

LA MARINA CONFEDERADA Y EL RELEVAMIENTO HIDROGRÁFICO DE NUESTROS RÍOS: EL AÑO DEL TORPEDO DE BOTALÓN

EDUARDO C. GERDING

Muchos años antes de que se fundara el Servicio de Hidrografía Naval (6 de junio de 1879) y asumiera su primer Jefe el teniente coronel de Marina Clodomiro Urtubey hubo hombres que, procedentes de la marina Confederada, supieron aportar a nuestro país importantes adelantos no sólo en materia de defensa naval (especialmente en el arma de torpedos) sino en el relevamiento hidrográfico de importantes vías fluviales, como la del río Bermejo y Bahía Blanca. Ésta es su historia.

Thomas Jefferson Page

Nació el 4 de enero de 1808 en Shelley, distrito de Gloucester del Estado de Virginia. Su padre, que era abogado, poseía un campo a orillas del río York, llamado Roosevelt conocido también por su nombre autóctono indígena de Werowocomi, tierras que habían sido asiento de la tribu del cacique Powhatan. Sus padres se casaron en 1788 siendo su madre Elizabeth Nelson, hija del general Thomas Nelson que fue signatario del Acta de la Independencia de los EE.UU.

Thomas J. Page se inscribió en la escuela de Gosport, Norfolk, siguiendo luego un curso de aplicación en la corbeta *Erie* en la cual navegó durante 3 años por el mar de las Antillas. Estando en Haití, la dotación sufrió de fiebre amarilla, enfermándose el 80 por ciento de la tripulación y todos los oficiales a bordo, a excepción de los guardiamarinas Page y Jones.

Al regresar de esta penosa travesía, Page rindió examen junto a 39 compañeros ante una comisión de Comodoros, obteniendo el primer puesto en su promoción.

Page se distinguió en la ejecución de tareas



Comodoro Thomas Jefferson Page (1808-1902). Pionero en la exploración del río Paraguay y Bermejo. Inspector para el gobierno Argentino de la construcción de los monitores *El Plata* y *Los Andes* y las cañoneras *Paná* y *Uruguay* durante el gobierno de Domingo Faustino Sarmiento. Ex Comandante del monitor CSS *Stonewall* de la marina Confederada.
(Referencia: www.gloucesterva.info/museum/HallOfFame/cijpage.htm).

El capitán de corbeta médico (R) Eduardo C. Gerding se recibió de Bachiller en 1967 en el Colegio Cardenal Newman. Egresado como médico en 1974 de la Facultad de Medicina de la Universidad del Salvador. Primer médico de la Plana Mayor del transporte ARA Canal Beagle durante el Conflicto con Chile de 1978. Ex jefe del Servicio de Gastroenterología del Hospital Naval Puerto Belgrano y Hospital Naval Cirujano Mayor Dr. Pedro Mallo. Ex Jefe del Departamento Sanidad del Batallón de Infantería de Marina de Comando y Apoyo Logístico (BICL), del BIM 5 (Ec) y de la Escuela de Suboficiales de IM. Escribe desde hace 28 años para las revistas Desembarco, Mach 1 y Revista de Publicaciones Navales. Es autor del libro Fundamentos de Sanidad Naval. Escribe artículos de Sanidad Naval en inglés para el International Review of the Armed Forces Medical Services (Bélgica) y de historia naval para el Buenos Aires Herald, The Southern Cross y otras publicaciones extranjeras. Es miembro vitalicio del US Naval Institute. Actualmente se desempeña en la División Sanidad del Servicio de Hidrografía Naval.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 809

Septiembre/diciembre de 2004

Recibido: 29.12.2003



El pabellón de la marina Confederada era igual que la bandera nacional; un patrón de Barras y Estrellas que se conservó desde 1861 a 1863.

(Referencia:

www.confederateflags.org/navy/FOTCnavy61.htm).



Bandera de Combate del Ejército de Virginia del Norte.

(Referencia:

www.confederateflags.org/army/FOTCnav.htm#dev).

