

RELEVANCIA DE LOS CRUCEROS ACORAZADOS CLASE GARIBALDI EN NUESTRA HISTORIA NAVAL

GEORGE VON RAUCH

Mucho se ha escrito sobre la influencia del diferendo de límites con Chile y la transformación de la Armada de la República Argentina de fuerza fluvial a flota de mar. La abundante bibliografía dedicada al examen de este proceso refleja la carrera de armamentos en la que se vieron involucrados ambos países, muy en especial entre 1890 y 1902. Dicha bibliografía, por otra parte sólo examina el proceso bajo el cual la ARA (Armada República Argentina) logra paulatinamente no sólo reducir la superioridad en tonelaje y número de naves de la cual gozaba la armada chilena hasta 1895, para superarla en 1898. ⁽¹⁾

El marco histórico

La estrategia prevaleciente en la Argentina en esta coyuntura confería suma importancia en la defensa del estuario del Plata y ríos interiores de un posible ataque por parte del Brasil. Los monitores y bombarderas incorporados a la ARA durante 1874-75 podían negar los canales de acceso a Buenos Aires, al tiempo que un sistema de “torpedos flotantes” en conjunción con piezas de artillería de grueso calibre montadas en la Isla de Martín García protegía las vías fluviales. ⁽²⁾

El diferendo limítrofe con Chile sería el catalizador en un proceso del cual la ARA no solo emergería como una fuerza oceánica, sino como la marina más poderosa del Cono Sur. En la década de 1870, Chile comienza a insinuarse en la costa Atlántica de nuestra Patagonia. Para acelerar esta penetración, naves de la armada chilena transportan colonos, llevan a cabo relevamientos hidrográficos y misiones de reconocimiento y “vigilancia”. En 1876, la cañonera chilena *Magallanes* apresó a la *Jeanne Amelié*, barca francesa que se hallaba cargando guano en las márgenes del río Santa Cruz, con licencia de las autoridades argentinas.

Luego de arduas y dilatadas negociaciones, en marzo de 1878, el ministro de Relaciones Exteriores argentino y el diplomático chileno concluyen un tratado por el cual habría de solucionarse la disputa fronteriza pendiente. Este protocolo considerado poco favorable para sus pretensiones fue desaprobado por el gobierno chileno. En un gesto enérgico, el presidente Nicolás Avellaneda ordena el retiro de la legación argentina en Santiago de Chile. La situación era grave, cuando se produjo un nuevo atropello en aguas jurisdiccionales argentinas. El 13 de octubre, la corbeta de la armada chilena *Magallanes* apresó a la goleta *Devonshire*, nave de bandera norteamericana que cargaba guano en caleta Monte León, con licencia del gobierno argentino. La respuesta argentina fue rápida y terminante; según un plan trazado por el ministro de Guerra Gral. Julio A. Roca se alistaron el monitor ARA *Los Andes* y la bombardera ARA *Constitución*, y se designó jefe de la División Naval del Sud al Coronel de Mari-

George von Rauch es doctor en Historia Latinoamericana (New York University). Su tesis doctoral fue luego publicada como Conflict in the Southern Cone: The Argentine Military and the Boundary Dispute with Chile: 1870-1902 (Praeger, New York, 1999).

Es Miembro del Instituto Argentino de Historia Militar, de la Universidad del Ejército, Buenos Aires, Argentina. Autor de Armored Vehicles of the Argentine Army (2003) y Aircraft of the Fabrica Militar de Aviones, 1927-1955 Airplane Production in a Semi-Industrialized Country, ambos editados por La Plume du Temps Editions, Guilhaud Granges, France. Publicó artículos y trabajos de Investigación en Aviazione e Marina, Esserciti e Armi, Aerospazio, Air Classics, Air Wars, Air Enthusiast, Avions, Flugzeug, Le Fanatique de L'Aviation, Luftfahrt International, Medios Pesados, Revista Española de Historia Militar y Soldiers and Raids.

