



LAS MANIOBRAS NAVALES DE 1902

La evolución de las tácticas de la Armada Argentina ante el conflicto con Chile, 1881-1902

Foto: Crucero
Torpedero *Patria*.

Jorge R. Bóveda⁽¹⁾

In peace strategy the initiative is probably as important as in war⁽²⁾

SIR JULIAN CORBETT

Jorge Rafael Bóveda es abogado, autor, traductor y editor. Recientemente editó y tradujo la obra *Yo fui prisionero del Graf Spee*, de Patrick Dove, bajo el sello del Instituto de Publicaciones Navales. Con dicho título inauguró la colección "Clásicos de la literatura naval".

Al despuntar el siglo XX la Argentina y Chile estaban inmersos en una furiosa rivalidad naval que constituía una respetable contrapartida de la carrera armamentista llevada a cabo por las principales potencias europeas. El conflicto que dio origen a esta rivalidad no sólo era de límites; estaba en juego el prestigio y la hegemonía continental de uno u otro país⁽³⁾, todo lo cual amenazaba con interrumpir los ambiciosos sueños de progreso que cobijaba la Argentina al amparo de la política de "paz y administración" inaugurada durante el primer mandato del presidente Roca (1880-1886).

Durante las administraciones de los presidentes Miguel Juárez Celman (1886-1890), Carlos Pellegrini (1890-1892) y Luis Sáenz Peña (1892-1895) se intensificaron los esfuerzos para incrementar nuestra Marina de Guerra, la que por entonces no estaba aún a la altura de la chilena. Entre 1890 y 1891 se adquirieron en Inglaterra 16 torpederas de distintas clases. Con estos buques –informó el Capitán García Mansilla al Congreso en la memoria ministerial correspondiente al ejercicio 1892-93– se pretendía *impedir que una escuadra enemiga estableciese un bloqueo efectivo del Río de la Plata y que las embarcaciones de poco calado del enemigo penetrasen río adentro, bombardeando a Buenos Aires y La Plata o internándose en sus dos grandes afluentes*⁽⁴⁾.

Pero fue durante el mandato del presidente José Evaristo Uriburu (1895-1898) cuando se adquirieron los grandes cruceros acorazados que formarían durante años el núcleo de nuestra escuadra de combate. La primera de estas unidades, el crucero acorazado *Garibaldi*, de 6.800 toneladas, se compró merced a la intervención personal del ex presidente Roca, quien al parecer logró que las autoridades del gobierno italiano lo vendieran a la Argentina aprovechando su avanzado estado de alistamiento. En gesto de agradecimiento se mantuvo el nombre original del buque. El 25 de abril de 1896 se firmó en Roma el contrato para la construcción de su gemelo, el *General San Martín* (ex *Varese*). No obstante, la penosa realidad de las finanzas públicas hacia finales del año 1896 amenazaba con poner fin a la carrera naval desatada entre ambas potencias: *Como miembro de la misión y como argentino –dice Martín Rivadavia a Roca– me he enterado con desconsuelo de que nuestro gobierno no*

(1) Es, además, autor del único libro sobre operaciones de submarinos en Malvinas y de varios artículos sobre el conflicto del Atlántico Sur. En este trabajo incursiona en un episodio inédito de la historia naval argentina de principios del siglo XX.

(2) Traducción libre del autor: "En la estrategia de tiempos de paz, tomar la iniciativa es probablemente tan importante como en tiempo de guerra". Churchill College, Cambridge. Dreyer Papers, DRYR 2/1: "A Discussion of the relative merits of the 13.5 inch and 12 inch gun as the armament for Battleships" (18 March 1908), citado en Jon Sumida, *The Historian as contemporary analyst: Sir Julian Corbett and Admiral Sir John Fisher*, pág. 133 en James Goldrick & John B. Hattendorf, "Mahan is not Enough: The Proceedings of a Conference on the Works of Sir Julian Corbett and Adm. Sir Herbert Richmond".

BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL
Número 824
MAY / AGO 2009



(3) *Gustavo Ferrari*, Conflicto y Paz con Chile (1898-1903), Eudeba, 1968, pág. 1.

(4) *Informe de Manuel José García*, 27 de marzo de 1893. Memoria del Ministerio de Guerra y Marina, período 1892-1893, págs. 187-195.

(5) *Martín Rivadavia a Roca*, 23 de diciembre de 1896, en *José Arce: Roca 1843-1914*, su vida y su obra, Tomo II, Buenos Aires, 1960, pág. 281.

(6) *La deuda externa argentina al 31/12/1899 ascendía a \$344.589.290 y la interna a \$195.867.368*. Fuente: *The Review of the River Plate*, 8 de mayo de 1902.

(7) *El Santa Fe se perdió el 19 de marzo de 1897, a poco de llegar al país, mientras realizaba una misión de vigilancia frente a Colonia, Uruguay, oportunidad en que encalló en las restingas de La Laja, sufriendo graves averías. El rumbo abierto en el casco inundó el compartimiento de máquinas y calderas apagando los fuegos. Con el auxilio de la lancha de la cañonera americana USS Yantic, se consiguió salvar la artillería y otros pertrechos. Días después del siniestro se logró trasladarla hasta los Talleres Navales del Río Luján donde se la conservó fuera de servicio hasta 1903, oportunidad en que una de sus máquinas fue instalada en la corbeta ARA Uruguay cuando se la preparaba para zarpar a la Antártida en busca de la expedición del Dr. Otto Nordenskiöld.* (Fuente: *Humberto Burzio*, Historia del Torpedo y sus buques en la Armada Argentina 1874-1900, DEHN, Buenos Aires, 1968).