El monitor CSS *Stonewall* de 1.390 toneladas fue construido en Bordeaux (Francia) en febrero de 1864. Había sido vendido a Dinamarca previo a su botadura. Al completarse su construcción, el gobierno danés no aceptó su entrega y su constructor lo vendió secretamente a los confederados.

(Centro Histórico Naval de EE.UU.-Washington).

(Referencia:

www.history.navy.mil/photos/images/h42000/h42862.jpg).

hidrográficas y, en una de ellas efectuada en las costas de Nueva York, descubrió un canal submarino. Con posterioridad fue destinado al Observatorio Astronómico de Washington como jefe de Matthew F. Maury. Allí prestó servicios hasta 1848, año en el que pasó al comando de la corbeta *Plymouth*. Navegó por los mares de China y Japón siendo luego designado comandante del bergantín *Dolphin* manteniendo encuentros con los piratas que infestaban la navegación.

Luego de reparar su buque en Honolulu se dirigió hacia la isla de Juan Fernández y posteriormente al puerto de Valparaíso. Montó el Cabo de Hornos soportando un violento temporal que puso a prueba su pericia. Llegó al arsenal de Brooklyn el 27 de junio de 1851 luego de tres años y medio de ausencia.

El 4 de noviembre de 1852, fue designado comandante del navío *Water Witch* para cumplir una comisión en Sud América, consistente en la exploración y relevamiento hidrográfico de los ríos Paraguay y Bermejo así como sus zonas ribereñas. Durante la expedición del *Water Witch* lo acompañó su hijo Juan quien habría de ingresar en nuestras filas con el grado de teniente de la Marina de Guerra participando en la campaña de Pavón.

La significativa acumulación de sedimento del río Bermejo contribuye a las inundaciones pues en las épocas de lluvia se desborda al taponarse su cauce por dicho material. Este tipo de inundaciones ocasiona pérdidas cuantiosas en las cosechas.

La libre navegación de los ríos decretada por Urquiza le permitió a Page estudiar las riquezas naturales en la región del Paraguay. La comisión duró hasta mayo de 1856 en que dejó el mando del *Water Witch*.

El 13 de septiembre de 1858 fue nombrado Capitán y Jefe de Estado Mayor de la flota del Brasil y la Expedición al Paraguay realizando entre 1859 y 1860 una segunda exploración.

Declarada la guerra civil en los Estados Unidos, Page renunció pertenecer a la Marina Federal y se alistó en la Confederación como buen nativo de Virginia.

En 1861 el gobierno confederado le confía la defensa de Gloucester Point sobre el río York. Allí ejerció el comando de las baterías hasta el abandono de la región pasando luego a ejercer el comando del monitor *Stonewall*. Page zarpa de la costa francesa rumbo a la Confederación pero lo sorprende un recio temporal en el golfo de Vizcaya. Llega averiado y con falta de carbón al puerto del Ferrol. El ministro americano acreditado en Madrid por el gobierno Federal reclamó ante las autoridades españolas aduciendo que a Page no debía tratársele como beligerante sino como pirata.



El monitor es reparado bajo la atenta observación de las fragatas *Niagara* y *Sacramento* de la Unión. Los buques Federales que se hallaban en el puerto de La Coruña tenían gran respeto por el *Stonewall* que contaba con un cañón Armstrong de 300 libras y dos de 70 en reductos preparados.

Cuando se rinde la Confederación, Page decide no entregar el monitor a los nordistas e ingresa en La Habana arriando la bandera confederada en dicho puerto. En Julio de 1865,

el gobierno de España le entregó el *Stonewall* a los Estados Unidos. Quedó amarrado en el Washington Navy Yard durante dos años y posteriormente fue vendido al Japón. En este último país se lo rebautizó como *Kôtetsu* y después de 1871 como *Azuma*.