Dictó las conferencias “El comienzo de la Influencia del Ejército Norteamericano en el Ejército Argentino” y “Armas, Instructores, Doctrina: Influencia del Ejército de los EEUU sobre el Ejército Argentino” presentadas durante el II Congreso de Historia Militar, Escuela Superior Técnica, Buenos Aires, noviembre, 2005. Revistó en la United States Air Force entre junio de 1965 y enero de 1975 cuando obtuvo la baja con el grado de Capitán.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 816

Enero/abril de 2007

Recibido: 23.6.2006

(1)
Ver Cuadro No.1

(2)
Pablo E. Arguindeguy y Rodríguez, Las Fuerzas Navales Argentinas: Historia de la Flota de Mar, Instituto Browniano, Buenos Aires, 1995, pag. 167.

na Luis Py. La flotilla argentina, a la cual se incorporarían la corbeta ARA *Uruguay* en Carmen de Patagones, la corbeta ARA *Cabo de Hornos* y el cutter *Luisito*, zarpó de Buenos Aires el 8 de noviembre con órdenes terminantes de ocupar la margen sur del río Santa Cruz por la fuerza, en caso que naves de la marina chilena opusieran resistencia. La División Naval fondea frente a Santa Cruz el 25 de noviembre, aguardando a la flota chilena que por cierto, no volvió por estas aguas. La División Naval sería luego reforzada por la bombardera ARA *República* y la torpedera ARA *Monte León*.⁽³⁾

(3)

Ricardo Caillet Bois, Cuestiones Internacionales: 1852-1966, Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1970, págs. 64-65.

George Rauch, Conflict in the Southern Cone: The Argentine Military and the Boundary Dispute with Chile: 1870-1902, Praeger, Westport, Connecticut and London, 1999, págs. 118-119.

Harris Gaylord Warren, Paraguay and the Triple Alliance: The Post-War Decade: 1869-1878, Institute of Latin American Studies, The University of Texas at Austin, 1978, págs. 262-263.

Beros Martinić, Presencia de Chile en la Patagonia Austral: 1873-1879, Editorial Andrés Bello, Santiago de Chile, 1983, págs. 163-167.

Marcelo Serres Güiraldes, "Usurpación del Puerto de Santa Cruz", Investigaciones y Ensayos No. 22, enero-junio de 1977, págs. 420-425.

(4)

Rauch, Conflict in the Southern Cone, págs. 167-169.

Luis Santiago Sanz, "La Política Exterior Durante la Presidencia de Avellaneda", Boletín de la Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, vol. LVXIII-LIX, 1985-1986, págs. 120-121.

Ricardo A. Paz, El Conflicto Pendiente, Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1980, 2 vols., II: 44-45.

(5)

Rodrigo Fuenzalida Bade, La Armada de Chile: Desde la alborada hasta el sesquicentenario (1813-1968), Santiago de Chile, 1978, 4 vols., III: 722-723.

Lorenz Geyer, "Protected Cruisers: A Elswick Specialty" Pucará, Serie II-Vol. 2 No.3, June-July 1982, págs. 41-52.

Guillermo Oyarzábal, Los Marineros de la Generación del Ochenta, Emecé, Buenos Aires, 2005, pág. 323.

Rauch, Conflict in the Southern Cone, págs. 120-121.

A fines de 1878, Chile enfrentaba la posibilidad de una guerra en dos frentes: con Bolivia y Perú en el noroeste, y con la Argentina en el este. Éste fue un factor importante en las decisiones del gobierno chileno, que luego de nuevas y fatigosas negociaciones suscribió con la República Argentina el tratado de 1881, según el cual el límite entre ambos países, hasta el Paralelo 52, era la Cordillera de los Andes. La línea fronteriza correría entre las cumbres más elevadas que dividan aguas.

Para allanar dificultades donde esta línea no fuera clara, ambos países recurrirían a un tercer perito. El tratado otorgaba la Patagonia a la República Argentina, neutralizaba el Estrecho, y preveía el arbitraje para la demarcación en Tierra del Fuego. La interpretación que ambos países darían a la frase "las cumbres más elevadas que dividan aguas" resultaría en numerosos desacuerdos y a la postre en una carrera de armamentos.⁽⁴⁾

Una flota de mar

La disparidad o el desequilibrio entre las fuerzas navales argentinas y chilenas era evidente. La ARA contaba con buques fluviales, diseñados para operar en las tranquilas aguas del Plata y sus afluentes. La escuadra chilena, por otra parte, contaba con dos corbetas blindadas de 3.650 toneladas, construidas en astilleros ingleses durante 1873-74, cuatro corbetas, dos cañoneras y navíos auxiliares. La influencia del diferendo limítrofe con Chile en el equipamiento naval argentino, por lo tanto, es evidente.⁽⁵⁾