(8) *Ver Manuel J. García Mansilla*, Estudio sobre Evoluciones Navales y Táctica de Combate, Buenos Aires, 1897, pág. 69.

(9) *Ver el cuadro comparativo citado por Gustavo Ferrari en su artículo "La Argentina y sus vecinos", en La Argentina del Ochenta al Centenario, compilado por Ezequiel Gallo, Editorial Sudamericana, 1980, pág. 680. Tiene un error de 112 toneladas de menos con relación al tonelaje de las torpederas en servicio en la Armada Argentina de acuerdo con el cuadro publicado en la memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1899-1900.*

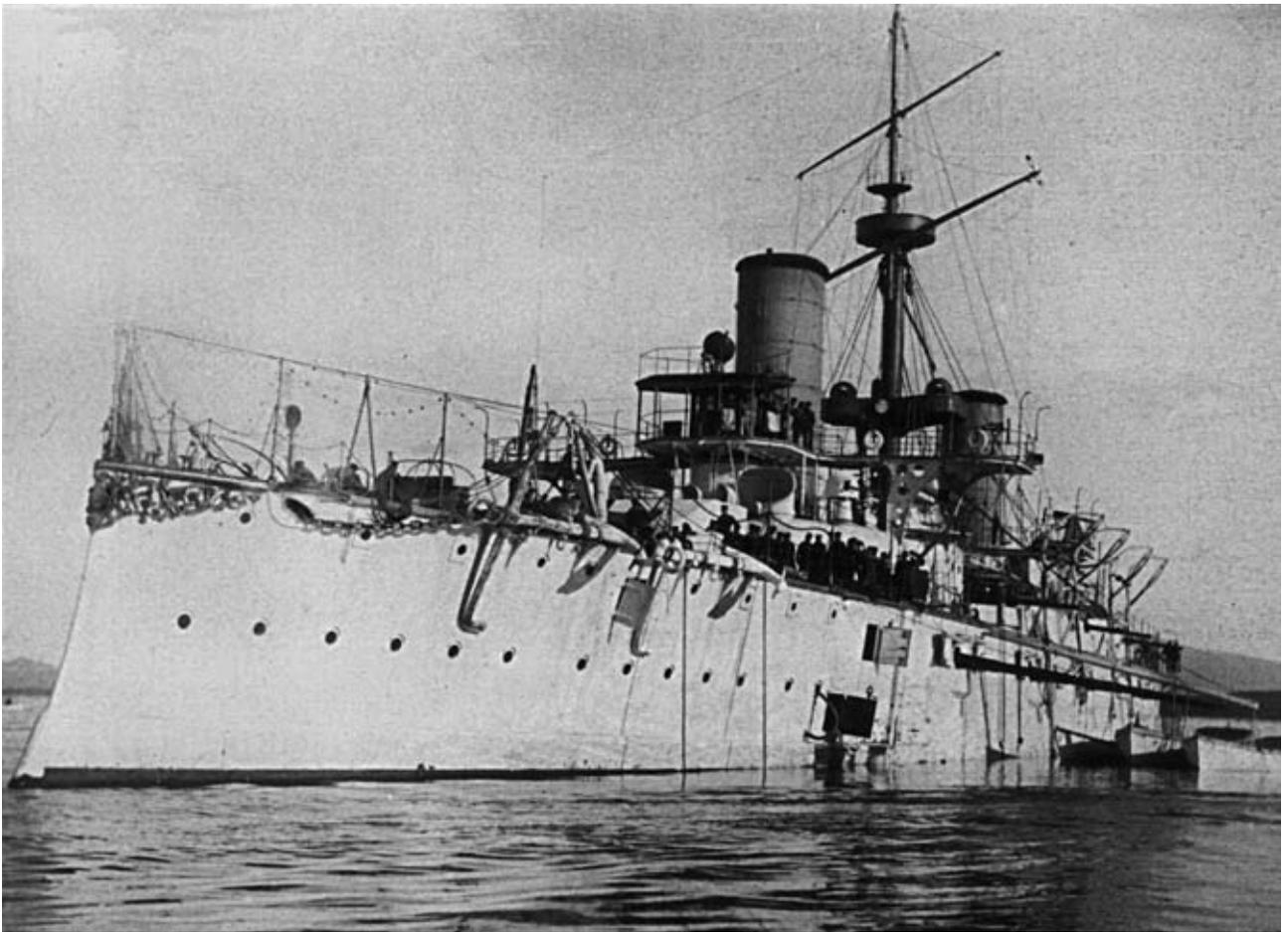
piensa adquirir más buques y que, aunque así lo pensara, no habría de dónde sacar un peso para ello (5). Aquel panorama desalentador se revirtió poco después gracias a las abultadas rentas que se obtenían de la exportación masiva de productos primarios al extranjero y del fácil acceso de la Argentina a los créditos de la banca europea (6). Con esos fondos frescos se adquirieron otros dos cruceros acorazados mejorados: el *Belgrano* (1898) y el *Pueyrredón* (1898), que si bien eran gemelos del *Garibaldi* introducían varias mejoras en artillería, coraza y nuevos mamparos de acero en lugar de los originales de madera que tenía la unidad cabeza de clase. Ello era el resultado de las lecciones de la Guerra Chino-Japonesa para evitar incendios a bordo en combate. Aunque la unidad era de origen italiano la artillería de los buques era provista por una subsidiaria de la firma inglesa Armstrong.