Terminada su carrera en la marina, Page se traslada con su hijo Felipe Nelson y Federico a la Argentina. La primera visita que realiza es al entonces Presidente Bartolomé Mitre. Con posterioridad le escribe al General Justo José de Urquiza con el cual conservaba muy buenas relaciones desde su viaje al Paraguay. Urquiza le facilita entonces tierras y medios para explotarlas.

Page le propuso al gobierno argentino un sistema de defensa naval que incluía a Buenos Aires, Martín García y los alrededores de Ensenada. Sugirió la construcción de dos acorazados gemelos y dos corbetas capaces de remontar nuestros ríos junto a un sistema de torpedos eléctricos y de percusión como los usados en la Guerra de Secesión.

Durante la presidencia de Sarmiento sus planes fueron aceptados y Page fue enviado a Gran Bretaña como inspector de la construcción de nuestros monitores *El Plata* y *Los Andes* y las cañoneras *Paraná* y *Uruguay*. En París, Page asesoró a nuestro ministro Dr. Manuel R. García sobre la construcción de los buques de guerra autorizados por la Ley N° 498 de mayo de 1872.

A comienzos de 1873, Page se puso en contacto con Hunter Davidson y éste le informó acerca de la construcción de una estación de torpedos en la Argentina. Page, al revés de Davidson, pensaba que el torpedo más perfeccionado era el diseñado por el capitán Ambrosio Mac-Evoy.

En 1881, durante la presidencia de Julio A. Roca, se incorporaron a la Armada el acorazado *Almirante Brown*, el ariete torpedero *Maipú*, cuatro torpederas tipo Yarrow y dos torpederas tipo Thornycroft, el año anterior se había adquirido el transporte *Villarino*.

El *Almirante Brown* y el *Villarino* eran las únicas unidades oceánicas, pero carecían de buques de apoyo en caso de campañas marítimas, y los sucesivos picos de tensión en el conflicto de límites con Chile obligaron a encarar una modernización de la flota.

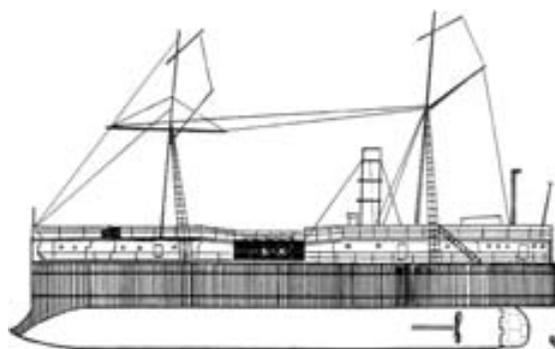
En 1882, Page trató de interesar al ministro de Guerra y Marina en el proyecto del ingeniero sueco-americano J. Ericsson para la construcción de una torpedera de su invención.

Page falleció en Roma en 1902 a los 94 años. El ministro de Guerra y Marina General Martín de Gainza supo reconocer los valiosos aportes de Thomas Page, refiriendo incluso que durante tres años en que supervisó las construcciones de nuestras unidades en Europa lo hizo con un sueldo que apenas alcanzaba para atender sus gastos.

Entre 1895 y 1900 en los talleres Nacionales de Marina en el Tigre, las cuatro bombarderas de la escuadra de 1874 fueron transformadas en unidades auxiliares quitándoles su artillería y convirtiendo sus santabárbaras en bodegas. En 1900, otro tanto le ocurrió a la cañonera *Paraná* convertida en transporte. La *Uruguay* quedó como una corbeta armada destinada a tareas hidrográficas. En 1897 y 1898, el acorazado *Almirante Brown* (1880) fue modernizado y al año siguiente lo mismo se hizo con el crucero *Patagonia*, pero pese a ello y al cambio de la artillería de los buques, ya para 1905 sólo el crucero *Patagonia* cumplía tareas de hidrografía.