Para concentrarnos en el tema principal, y por haber sido este tema tratado en otros trabajos mucho más extensos, no hemos de mencionar el desarrollo orgánico, institucional e infraestructural que experimentó la ARA durante los años 1878 a 1902. Similarmente, la forma en que la ARA logró en un principio equilibrar su flota con la chilena, y luego superarla podrá apreciarse en los cuadros comparativos. La estrategia naval chilena reflejaba las enseñanzas de la Guerra del Pacífico (1879-1883), en especial, las correrías del monitor peruano *Huascar* cuya velocidad le permitió eludir a los buques blindados de enemigos y llevar a cabo exitosas acciones contra las líneas de comunicaciones marítimas y terminales chilenas. Al concluir el conflicto, nace la idea en Chile de incorporar una nave de alta velocidad. El nuevo buque, proyectado por Sir Phillip Watts (1846-1926) denominado *Esmeralda*, sería el prototipo de una numerosa serie de cruceros protegidos construidos en los astilleros de Elswick, para una lista de naciones, entre las cuales se hallaban la República Argentina, Brasil, China, EE.UU., Italia, Japón y Portugal.⁽⁵⁾

Todos estos cruceros protegidos eran naves con excelentes condiciones marineras, alta velocidad, respetable armamento y amplio radio de acción. A comienzos de la década de 1890, la Argentina y Chile habían replicado a las adquisiciones de cruceros protegidos del rival tras el simple expediente de ordenar nuevos navíos, cada uno ligeramente más poderoso que el anterior. En 1895 la ARA adquiere el primero de una serie de cuatro cruceros acorazados clase Garibaldi. El término "crucero protegido" implica que los navíos designados por esta categoría portaban una angosta faja de blindaje bajo la línea de flotación, que dejaba a la superestructura y partes vitales totalmente desprotegida. Los cruceros acorazados, por otra parte, eran naves con un blindaje considerablemente superior. En la década de 1890, los astilleros de la Casa Ansaldo, en Génova, botaron una clase de cruceros acorazados diseñados por el inspector ingeniero de la Marina Italiana Eduardo Masdea. Estas naves pertenecían a

una categoría intermedia entre el acorazado y el crucero, propiamente eran los primeros battle cruisers (cruceros de batalla). Los cruceros acorazados clase Garibaldi combinaban un excelente blindaje, con poderoso armamento y alta velocidad. ⁽⁵⁾

La incorporación de estas cuatro naves alteró radicalmente el equilibrio naval en favor de la ARA, algo que surge claramente de un documento del Foreign Office inglés, que evalúa con ojo clínico a las flotas de la Argentina y Chile en 1902:

Cuadro N° 1: **FLOTAS ARGENTINA Y CHILENA A SEPTIEMBRE DE 1898**

Buques Acorazados			
<i>Brown</i> (A)	4.200 t	<i>Cochrane</i>	3.500 t (B)
<i>Garibaldi</i>	6.800 t	<i>Huascar</i>	1.800 t (B)
<i>San Martín</i>	6.800 t	<i>Pratt</i>	6.900 t
<i>Pueyrredón</i> (D)	6.800 t	<i>O' Higgins</i>	8.500 t (E)
<i>Libertad</i>	2.300 t		
<i>Independencia</i> (C)	2.300 t		
Total	29.320 t		20.700 t
Cruceros Modernos			
<i>Buenos Aires</i>	4.570 t	<i>Errázuriz</i>	2.080 t
<i>9 de Julio</i>	3.570 t	<i>Pinto</i>	2.080 t
<i>25 de Mayo</i>	3.200 t	<i>B. Encalada</i>	4.400 t
		<i>Esmeralda</i>	7.500 t
		<i>M. Zenteno</i>	3.600 t
Total	11.510 t		22.220 t
Torpederos			
<i>Espora</i>	750 t	<i>A. Lynch</i>	750 t
<i>Patria</i>	1.050 t	<i>A. Condell</i>	750 t
2 torpederos	220 t	<i>A. Simpson</i>	800 t
6 torpederos	510 t	1 torpedero	80 t
3 destructores	1.020 t	6 torpederos	840 t
		4 destructores	1.200 t
Total	3.350 t		5.220 t
Auxiliares			
3 buques	2.542 t	2 buques	1.590 t
Total	46.727 t		47.007 t

NOTAS DE CUADRO 1:

(A): El ARA Brown, aunque construido en 1881, fue modernizado en Francia en 1897 y su armamento principal reemplazado por 10x Schneider Cannet 150 mm L.50.

(B): De poco valor militar en 1898, razón por la que se han omitido los monitores ARA El Plata y ARA Los Andes.

(C): El cuadro original del Alte. San Martín omite al Libertad, que formaba parte de la División Naval del Río de la Plata.

(D): El ARA Gral. Belgrano zarpó de Génova el 8 de octubre de 1898 y arribó a aguas argentinas el 6 de noviembre.

(E): El O'Higgins no era un buque acorazado, sino un crucero protegido.