Adicionalmente, la Argentina incorporó a su escuadra entre 1896-1897 cuatro (7) de los novedosos *destroyers* o *cazatorpederos* clase *Santa Fe* (clase *Havock* de la Royal Navy) de 340 toneladas de desplazamiento y capaces de alcanzar la por entonces extraordinaria velocidad de 26 nudos además de disponer de tres tubos lanzatorpedos, que sumados a las torpederas de diversos tipos ya existentes armadas con los modernos torpedos automóviles Whitehead y artillería de tiro rápido elevaron la división de torpederas a 22 unidades, su máximo histórico, lo cual constituía una respetable fuerza de ataque en el marco regional.

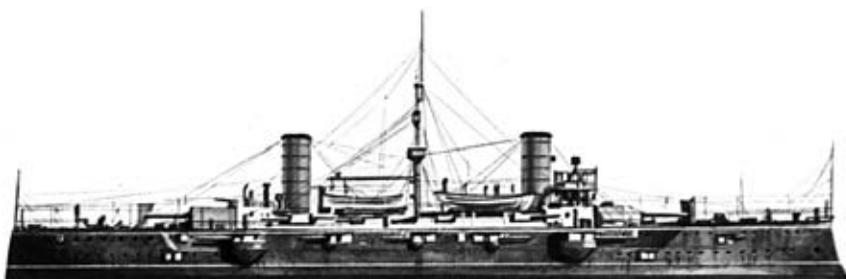
Paralelamente se sancionó la ley 3.450 del 30 de noviembre de 1896 por medio de la cual se iniciaron las obras del Puerto Militar (hoy Puerto Belgrano) que incluía un dique de carena que se habilitó oficialmente el 8 de marzo de 1902 con la asistencia del Presidente Roca. Para fines de 1897 la Escuadra Argentina había alcanzado las 39.510 toneladas métricas en buques de combate y auxiliares, contra las 41.672 que oponía Chile (8). Esta cifra, sin embargo, esconde la notoria diferencia que había entre las divisiones de torpederas de uno y otro país, mientras Chile contaba con 4.132 t, la Argentina tan solo disponía de 2.118 t, es decir, el 50% de la chilena (9).

El desmedido aumento de unidades de superficie en la escuadra argentina trajo como contrapartida la urgente necesidad de contratar oficiales y personal de marinería extranjero calificado para suplir la cada vez mayor merma de cuadros que acuciaba a la Armada. El Jefe de la Comisión Naval Argentina en Europa, a quien se le confió esta difícil tarea, describe vívidamente desde Génova la feroz competencia en la que se hallaban envueltas ambas potencias navales sudamericanas: *Es cierto que para nosotros es un problema tripular nuestros barcos –le dice Martín Rivadavia a Julio A. Roca–; pero para ellos (los chilenos) lo es también, al punto que están contratando, en Inglaterra, oficiales de la reserva naval, con grado de Tenientes de Navío, para prestar servicio en los buques como oficiales de derrota. Además contratan maquinistas y en Fiume (cuna del torpedo automóvil) han tomado y están tomando torpedistas, con sueldos pingües, a oro. Este último detalle he tenido oportunidad de conocerlo, con motivo del enrolamiento de gente para el "Garibaldi" (éste llevaba más de 300 tripulantes extranjeros sobre un total de 573 cuando llegó al país el 31 de diciembre de 1896); tanto en esa ciudad como en Pola (principal base naval austro-húngara) y Trieste fue imposible contratar torpedistas licenciados de la marina austríaca, porque exigían sueldos mucho mayores que los nuestros, fundándose en que los chilenos los pagaban* (10). La falta de poblaciones marítimas y el poco desarrollo de la marina mercante conspiraban para reclutar oficiales y marinería en la Argentina, y aun en el caso de conseguirla, se hacía difícil retenerla frente a la demanda de otros empleos más lucrativos como las fábricas y las faenas agrícolas que tenían entonces una gran demanda y disponían de salarios muy superiores a los de la Armada (11).

Para poner coto a esta grave deficiencia el Comodoro Rivadavia, inspirado en modelos extranjeros, alentó un sistema de reclutamiento mixto, que contemplaba el servicio militar obligatorio por dos años como marinero, con la posibilidad de continuar y hacer carrera como voluntario obteniendo a cambio mejores sueldos. También introdujo "un premio en dinero" para todos aquellos que renovaran sus contratos. El 13 de septiembre de 1900 se promulgó la ley N° 3.948, de conscripción obligatoria para la Marina de Guerra, terminando



Crucero acorazado
Garibaldi.



con el poco eficaz sistema del enganche que traía amplias deserciones. Pese a este ya difundido recurso entre las naciones europeas, 2 años más tarde, en plena crisis de límites con Chile, el problema estaba aún lejos de resolverse: *La cuestión más grave –dice el Capitán de Navío Onofre Betbeder al Congreso Nacional– será la dotación de gente para (tripular) todos esos buques en caso de guerra, ya que en tiempos de paz no es posible tener en servicio activo más de la mitad de los efectivos indispensables para las operaciones. Es el gran problema que [...] tendremos que encarar en toda su seriedad para no ser sorprendidos por la carencia de tripulaciones en ocasión de una movilización general* (12). Adicionalmente se había llegado a proyectar un programa especial para la formación de oficiales navales argentinos en el término de 1 año (13).

En diciembre de 1901 la guerra entre la Argentina y Chile es inminente. Ambos gobiernos dependen en la práctica de una poderosa flota para asegurar la rápida movilización de sus tropas al teatro de operaciones y mantener la línea de abastecimientos en el caso de un eventual conflicto. La falta de líneas férreas a lo largo de la frontera con Chile y la defensa

(10)
Ibid. nota 34.

(11)
Memoria del Ministerio de Marina 1899-1900, pág. 19.