Hunter Davidson

Nació en el distrito de Columbia en 1827. Ingresó en la Escuela Naval de los EE.UU., en



El monitor *Los Andes* fue construido en el astillero Cammell, en Birkenhead, y botado en 1875. La tripulación que lo trajo al país era británica y estaba al comando del capitán Federico Hallower que supo pertenecer a la Royal Navy. Se incorporó a la escuadra el 18 de julio de 1875 y el 22 de enero asumió el comando el capitán Ceferino Ramírez. En 1928/31 fue vendido a la firma de Agustín Porzio quien lo desgusó y vendió.

(Arguindeguy, Pablo E. Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina - Tomo IV-Estudio N° 13.01, pág. 1199, Monitor *Los Andes*).



Teniente Torpedista
Hunter Davidson
(1827-1913).
Primer Jefe de la División
Argentina de Torpedos.
Ex Comandante del
CSS *City of Richmond* de
la marina Confederada.

Virginia en 1841 graduándose en 1847. Obtuvo el grado de teniente en 1855. Cuando su estado se separó de la Unión, en abril de 1861, se incorporó a la marina de la Confederación, donde en junio obtuvo su comisión como teniente primero. Sirvió en el Norfolk Navy Yard y en la lancha *Patrick Henry*. De marzo a mayo de 1862 fue oficial en el acorazado *Virginia*.

Durante los siguientes dos años el teniente Davidson comandó la pequeña lancha patrullera *Teaser* y estuvo a cargo del Servicio de la Batería Submarina responsable del minado del río James. La jefatura del cuerpo de torpedistas estaba a cargo del capitán de fragata Mathew Fontaine Maury (1806-1873), hidrógrafo, astrónomo y físico de fama internacional a cuyas órdenes se formó el teniente Hunter Davidson.

Maury, quien llegó a ser jefe del Observatorio y Servicio Hidrográfico de la Marina de EE.UU., perfeccionó al torpedo creando un eficiente sistema de defensa de las costas, radas y puertos del territorio Confederado. Luego de la guerra y, estando en Europa, formó una compañía con el ingeniero electricista Holmes dando origen al famoso torpedo Maury-Holmes.

El 9 de abril de 1864, Davidson llevó al pequeño bote torpedero *Squib* a una osada misión a Newport News donde atacó con un torpedo a la fragata nortea *Minnesota*. Como consecuencia de esta acción, fue ascendido a Comandante. Su último servicio en la Guerra de Secesión fue como Comandante del *City of Richmond*.

Al regresar de Gran Bretaña en marzo de 1874, y después de haberse puesto en contacto con Thomas Page, se dedicó a la adquisición para nuestro país de los elementos necesarios para la fabricación de los torpedos, un buque que sirviera de estación, taller y laboratorio, dos lanchas torpederas y la contratación del personal técnico necesario.

Para fines de 1874 y primeros meses de 1875 quedo establecida la "División Argentina de Torpedos" en el río Lujan, con asiento en el vapor estación de torpedos *Fulminante* siendo su Jefe Hunter Davidson. Los torpedos utilizados fueron los del sistema Mac-Evoy. Davidson tenía en este cargo dependencia directa del ministro de Guerra y Marina lo cual le creó ciertos antagonismos por parte del resto de los oficiales navales.

En noviembre de 1875, Davidson le presentó al ministro de Guerra y Marina, doctor Adolfo Alsina, un plan de defensa fluvial que abarcaba desde la boca del río Uruguay a la del Paraná incluyendo la isla Martín García.

La actividad de Davidson en el servicio naval no se limitó exclusivamente al torpedo pues para ello se requería de conocimientos hidrográficos de la zona. De ahí los estudios y reconocimientos practicados en el alto Uruguay, Río de la Plata, Guazú y zona de Martín García.

En 1875, confeccionó la carta hidrográfica de los pasos de la isla Martín García. A mediados de este año dejó tendido el cable submarino entre la isla Martín García y Buenos Aires destinado al telégrafo, el cual se inauguró el 22 de septiembre. En 1877 se trasladó al Alto Uruguay hasta Misiones realizando un sacrificado reconocimiento de toda esa zona.

El 29 de abril de 1879 fue nombrado jefe de la exploración científica del Alto Paraná desde su confluencia con el río Paraguay.