Fuente adaptado de: Juan San Martín, "Nuestra Marina al iniciarse la segunda presidencia del General Julio A. Roca", Boletín del Centro Naval, No. 637, nov. dic. de 1957, págs. 435-469.

Limitación de armamentos entre la Argentina y Chile

“Una comparación nos demuestra que el poderío preponderante está a favor de la Argentina, pues si consideramos lo que cada país puede poner en la línea de batalla, hallamos que Chile posee tres naves blindadas, la mayor de las cuales es el *O'Higgins*. Este buque, aunque bien armado y de alta velocidad, poco duraría en una acción contra uno de los Garibal-

di debido a la pobre distribución y reducido de su blindaje. Aunque el *Capitán Pratt* lleva un blindaje muy grueso en su faja de cintura y sus barbetas, está pobremente artillado y es muy vulnerable a disparos de granadas de los Garibaldi, a los que nunca podría replicar. Si bien el *Esmeralda*, es un buque bien armado, es incapaz de servir en la línea de batalla debido a su casi absoluta falta de protección. Por otra parte, la Argentina posee cuatro (buques) del tipo Garibaldi, que llevan un armamento más potente que cualquiera de los buques chilenos y (están) protegidos por un muy extenso laminado de acero Terni-25a, invulnerable a la artillería chilena a todos los alcances probables. Pasando a los cruceros, los únicos buques dignos de considerar son el *Buenos Aires*, *9 de Julio* y *25 de Mayo* de la Argentina contra el *Encalada*, *Zenteno* y *Chacabuco* de Chile. Aquí hallamos fuerzas iguales, y comparando flotillas de torpederos, Chile surge a la delantera. Pero los torpederos son armamentos puramente defensivos y locales, y si comparamos las costas pobladas y los numerosos y expuestos puertos de Chile con las costas deshabitadas y los ríos de la Argentina (que son) protegidos por la naturaleza, hallamos que la preponderancia de Chile en elementos defensivos es sólo aparente. Por último, si consideramos buques auxiliares, hallamos que la Argentina posee tres buques útiles versus sólo uno por parte de Chile.

En todas formas, el balance favorece a la Argentina, por lo tanto este país no sería de manera alguna el perdedor si se concluye un arreglo bajo el cual Chile cancela sus órdenes por nuevos buques en Inglaterra y de artillería de costas en Alemania, y la Argentina, por su parte, cancela sus adquisiciones de buques en construcción o propuestos.” (6)

(6)
Documento No. F. O. 118/25, sin fecha, adjunto al Documento FO. 118/57, 30 de abril de 1902 Sir William Barrington (ministro británico en Buenos Aires) a Lord Lowther (ministro británico en Santiago de Chile).

Desconocemos la identidad del autor de este interesante y penetrante documento, pero a juzgar por su terminología y familiaridad con el material, nos aventuramos a decir que era, sin duda alguna, un ex oficial o un oficial en servicio activo de la armada inglesa, asignado a la delegación de ese país en Buenos Aires.

Por otra parte, la superioridad cualitativa y numérica de la ARA era aparente para los mandos de la armada chilena:

La marina argentina se había incrementado mucho y en una inspiración más estratégica que la chilena. Poseía un núcleo de cuatro cruceros acorazados del mismo tipo y cuatro cruceros sin protección. Chile, en cambio, tenía una fuerza heterogénea compuesta por dos cruceros acorazados con diferencia de cuatro nudos, un crucero semiprotectido (*Esmeralda*) y dos sin protección, más algunas unidades sin valor militar. Sólo en 1901, ante la eterna tirantez de relaciones con la Argentina, se oyó la voz de los marinos. Para salvar tan marcada inferioridad, se compró el crucero *Juliet*, tres destructores, dos transportes y algunos elementos de guerra. (7)

(7)
Fuenzalida Bade, La armada de Chile, IV, pág. 1.081.

Debemos observar que si bien en Chile los cruceros *O'Higgins* y *Esmeralda* eran considerados cruceros acorazados, no eran sino buenos cruceros protegidos, con angosta faja de blindaje bajo la línea de flotación y escasa protección para los sirvientes de sus baterías. Pero, más allá de los errores y medias verdades que contiene este párrafo, tiene un valor muy significativo: da constancia que la notable desproporción entre las escuadras de la República Argentina y Chile en décadas anteriores se había invertido totalmente en favor de nuestro país.