(12)
Memoria del Ministerio de Marina 1901-1902, pág. 18, del mensaje del Capitán de Navío Onofre Betbeder al Congreso de la Nación presentado el 15 de mayo de 1902.

(13)
Ver legajo del Alférez de Fragata Carlos García Aparicio, Archivo General de la Armada Argentina.

(14)

Robert L. Scheina, *Latin America: A Naval History 1810-1987*, Annapolis, Maryland, Naval Institute Press, 1987, págs. 44-46.

(15)

Ver carta fechada en Londres el 25 de marzo de 1902 enviada por Valentín Virasoro al Capitán de Navío Manuel Domecq García. Archivo Domecq García. DEHN.

(16)

En igual período Japón reclutaba conscriptos que servían por un período de 3 años en el ejército activo y 9 años en la reserva. En Rusia un conscripto podía servir hasta 5 años en el ejército activo, aunque normalmente lo hacía durante sólo 4, para luego ser transferido a la reserva por un período de 13 o 14 años. Posteriormente integraba una Milicia Nacional hasta la edad de 43 años (Fuente: J. N. Westwood, *Russia against Japan 1904-05: a new look at the Russo Japanese War*, State University of New York Press, Albany, 1986, pág. 27).

(17)

Warren Schiff, "The influence of the German Armed Forces and War Industry on Argentina, 1880-1914", *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 52, N°3 (Aug. 1972), págs. 436-455.

(18)

M. A. Scenna, "Argentina-Chile: el secular diferendo", *Todo es Historia*, N°44, 1970, pág. 82; Georg von Rauch, "Cruisers for Argentina", *Warship International*, Vol. 15, N°4, 1978, págs. 195-214.

(19)

Coincidentemente a mediados del mes de enero de 1902 se realizaban las primeras tentativas de Marconi de transmitir señales a través del Atlántico por medio de la telegrafía sin hilos. El mensaje se limitó a la letra "S" y fue transmitido desde Punta Lisard (Cornwall, Inglaterra) hasta Aigul Hill, colina que está a la entrada del puerto de San Juan de Terranova. 1.800 millas separaban un punto del otro.

natural que proporcionaba a ambos contendientes la cordillera de los Andes tornaba impracticable el uso de otro medio (14). Teniendo en mira este propósito, Chile encarga a los astilleros británicos Armstrong dos acorazados del tipo pre-dreadnought (*Constitución* y *Libertad*) de 11.800 toneladas armados con 4 piezas de 10" y 12 de 7,5". De acuerdo a lo informado por la Legación Argentina en Londres se había previsto su entrega para septiembre de 1903 (15). Fiel a la promesa de duplicar el esfuerzo de guerra chileno que había dejado trascender el presidente Roca al ministro trasandino en Buenos Aires, la Argentina encargó a la firma Ansaldo de Génova el 23 de diciembre de 1901 la construcción de dos nuevos cruceros acorazados, el *Moreno* y el *Rivadavia*, lo cual elevaría el número de unidades capitales de la Escuadra Argentina a seis. El clima de belicosidad que se respira a ambos lados de la cordillera envuelve a la Nación en múltiples preparativos y aprestos para la ya inminente contienda bélica.

Así surgió el denominado "ferrocarril estratégico", encargado en marzo de 1896 al Ferrocarril Sud, de capitales británicos, que pese a ser completamente improductivo debía extenderse desde Bahía Blanca hasta la confluencia de los ríos Limay y Neuquén, por medio del cual se pensaba movilizar rápidamente las tropas atravesando 500 leguas de zonas desérticas. Este ramal fue inaugurado el 31 de mayo de 1899. Paralelamente se tendió una línea telegráfica para unir a Buenos Aires con la región patagónica, obra que, si bien había sido proyectada desde la firma del tratado de 1881, recién se concretó en 1902 uniendo Bahía Blanca con el cabo Vírgenes. El Ejército Argentino, imitando al de Chile, adoptó en diciembre de 1901 el servicio militar obligatorio por el término de un año para los varones que hubieran cumplido 18 años de edad (16). De este modo se logró reunir un total de 7.000 soldados de infantería. La ley 4.031, también llamada Ley Rícheri, creaba asimismo una Guardia Nacional y otra Territorial integradas por reservistas de hasta 45 años de edad. Durante la segunda presidencia de Roca (1898-1904) el Ejército recibió una clara orientación hacia el modelo militar alemán. Sin embargo la idea de implementar un Colegio Militar inspirado en el régimen prusiano encontró una fuerte oposición de los influyentes sectores nacionalistas, lo que obligó a reducir el número de asesores militares alemanes originalmente previstos para formar a los nuevos cuadros de oficiales del Ejército (17). No obstante, al momento de fundarse la Escuela Superior de Guerra, el 50% de sus instructores eran de origen alemán (18). El Ejército Argentino contaba entonces con 210.000 fusiles y carabinas Máuser modelo 1891, a lo cual se agregaban 200 ametralladoras Maxim con el mismo cartucho de fusil que Alemania adoptaría pocos años después.

Las maniobras navales de 1902

Como parte de los aprestos bélicos que se venían realizando en todo el país la Armada dispuso a principios de 1902 la *movilización de la escuadra en pie de guerra* durante un período de 60 días en el estuario del Río de la Plata, con el fin de poner a prueba la capacidad de sus hombres y unidades, a la vez que se convocaba por vez primera a la "reserva naval" para adiestrarla en operaciones. Éstas eran hasta entonces las mayores maniobras jamás realizadas por la Marina de Guerra Argentina.