El decreto del 11 de marzo de 1882, suscripto por el presidente General Julio A. Roca y el ministro de Guerra y Marina Dr. Benjamín Victorica, designó una comisión integrada por el ingeniero hidrógrafo Hunter Davidson, el ingeniero mecánico Guillermo Parfitt y el ingeniero Mario Bigi, bajo la jefatura del primero, para estudiar la posibilidad de establecer una vía de comunicación utilizando el tramo fluvial del alto Paraná. Las autoridades pu-



Sello de la Primera
División Argentina
de Torpedos.
La palabra torpedo está
deletreada en inglés.

sieron a su disposición a la bombardera *Pilcomayo* y el vapor *Talita*. El estudio hidrográfico del Alto Paraná se realizó en tres secciones:

- desde el salto del Apipé hasta Corpus,
- desde Corpus hasta la barra del Iguazú, y
- desde este último punto hasta la barra de San Antonio Guazú.

En 1882 trabajó en el levantamiento hidrográfico de la ría de Bahía Blanca, futuro emplazamiento del puerto militar cuyas obras dieron comienzo en 1898.



La expedición de 1883 al río Iguazú. De izquierda a derecha: teniente Adolfo Arana, alférez de fragata Manuel Domecq García, ingeniero Hunter Davidson, naturalista y ex teniente de la Armada Noruega Olaf Store y un soldado.

El río Iguazú (Agua Grande en lengua guaraní) se origina en Serra do Mar a 1300 m sobre el nivel del mar, hace una curva en U de hasta 1,5 km de ancho antes de precipitarse por la Garganta del Diablo sobre el río Paraná a 176 m sobre el nivel del mar.

En el Iguazú hay un gran número de islas con abundante vegetación. Según la Fundación Vida Silvestre existen diversas variedades de aves y reptiles al borde de la extinción tales como el Águila de Cresta Negra ("la viuda").

Departamento de Estudios Históricos Navales.



Torpedo de botalón usado en la Guerra Civil de los EE.UU.

Es un hecho bien conocido que la flota de la Unión era muy poderosa, y los Confederados para compensar esto crearon un cuerpo de torpedos compuesto de pequeñas unidades (llamadas David) cuyos objetivos eran los Goliats de la Unión. A estos últimos se los intentaba hundir con el torpedo de botalón considerado entonces como un arma "poco cristiana".

(Burzio, Humberto - Capitán de navío (RS) - Historia del torpedo y sus buques en la Armada Argentina (1874-1900) - Comando en Jefe de la Armada, 1968).

El 22 de junio el ingeniero Davidson elevó un oficio al ministro de Guerra y Marina sugiriendo que los estudios se realizaran en el mes de agosto porque en este período se daban las mayores bajantes del río. El equipo partió el 17 de agosto de 1883 en la cañonera *Pilcomayo* a las órdenes del Comandante Feilberg. El grupo estaba integrado entre otros por el profesor noruego Olaf J. Storm. La expedición retornó a Buenos Aires el 29 de diciembre de 1883 después de grandes peripecias.

Hunter Davidson abandonó el servicio naval en septiembre de 1885 presentando su renuncia como ingeniero hidrógrafo.

Pocos años antes había sido nombrado socio honorario del Centro Naval. Davidson falleció en Paraguay el 16 de febrero de 1913.

La explosión del *Fulminante*

El *Fulminante*, construido en 1874 en un astillero del río Clyde (Gran Bretaña), era un buque a vapor de casco de hierro de 620 toneladas, de 55 m de eslora, y capaz de desarrollar una velocidad horaria de 10 nudos. Sus lanchas torpederas de botalón y posa torpedos habían sido construidas en el astillero británico de Yarrow & Hedley. El diseño y construcción de esta unidad fueron obra de Hunter Davidson.