La artillería de los cruceros clase Garibaldi

El armamento principal de tres de los cruceros acorazados lo constituían dos piezas Armstrong de 254 mm L.40 producidas en la fábrica que esta empresa poseía en Pozzuoli, en la región de Campaña. Dichos cañones disparaban granadas HE (alto Explosivo) de 207 kg y AP (antiblindaje) de 208 kg a una velocidad inicial de 731 m/s. Su capacidad cíclica era de dos tiros por minuto y su alcance máximo 14.000 metros. (8)

(8)
Aldo Fracacardi, Italian Warships of World War One, Ian Allan, Londres, 1970, págs. 281-282.

No es difícil imaginar los efectos devastadores de estos cañones, y de las piezas secundarias de los Garibaldi sobre buques cuyas estructuras estaban totalmente desprotegidas, toman-

do en cuenta lo sucedido a la escuadra española en la batalla de Santiago (3 de julio de 1898), o lo acontecido a la escuadra rusa en Tsushima (mayo 27-28, 1905). En las palabras del Almirante Zinovi Petrovich Rozhshetvesnky:

“El peor enemigo de nuestros acorazados fue la lluvia de fuego (nappe de feu) ocasionada por las incesantes explosiones de granadas. Todo ardía e inclusive, en la torre de comando yo quedé literalmente envuelto por las llamas. En todas partes del buque, especialmente en las torretas, el calor era sofocante”.⁽⁹⁾

La superioridad de la ARA frente a la escuadra chilena surge también en un informe suministrado por el diputado Serrano Montaner ante la Cámara, el 11 de agosto de 1902. El reporte es impactante pues Montaner que había prestado servicios en la armada chilena por treinta años retirándose con el grado de Capitán de Fragata, llega a las mismas conclusiones.⁽¹⁰⁾

Sobre los torpederos

Los torpederos y destructores de este período eran buquecillos de débiles cascos, pequeñas carboneras y limitado radio de acción. Estas naves eran incapaces de enfrentarse con unidades mayores en alta mar. Los destructores de antaño sólo probaron ser exitosos en ataques a buques fondeados o buques expuestos “Hors de combat” por otras unidades mayores.

Algo demostrado durante la guerra civil chilena de 1891, la guerra hispano-americana (1898) y la guerra ruso-japonesa (1904-05).⁽¹¹⁾

La carrera de armamentos

Consciente de que la incorporación de estas cuatro naves homogéneas alteraría el equilibrio de fuerzas a favor del país vecino, el gobierno chileno ordenó al Ministro Plenipotenciario ante Alemania e Italia, Ramón Subercaseaux, presionar al gobierno italiano a fin de bloquear la entrega de esos barcos a la Argentina. Obvia decir que esta gestión fracasó.

Durante el celebrado “abrazo” entre los presidentes argentino y chileno, Roca y Errázuriz, que tuvo lugar en el estrecho de Magallanes el 15 de febrero de 1899, la flota argentina dio pruebas del alto nivel de destreza marinera alcanzado por sus tripulaciones. La llegada de estos navíos constituyó una sorpresa para el gobierno y armada chilena y una revelación de que la otrora jactada superioridad, basada no sólo en el número y cualidad de sus naves así como en el entrenamiento de sus buques y en organización no era ya prevalente.⁽¹²⁾

A pesar de la distensión lograda con el “abrazo del estrecho”, las desconfianzas mutuas no cesaban, y en 1900 el gobierno chileno adquirió un crucero, tres destructores y dos transportes en Inglaterra. Durante una reunión celebrada con el ministro chileno en junio de 1900, Roca advirtió: “Es preciso que sepan que si Chile compra un buque, nosotros compraremos dos”. Lo que Roca no precisó era que la réplica argentina a todo barco adquirido por Chile no sólo implicaría un número mayor de unidades, sino que éstas invariablemente serían más poderosas que las naves chilenas. En esta forma, la respuesta argentina a la adquisición del *Chacabuco* fue inmediata: dos cruceros Garibaldi de mayor porte que los cuatro adquiridos anteriormente. Estos barcos serían designados ARA *Rivadavia* y ARA *Moreno*.⁽¹³⁾

Consciente de la creciente disparidad entre las flotas argentina y chilena, el ministro chileno en Washington, Carlos Morla Vicuña, entabló tratativas con el Teniente Thomas Snowden, Jefe de Inteligencia de la marina norteamericana, a quien preguntó si el gobierno norteamericano estaría dispuesto respecto de vender a Chile dos buques de guerra de 10.000 toneladas, y luego ofertó comprar dos acorazados de la clase Indiana a un precio que excedía por un largo margen el costo real de los mismos. Las deficiencias evidenciadas por los acoraza-

(9) Hough, *The Fleet that had to Die*, The Viking Press, New York, 1958, pág. 204.