Bajo la dirección personal del Ministro de Marina, Capitán de Navío Onofre Betbeder, se preparó un ataque simulado al Río de la Plata por una (supuesta) división naval enemiga que procuraría dar un golpe de mano al Arsenal de Río Santiago y bombardear Buenos Aires. Con ese propósito la Escuadra Argentina se repartió en dos divisiones: una denominada "de bloqueo", conformada en su mayoría por los grandes buques (guardacostas, acorazados, cruceros) y algunos avisos, al mando del Comodoro Manuel José García Mansilla, a la sazón Director de la Escuela Naval Militar, y la otra, "de defensa", constituida por todas las torpederas y destroyers, al mando del Capitán de Navío Valentín Feilberg, a la sazón Jefe del Apostadero Naval de Río Santiago. Ambos jefes debían enviar partes diarios de las operaciones -vía paloma mensajera- al Ministro de Marina (19). Las hostilidades se desarro-

llarían entre el 15 y el 19 de febrero de aquel año. Sólo nos interesa analizar aquí la primera de las cuatro etapas que conformaban el adiestramiento que debía culminar el 5 de marzo con una gran Revista Naval frente al Puerto de Mar del Plata con la asistencia del Presidente de la República.

Aunque la Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1901-1902 ⁽²⁰⁾ no consigna abiertamente el verdadero objetivo táctico de las maniobras, el mismo se infiere de los diversos preparativos bélicos que el gobierno estaba llevando a cabo en todo el país, de la prensa de la época, y de los documentos privados del propio García Mansilla que hacen referencia a un “Estudio sobre las Operaciones Navales en caso de Guerra con Chile” ⁽²¹⁾ cuya mera existencia permite inferir la seria preocupación que embargaba al jefe naval en torno a esta cuestión. Adicionalmente las reglas de empeñamiento fijadas para el ejercicio y las órdenes impartidas por el Jefe de la escuadra de bloqueo a sus subordinados dejan entrever algunas huellas de las intenciones tácticas de la Armada al señalar: *Estas operaciones son las más importantes de todas las que tendremos que realizar, pues ellas tienen por propósito asegurar los medios eficaces para franquear el único obstáculo que encontraría una fuerza naval (chilena), de la importancia de la nuestra, para llegar hasta Buenos Aires [sic]* ⁽²²⁾.

Durante los primeros 30 días de la movilización se realizaron diversos ejercicios, siendo la actividad más importante de este período la siembra de un campo de minas (defensa fija) que debía ajustarse al plan de defensa entonces vigente, optándose más tarde por una zona del río menos transitada entre punta Atalaya y el faro Banco Chico, con el objeto de no causar molestias a la navegación de cabotaje. Ésta fue la primera vez en la historia de la Armada Argentina en que se realizó un ensayo de la defensa fija (minas eléctricas y mecánicas) del Río de la Plata ⁽²³⁾. Este material había sido adquirido en Gran Bretaña hacia 1897 y estaba conformado por: 42 minas de fondo de 500 libras y otras 42 de 250 libras con carga de algodón pólvora para la defensa de nuestros puertos. Eran de la clase de electro-contacto aunque podían usarse como minas de “observación”, es decir, podían ser detonadas desde una estación en tierra a la vista del barco enemigo que se aventurase a aproximarse a ellas ⁽²⁴⁾.

En la primera etapa de las maniobras, a mi juicio las más importantes, se desarrolló un simulacro de defensa, ataque y bloqueo del Río de la Plata, donde se fijaban previamente las condiciones de la defensa fija y móvil, las condiciones de las fuerzas bloqueadoras, la duración de las hostilidades, las reglas para la defensa y el ataque, disposiciones comunes a ambas escuadras y las reglas de combate que regirían el ejercicio. Entre estas últimas se indicaba que *los beligerantes dispondrán que todas las operaciones se efectúen asímilándolas, en lo posible, al caso real de operaciones de guerra.*

La regla de combate central giraba en torno a “establecer un bloqueo riguroso en la boca del estuario y capturar a los buques mercantes y de guerra que quisieran salir o entrar furtivamente y atacar por sorpresa a las fuerzas defensoras”. Estas últimas debían, a su vez, “oponerse al bloqueo del Río de la Plata, haciendo peligrosa la aproximación a Punta de Indio” de su oponente. El Jefe de la escuadrilla bloqueadora no tenía asignada ninguna zona pre-establecida para la disposición de sus buques, teniendo a este respecto plena libertad de acción. Se alentaba al Jefe atacante a intentar colocarse en situación de atacar de noche, con un golpe de audacia, a los barcos de la defensa o simular el bombardeo a Buenos Aires o al Puerto de La Plata. Aclarado entonces el alcance y los objetivos tácticos de cada una de las fuerzas en oposición corresponde ahora analizar el desarrollo del ejercicio en base a la fragmentaria información contenida en los pocos documentos que aún se conservan.

La columna vertebral de la defensa, como ya se adelantó, estaba constituida por las 22 torpederas y 3 destroyers de la clase *Entre Ríos* de 340 toneladas. La denominada defensa móvil tenía asignadas dos zonas, la 1ra. de ellas abarcaba de Banco Chico al puerto de Buenos Aires y la 2da. desde el Banco Chico hacia fuera, pudiendo pasar de una a otra de acuerdo a las necesidades de la defensa. El Teniente de Navío José Moneta y el Capitán de

(20)
Un documento privado de Estanislao Zeballos fechado en 1891 revela que las Memorias no siempre reflejaban los hechos con total exactitud al señalar: “En mi Memoria de 1891 sostengo a veces lo contrario de lo que digo en esta nota, pero eso es calculado para el árbitro y no para servir a la verdad histórica. Las convenciones nacionales obligan a callar estos errores de nuestros diplomáticos”, citado en R. Caillet-Bois, “Zeballos y la Marina”, Investigaciones y Ensayos N° 17 Academia Nacional de la Historia (diciembre de 1975), pág. 25.