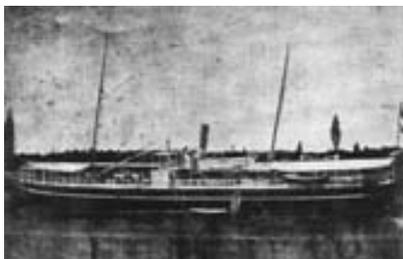
El *Fulminante* y sus dos lanchas constituyeron la "División Argentina de Torpedos" instalada en el Tigre desde su llegada.

La primera tarea fue en 1875, el levantamiento hidrográfico y confección de la carta del Canal del Infierno junto con los correspondientes a las adyacencias de la Isla Martín García, del Alto Uruguay y del Guazú.

El *Fulminante*, se incendió el 4 de octubre de 1877 y su santabárbara explotó en dos ocasiones a las 12 hs y a las 17 hs. En ese momento se encontraba fondeado y varado por la bajante en la margen izquierda del río Lujan frente a la desembocadura del Tigre. Da-

vidson se enteró del siniestro en la antesala del despacho del ministro de Guerra y Marina Dr. Adolfo Alsina a la espera de ser recibido. El ingeniero de torpedos Federico Harvey se encontraba de licencia.

Este suceso apasionó a la opinión pública y al gobierno del presidente Avellaneda. Según se refería, “*En el mismo pueblo de San Fernando se han sentido los efectos de tan deplorable suceso, con la violenta ruptura de los vidrios... de la mayor parte de las puertas y ventanas*”.



El Fulminante.

(Burzio, Humberto - *Capitán de navío (RS)* - Historia del torpedo y sus buques en la Armada Argentina (1874-1900) - *Comando en Jefe de la Armada, 1968. Arguindeguy, Pablo E.* - Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina - *Tomo III - Estudio N° 13.09, pág. 1284 - Fulminante*).

El capitán encargado del *Fulminante*, Mason Damon, de nacionalidad estadounidense se encontraba a bordo desde hacía siete meses.

El dictamen del juez fiscal especial coronel de Marina Álvaro de Alsogaray estableció que la explosión no era atribuible a un hecho o persona determinada pero quedó claro que las precauciones tomadas no habían sido tan minuciosas como el caso lo requería.

El capitán Damon fue apercibido por su inacción evidenciada durante el intervalo que medió entre las dos explosiones. El contramaestre fue arrestado 15 días. El guardia Marina don Santiago Borzone sufrió arresto durante un mes por haber faltado a la verdad contra sus superiores no obstante, se ordenó que luego de su arresto fuera agraciado con una demostración en recompensa a su valeroso comportamiento.

Se destacó la ayuda brindada por el comandante de la cañonera italiana *Confianza* y el cirujano de la misma como también del subdelegado del Resguardo del Tigre Miguel Biancarlos.

El ciudadano Juan Gamba logró rescatar la bandera de guerra (hecha en lanilla) del asta de popa minutos antes de la explosión. Las lanchas se salvaron del siniestro y la mayor de ellas (Lancha del *Fulminante*) prestó variados servicios. Sabemos que fue destinada al buque escuela *General Brown* para que los cadetes navales recibiesen con su empleo prácticas de maquinista. Esta lancha terminó su actividad en el apostadero del Río Luján en 1894.

Corolario

Gracias a los estudios de Thomas Jefferson Page se tuvo un conocimiento más profundo sobre las características de ríos tan importantes como el Bermejo. En la actualidad, la cuenca del río Bermejo que comparten la Argentina y Bolivia está siendo estudiada a los efectos de preservar el medio ecológico y mejorar las condiciones de vida de 1,2 millones de personas que viven en esa región. Existe al respecto un proyecto de la Organización de Estados Americanos.

Lo mismo podemos decir de Hunter Davidson, nuestro primer Jefe de la División Argentina de Torpedos por su colaboración respecto de la Isla Martín García, del Alto Uruguay y del Guazú. ■

Agradecimientos: al Departamento de Estudios Históricos Navales y a la Sra Anahí Cabezas, bibliotecaria del Servicio de Hidrografía Naval.