(10) Exequiel González Madariaga, *Nuestras relaciones con Argentina: Una Historia Deprimente*, Editorial Andrés Bello y Neupert, Santiago de Chile, 3 vols. 1972-1974, III, págs. 194-195.

(11) James Sears, *The Chilean Revolution of 1891*, Office of Naval Intelligence, War Series No. IV, Information from Abroad, Government Printing Office, Washington, 1891, págs. 18-22. Richard Hough, *The Fleet that had to Die*, págs. 11-12, 180-186. Alfredo Aguilera y Vicente Elias, *Buques de Guerra Españoles: 1885-1971*, Editorial San Martín, Madrid, 1979, págs. 76-77. La armada española poseía seis destructores clase Furor, de características muy similares a los destructores argentinos y chilenos de aquella época. El Terror intentó atacar en pleno día al crucero norteamericano Saint Paul, que lo rechazó causándole bajas y averías. El Plutón y Furor fueron hundidos por granadas de 152 mm de los acorazados norteamericanos. Este trabajo cita a la edición del 9 de julio de 1898, *The Army and Navy Gazette que es muy terminante al referirse a esta acción: “Exponer a los destructores en pleno día fue poco menos que demencia”.*

(12) Rauch, *Conflict in the Southern Cone*, págs. 184-185. Jaime Eyzaguirre, *Chile durante el gobierno de Errázuriz Echaurren: 1896-1901*, Editorial Zig-Zag, Santiago de Chile, 1957, págs. 194, 335-336.

(13) Juan José Fernández, “Los Pactos de mayo y la Diplomacia Británica”, *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, Año XXXII, No. 73, Segundo Semestre de 1965, pág. 113. Horacio J. Cuccorese, *Historia Económica-Financiera Argentina: 1862-1930*, Librería El Ateneo, Buenos Aires, 1966, págs. 82-83. F.O. 118/257 *Telegrama No. 24*, de W. Barrington a Lord G. Lowher, Santiago 30 de abril, 1902, *Telegrama No. 25*, F. 118/257, W. Harrington a la Oficina de Asuntos Extranjeros (Foreign Office), Londres, Rauch, *Conflict*, pág. 190. Lorenz, “Protected Cruisers Pucará”, *Serie II-Vol. 2 No.3*, June-July 1982, pág. 52. *Las limitaciones presupuestarias chilenas limitaron la eslora de estos buques a la longitud de los diques de Talcahuano, y*

también la selección del armamento principal; cañones de 254 mm. Los acorazados de la Royal Navy de comparable desplazamiento portaban piezas de 305 mm. Por demás, debido a la alta vibración de sus máquinas, estos buques probaron ser inestables en mar abierta.

dos tipo Indiana en material de diseño y construcción eran notorias y habían sido extensamente comentadas en publicaciones navales del mundo entero. Este intento, sin embargo, revelaba un alto grado de desesperación por parte de Chile. Cuando el gobierno de los EE.UU. rechazó la curiosa oferta chilena, el gobierno transandino utilizó fondos de la Caja de Conversión y ordenó la compra de “acorazados ligeros” de 12.000 toneladas cada uno.

Por su parte, el gobierno argentino ordenó la construcción de dos acorazados de 15.000 t en astilleros italianos, así como seis destructores de la clase Nembo. De esta manera, la Argentina reafirmó su superioridad naval. Sin embargo, para muchos era evidente que la cuestión limítrofe era sólo de importancia secundaria. Lo que ambas naciones realmente se disputaban era la cuestión de la supremacía en Sudamérica. ⁽¹⁴⁾

Cuadro N° 2: ARGENTINA Y CHILE

	Clase Maipú	Clase Constitución
Desplazamiento	14.580 toneladas	11.800 toneladas
Armamento	4 x 305 mm 6 x 203 mm 12 x 152 mm 16 x 76 mm	4 x 254 mm 14 x 190 mm 14 x 76 mm 2 x 8 lb
Tubos Torpederos	4	2
Maquinaria	18.500 HP	12.500 HP
Vel. Máxima	21 nudos	19 nudos
Fuente: (buques argentinos); Schiffsbau, Berlín, 8 de junio de 1902, pág. 75; (buques chilenos) Conway's All the World's Fighting Ships: 1865-1905, New York, 1979, pág. 39.		

(14)
Ferrari, Conflicto y Paz con Chile, págs. 82-87. González Madariaga, Nuestras Relaciones con Argentina, III, 220.