(21)
Ver fondo García Mansilla, Academia Nacional de la Historia, Caja 7.

(22)
Manuel José García, Plan General para el bloqueo del Río de la Plata y entrada a viva Fuerza, Academia Nacional de la Historia, Fondo García Mansilla, Caja N° 5.

(23)
Memoria del Ministerio de Marina 1901-02, págs. 20, 21 y 71.

(24)
Humberto F. Burzio, Historia del Torpedo... págs. 167-172.

(25)
 Jefe de la 2da. División de Defensa integrada por la cazatorpedera Espora, destroyers: Entre Ríos, Misiones y Corrientes, y las torpederas de mar: Murature y Py.

(26)
 Estos buques estaban al mando de los Alférez de Navío Vicente Cabello (Bathurst), Francisco Ramiro (Pinedo), Félix Tiscornia (King), Ricardo Caminos (Jorge), Carlos Somoza (Thorne) y del Teniente de Fragata Horacio Pereyra (Bouchardo).

(27)
 Especialmente diseñados para facilitar la carga de los tubos en las cubiertas reducidas de una torpedera.

Fragata Adolfo M. Díaz⁽²⁵⁾, este último un especialista en el arma de torpedos, tenían asignada inicialmente la 2da. zona.

Nos detendremos brevemente sobre las 6 torpederas⁽²⁶⁾ de "1ra. clase" que integraban la 3ra. División de la Defensa al mando del Teniente de Navío José Moneta, en virtud del protagonismo que les cupo en estas maniobras y que será explicado más adelante. Éstas eran de pequeño porte (85 t) con una dotación de 16/18 hombres y estaban armadas con tres tubos lanzatorpedos, 1 fijo a proa, y 2 orientables a popa sobre cubierta, para lanzar por las bandas. Esta disposición permitía en el caso de lanzamientos simultáneos un ángulo más grande de dispersión de los torpedos, con la consiguiente ventaja de aumentar la probabilidad de dar en el blanco. Se los había provisto de torpedos automóviles Whitehead de 450 mm, del modelo 1896, largos y cortos⁽²⁷⁾, que tenían un alcance máximo de 800 metros a 26,49 nudos o reducido de 400 metros a 27,74 nudos. Estos torpedos disponían del novedoso giróscopo Obry, un dispositivo que impedía cualquier desvío del blanco ya fuera por defectos en el lanzamiento o por la acción del mar sobre el torpedo durante la corrida. Adicionalmente contaban con 2 cañones de tiro rápido de 47 mm y 1 ametralladora Nordenfelt de doble caño, calibre 25 mm. Aunque estos buques contaban en ese momento con 12 años en servicio su velocidad máxima de 23,5 millas por hora, unida a su baja y oscura silueta, los convertía en temibles adversarios para cualquier fuerza naval.

A primera vista parecería ser que la fuerza defensora corría con una considerable ventaja respecto de los atacantes que sólo disponían de siete (7) buques grandes, el crucero-torpedero *Patria* (1.070 t), buque almirante del Comodoro Manuel García Mansilla (a partir de su ingreso al estuario del Plata) y unos pocos avisos. Sin embargo, como veremos a continuación, las reglas fijadas para el desarrollo del ejercicio coartaron en gran medida su libertad de acción, a tal punto que sus tripulaciones no pudieron explotar al máximo su capacidad de combate, lo cual habría contribuido a medir con mayor objetividad el poder ofensivo de las mismas en un teatro de operaciones para el cual estaban idealmente concebidas.

En efecto, entre las disposiciones comunes a ambas divisiones se estableció una curiosa "regla" por medio de la cual se imponía a todas las torpederas que tuvieran que ocultar su posición de noche, **el deber de mantener encendidas y cubiertas sus luces de situación con un hombre listo para mostrarlas instantáneamente en caso de riesgo de abordaje**. Esta regla sencilla en el papel, no lo era tanto en su faz práctica, en especial para un comandante de una veloz torpedera que debía operar obligatoriamente de noche (tenían prohibido hacerlo de día) y cuya única chance de éxito residía en su capacidad de permanecer indetectada hasta último momento para poder así lanzar su torpedo a la distancia requerida (800 metros del blanco). En la práctica esta regla se tradujo en una clara desventaja para la defensa, que al tener que operar en el Río de la Plata en contacto permanente con los fuertes vientos que soplan en el estuario, terminaban delatando su posición al adversario (al descubrirse sus luces de posición), que aprovechaba esta apreciable ventaja para iluminarlas con sus proyectores durante los 60 segundos requeridos para darlas por apresadas o fuera de combate. Si a este de por sí difícil escenario le agregamos el hecho de disponer de muy pocas horas de oscuridad antes de que la luz de la luna delatara su presencia, y la mala calidad del carbón que empleaban, el cual generaba visibles columnas de humo, fácil resulta concluir que la situación táctica de los defensores era muy comprometida⁽²⁸⁾. Esta equívoca situación explicaría los comentarios vertidos más tarde en el informe del Contraalmirante García Mansilla al censurar *la extraña manera como llevaban el ataque las torpederas. El hecho de atacar con luces encendidas (al ser éstas descubiertas por efecto del viento), es tan extraordinario, que creo firmemente que será la primera vez que tal cosa se hace* [sic]⁽²⁹⁾.

(28)
 Memorias del Ministerio de Marina 1901-02, "Reglas para la defensa", pág. 27.