La situación financiera de Chile distaba mucho de ser sólida, pues para costear la adquisición de naves de guerra tuvo que recurrir a reservas de oro afectadas al rescate de sus billetes. El país afrontaba una grave crisis económica desde 1896, que se vería complicada por una crisis financiera, a la que luego se sumó la onerosa carrera armamentista. En la Argentina, país de matriz más diversificada y de mayores recursos, no obstante la carrera armamentista con Chile, la situación económica se tornó favorable. En 1900, el gobierno decidió unificar la deuda nacional emitiendo títulos por la suma de \$ oro 435 millones, aunque la deuda total era algo menor: \$ oro 392.094.114. El gobierno no sólo convirtió la deuda, sino que estaba dispuesto a utilizar el excedente (\$ oro 43,5 millones) a la compra de armamentos. Aun así, era evidente que “la paz armada” trastornaba a la economía argentina y a la chilena. Jorge Hunneus, un destacado hombre de negocios chilenos inició contactos con diplomáticos británicos en búsqueda de una solución. Algo más tarde, por su propia iniciativa, Ernesto Tornquist, destacada figura de la banca argentina, se dirigió al gobierno británico con los mismos móviles de Hunneus. La intervención de la diplomacia británica era comprensible ya que este país no sólo tenía considerables inversiones en la Argentina y Chile, sino que también era el socio comercial más importante y el principal acreedor de ambas naciones del Cono Sur. La llegada de Lord Gerard Lowther marcó un nuevo capítulo en el diferendo argentino-chileno. Lowther y su colega en Buenos Aires, William Barrington, habían sido autorizados por el secretario de asuntos exteriores británico, lord Landsdowne, para ofrecer los buenos servicios de Su Majestad Británica a los gobiernos de la Argentina y Chile. En la entrevista inicial con Lowther, en abril de 1902, Eliodoro Yáñez, el canciller chileno, manifestó la preocupación oficial acerca de una posible interferencia argentina en las cuestiones del Pacífico y subrayó las intenciones pacíficas de Chile. El diplomático británico respondió que existía una contradicción entre el espíritu pacífico declamado por el canciller y la adquisición de barcos de guerra. Por su parte, Barrington se contactó con el gobierno argentino, e informó que Buenos Aires estaría dispuesta a cancelar sus recientes compras de barcos de guerra si Chile acordaba hacer lo mismo. Pero la supremacía naval era un punto de suma importancia y algo que ni la Argentina o Chile estaban dispuestos a conceder. ⁽¹⁵⁾

(15)
William F. Sater, The Heroic Image in Chile: Arturo Pratt, Secular Saint, University of California Press, Berkeley, Los Angeles, Londres, 1973, pág. 137. Aguilera y Elías, Buques Españoles, pág. 39.

La incorporación de los acorazados de 12.000 toneladas hubiera restituido a Chile, si bien temporáneamente, la superioridad naval perdida en 1898. Por otra parte, los acorazados de 15.000 toneladas contratados por el gobierno argentino, que habrían de llegar al país al mismo tiempo que Chile recibía sus barcos, sumados a los dos cruceros acorazados de 8.000

toneladas inclinarían la balanza estratégica aún más en favor de la Argentina. Cuando la diplomacia británica propuso suspender las nuevas construcciones navales, Chile realizó esfuerzos desesperados para retener al menos uno de sus acorazados de 12.000 toneladas y hasta llegó a ofrecer una solución alternativa. Si la Argentina aceptaba suspender la construcción de sus acorazados de 15.000 toneladas, el país transandino estaría dispuesto a dividir los buques de 12.000 y los cruceros de 8.000 toneladas con la República Argentina. Pero esta iniciativa fue rechazada terminantemente por los diplomáticos ingleses.

Posteriores negociaciones llevarían a una serie de acuerdos que serían suscriptos por la Argentina y Chile el 28 de mayo de 1902, y que serían para siempre conocidos como los Pactos de Mayo, que incluían: 1) un Acta Preliminar; 2) puntos principales del tratado y designación del Árbitro; 3) convención de Limitación de Armamentos navales; 4) acta para solicitar el nombramiento de una comisión que fijara los límites entre ambas naciones; 5) arreglo para lograr “una discreta equivalencia” entre las escuadras argentina y chilena.

La Argentina suspendió la construcción de sus acorazados de 15.000, y vendió los cruceros-acorazados de 8.000 t al Japón. Inglaterra adquirió los dos acorazados de 11.800 toneladas, buques no del todo satisfactorios, para evitar que cayeran en manos de Rusia. (13)

El 19 de julio, Gonzalo Bulne, diputado por Rancagua, denunció ante la cámara que los Pactos de Mayo habían despojado a la diplomacia chilena de un arma fundamental: la de su poder militar, “como es bien sabido que una nota de cancillería no tiene más valor que la fuerza armada que la sostiene”. (14)

Los Pactos de Mayo fueron, según un historiador norteamericano, desastrosos para Chile ya que concluyó con la carrera armamentista cuando la Argentina superaba a Chile y porque restringía la esfera de influencia chilena solamente al Pacífico. Esta frase, que contiene una pala de arena y otra de cal, es sólo una verdad a medias: es harto evidente que la Argentina disponía de mayores recursos financieros que su rival transandino, por ende podía responder a cada nueva adquisición chilena con otra superior en número y potencia.

Los pactos dejaron a la ARA en posesión de todos los buques incorporados hasta 1898, y a Chile en poder del crucero protegido, destructores y transportes adquiridos en 1900. Resulta evidente que la ARA había logrado supremacía sobre la escuadra chilena en 1898, y que muy claramente esta superioridad fue lograda con la adquisición de los cruceros clase Garibaldi, naves a las que un historiador español llamó “cruceros ideales”, y a los que una afamada publicación naval inglesa admitiera que fueron “uno de los más exitosos diseños de pequeños cruceros acorazados jamás logrados”. (15) ■

Nota del Director:

Con relación a los cruceros acorazados de la clase Garibaldi, sugiero la lectura de las págs. 61 a 63 del BCN 807.

BIBLIOGRAFÍA

- *Arguindeguy, Pablo E. y Rodríguez:* Las Fuerzas Navales Argentinas: Historia de la Flota de Mar, *Instituto Browniano*, Buenos Aires, 1995).
- *Caillet Bois, Ricardo:* Cuestiones Internacionales: 1852-1966, *Editorial Universitaria de Buenos Aires*, 1970.
- *Conways's All The World's Fighting Ships: 1865-1905*, New York, *Mayflower*, 1979.
- *Cuccorese, Horacio J.:* Historia Económica-Financiera Argentina: 1862-1930, *El Ateneo*, Buenos Aires, 1966.
- *Eyzaguirre, Jaime:* Chile durante el gobierno de Errázuriz EchaurrenL. 1896-1901, *Editorial Zig-Zag*, Santiago de Chile, 1957.
- *Fracacaroli, Aldo:* Italian Warships of World War One, *Ian Allan*, Londres, 1970. *González Madariaga, Exequiel*, Nuestras Relaciones con Argentina: Una Historia Deprimente, *Editorial Andrés Bello y Neupert*, Santiago de Chile, 3 vols. 1972-1974.
- *Jane's Fighting Ships*, *Sampson, Low, Marston and Co*, Londrés, pág. 143.
- *Martín Beros:* Presencia de Chile en la Patagonia Austral: 1873-1879, *Editorial Andrés Bello*, Santiago de Chile, 1983.
- *Oyarzábal, Guillermo:* Los Marineros de la Generación del Ochenta, *Emecé*, Buenos Aires, 2005.
- *Paz, Ricardo A.:* El Conflicto Pendiente, *Editorial Universitaria de Buenos Aires*, 1980, 2 vols.
- *Rauch, George V.:* Conflict in the Southern Cone: The Argentine Military and the Boundary Dispute with Chile: 1870-1902, *Praeger*, Westport, Connecticut and London, 1999.
- *Sater, William F.:* The Heroic Image in Chile: Arturo Pratt, Secular Saint, *University of California Press*, Berkeley, Los Angeles, Londres, 1973.
- *Warren, Harris:* Gaylord, Paraguay and the Triple Alliance: The Post-War Decade: 1869-1878, *Institute of Latin American Studies*, The University of Texas at Austin, 1978.

ARTÍCULOS

- *Fernández, Juan José,* “Los Pactos de mayo y la Diplomacia Británica”, *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, Año XXXII, N° 73, Segundo Semestre de 1965, págs. 99-131.
- *Geyer, Lorenz,* “Protected Cruisers: A Elswick Specialty”, *Pucará, Serie II*, Vol. 2, N°3, June-july 1982, págs. 41-52.
- *San Martín, Juan,* “Nuestra Marina al iniciarse la Segunda presidencia del General Julio A. Roca”, *Boletín del Centro Naval*, N° 637, nov-dic. de 1957, págs. 435-469.
- *Sanz, Luis Santiago,* “La Política Exterior Durante la Presidencia de Avellaneda”, *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, Buenos Aires, Vol. LVIII-LIX, 1985-1986, págs. 75-166. *Schiffsbau 1900-1902*.
- *Serres Güiraldes, Marcelo,* “Usurpación del Puerto de Santa Cruz”, *Investigaciones y Ensayos*, N° 22, enero-junio de 1977.