(29)
 García Mansilla, Parte de la Escuadra de Bloqueo. Operaciones del 15 al 19 de febrero de 1902. Fondo García Mansilla. Academia Nacional de la Historia. Caja 5.

La denominada defensa fija también jugó un rol trascendente en las maniobras objeto de estudio, a tal punto que el propio Contraalmirante García Mansilla se apoya en ellas para arrogarse el bloqueo eficaz del estuario y la defensa de sus buques fondeados contra las peligrosas embestidas de las torpederas.

El ataque al *Patria*

Como veremos enseguida ambos tipos de plataformas de combate tuvieron un rol decisivo en las operaciones. En efecto, fue durante la noche del lunes 17 de febrero de 1902 ⁽³⁰⁾, precisamente el día del cumpleaños de García Mansilla, que se produjo el sorpresivo ataque de la torpedera *Buchardo* (TN Moneta) al crucero torpedero *Patria* (TN R. González Fernández) mientras la primera, navegando a escasas 10 millas al este de la costa uruguaya observó fondear al segundo en el cruce de los canales de acceso con sus luces de posición apagadas. Esta sigilosa actitud le permitió deducir al Comandante de la torpedera que aquel buque aún no había sido atacado y mucho menos hundido por la defensa.

(30)
Día del 43 cumpleaños del
Contraalmirante Manuel J. García
Mansilla.

Acompañaba aquella noche al Jefe de la Escuadra Bloqueadora y su estado mayor el Sr. Niño, corresponsal del diario *El País*, quien registró vívidamente las instancias de tan singular duelo: *La división del Comodoro García toma posiciones de bombardeo a las 5 de la tarde para esperar la noche. Es en este momento que el almirante hace a los buques de su mando la siguiente orden de escuadra: "Se hace saber a la escuadra que queda prohibido, aunque sea en ficción, hacer disparos sobre la heroica Buenos Aires". Fdo.: José Manuel García. Llega por fin la noche en la cual se espera que los torpederos y destructores harán un supremo esfuerzo, quizá con éxito, puesto que ahora conocen con exactitud el fondeadero de la escuadra enemiga. Sin embargo, es de advertir que ésta ha tomado la precaución de rodear de minas a todos y cada uno de sus buques a 1000 metros de distancia. Esta vez no han fallado los cálculos; apenas son las 9 de la noche, y ya se ven a lo lejos moviéndose entre las sombras, en todas direcciones, como fantasmas aterradores, las "malditas torpederas" que acechan al momento de un descuido cualquiera, la sombra de una nube que oscurece de pronto la luz de la luna, un buque que pasa próximo, para escurrirse a su costado y llegar así a la distancia necesaria a fin de lanzar el terrible torpedo que hará volar hecha pedazos la nave contraria. Así valiéndose de estos medios, arrastrándose sobre la líquida superficie, más que andando, hiere y destruye ese buque tan pequeño como terrible, y así, ni más ni menos, procedió la Buchardo, al mando del Teniente de Navío MONETA, oficial distinguidísimo de nuestra Armada, abordando al PATRIA, hecho que reconoció caballerescamente el Comodoro García, el que, llamando a su bordo al Jefe de la Buchardo lo felicitó sinceramente [sic] ⁽³¹⁾.*

(31)
"La Escuadra Bloqueadora: breve crónica de sus operaciones", *El País*, 20 de febrero 1902, pág. 5, columnas 6 y 7 (incluye tres cuadros con la disposición de los buques).

El informe oficial del Jefe de la Escuadra Bloqueadora consigna una versión algo distinta de la anterior: *Considero escusado detenerme mayormente analizando los ataques que llevaron esa noche dos torpederas la N° 7 ⁽³²⁾ y la Buchardo, puesto que, eran insuficientes para operar con éxito contra siete buques grandes. La numeral N° 7 con un solo tubo no podía atacar de nuevo sin ir a reponer su torpedo, y en el primer ataque fue avistada y rechazada. La tipo Buchardo lanzando sus torpedos en 18 pies de agua, tenía la seguridad de que se clavarían en el fondo. Debo señalar sin embargo que el Comandante de esa torpedera (Moneta) trajo un ataque muy hábilmente llevado al "Patria", razón por la cual, lo llamé a mi bordo y lo felicité. Pero esto no implica reconocer que el "Patria" estuviera fuera de combate por las razones que he expuesto anteriormente [sic] ⁽³³⁾.*

(32)
Se trataba de las torpederas más pequeñas de la flota (16 toneladas de desplazamiento y 1 tubo lanzatorpedos) pertenecientes a la 4ta. División al mando del Teniente de Navío Leopoldo Gard que tenía a su cargo la denominada 1ra. zona de defensa ubicada entre el Banco Chico y el Puerto de Buenos Aires.

Se abre aquí, pues, una controversia en torno a si debió o no considerarse técnicamente hundido al *Patria*, conforme a las reglas de empeñamiento entonces vigentes y al desarrollo de la acción llevada a cabo por la *Buchardo*. Para dilucidar la cuestión conviene revisar la capacidad de combate de los oponentes y la secuencia de los hechos: la torpedera *Buchardo* era, como se dijo, capaz de lanzar simultáneamente hasta 3 torpedos Whitehead modelo 1896 a una distancia de 800 metros del blanco. García Mansilla a bordo del *Patria* había sembrado (simuladamente) un campo de minas a 1.000 metros alrededor del buque, lo cual obligaba a las torpederas a lanzar sus torpedos 200 metros después de atravesar la defensa fija del buque.

(33)
Manuel J. García Mansilla, Parte de la Escuadra de Bloqueo: Operaciones del 15 al 19 de febrero de 1902. Fondo M. García Mansilla, Caja 5, Archivo Academia Nacional de la Historia.

Ahora bien, de acuerdo al relato del propio Moneta su torpedera no fue iluminada por el *Patria* dentro de la distancia reglamentaria (800 metros), sino hasta después de que aquél hizo sil-

bar la sirena del buque (indicación de que había lanzado sus torpedos). La *Buchardo* no sólo debía sortear el campo minado en torno al *Patria* sino también el reflejo de la luna que, al asomarse en el horizonte, delataba las gruesas columnas de humo que despedía su chimenea conforme aumentaba sus revoluciones para acortar la distancia al blanco; ello podía revelar su posición a los vigías del *Patria* dificultando un ataque por sorpresa. No obstante, el joven oficial argentino demostró que tal empresa, aunque difícil, no era imposible cuando era ejecutada por un jefe decidido y resuelto. No hay duda, si nos atenemos al relato de Moneta, de que el *Patria* se había convertido en un blanco perfecto al encontrarse inmovilizado y cercado por minas eléctricas. Estas últimas –en un caso real– le impedían alejarse o maniobrar para eludir a tiempo un ataque con torpedos, como efectivamente ocurrió en los hechos. El *Patria* tampoco disponía de redes antitorpedo, como último recurso de defensa, con lo cual sus chances de eludir un ataque estando fondeado eran virtualmente nulas.

Otros ataques exitosos

El informe del Comandante del blindado *Almirante Brown*, Teniente de Navío Vicente E. Montes, es elocuente en señalar que recibió nada menos que 36 ataques de torpederas de los cuales 5 fueron exitosos, en los que esta unidad también fue hundida por la defensa aunque García Mansilla omite mencionarlo en su informe oficial.⁽³⁴⁾ Pese a que en la Orden de Escuadra N° 3 el Jefe de la división de bloqueo advertía a sus Comandantes *considero más peligroso que útil, máxime las noches de luna, el empleo de proyectores eléctricos [...] por la razón que es una manera segura de señalar la presencia del buque a las torpederas enemigas* esto fue precisamente lo que ocurrió en la práctica conforme se desprende de los diversos relatos contenidos en los partes de los jefes atacantes.

(34)

Vicente Montes, Acorazado *Almirante Brown*: Parte de su acción en el simulacro de bloqueo y ataque del Río de la Plata, durante los días 15 a 19 de febrero de 1902. Fondo García Mansilla, Caja 5, folios 65-71. AANH.

Lamentablemente al no haberse conservado el informe del Jefe de División de la Defensa ni el de sus Comandantes subordinados (a excepción del Tte. Moneta que volcó sus experiencias en sus Memorias), se hace extremadamente difícil reconstruir las acciones llevadas a cabo aquellos tres días en que se desarrolló el bloqueo. No obstante, de la fragmentaria información disponible podemos deducir que el plan de García Mansilla, que no era otro que *permanecer en la más completa oscuridad [pues ello] obligara a las torpederas a navegar a velocidades reducidas por temor de abordajes, haciéndoles perder gran parte de la noche en nuestra busca*⁽³⁵⁾ no se cumplió. Distintos testimonios de quienes participaron, incluyendo el del propio jefe de la escuadra, son contestes en destacar la luminosidad que imperaba en el río por obra de la luna llena, todo lo cual hacía más fácil la tarea de las torpederas, que podían fácilmente distinguir los buques bloqueadores recortados contra el horizonte, una situación que no había sido prevista por el jefe atacante.

(35)

Orden de Escuadra N°3, Fondo García Mansilla, Caja 5, folio 6/8. Archivo de la Academia Nacional de la Historia.

De los partes referidos surge que fueron batidos por las torpederas los monitores *Argentino*, *Golondrina* y *Gaviota*, es decir casi todos los buques que habían penetrado el estuario. En la línea intermedia de bloqueo fue puesto fuera de combate el acorazado de río *Libertad* de 2.336 t por la torpedera de mar *Comodoro Py* y varios destroyers; por esta razón la afirmación de García Mansilla en el sentido de que este buque había permanecido 7 horas frente a Buenos Aires pudiendo haber bombardeado a mansalva es inexacta.

Resultado de las maniobras

Cabe preguntarse entonces, ¿qué tan efectivas resultaron las torpederas para la defensa del estuario del Río de la Plata? A juzgar por las crónicas vertidas en la prensa de la época la opinión de los enviados especiales estaba dividida.

Mientras un observador del diario *La Prensa* embarcado en la 2da. División de la defensa concluía que: *se confirma lo que manifestamos en nuestra crónica anterior; que el bloqueo del estuario sólo puede ser efectivo cuando lo establezca una escuadra muy superior a la de defensa, y, aún así, con grandes sacrificios, pues por pequeño que sea*



El crucero ARA *Buenos Aires* era prácticamente nuevo en 1902 y con sus 23,5 nudos era el más rápido de la escuadra argentina y el más veloz de Sudamérica en aquel entonces.

Construido en los astilleros Armstrong de Inglaterra desplazaba 4.800 tn y a velocidad económica tenía una autonomía de 7.200 millas.

Su artillería principal estaba compuesta de 2 cañones de 203 mm a proa y a popa, y la secundaria de 4 cañones de 152 mm y 6 de 124 mm. También contaba con 5 tubos lanzatorpedos de 450 mm.

el poder de los buques defensores, si éstos tienen un número regular de torpederos perjudicarán siempre al adversario ⁽³⁶⁾, destacando que de las operaciones hechas en las últimas 24 horas, los torpederos tuvieron la mayor acción eficaz. De todos modos el cronista resaltaba que no podía medirse la eficacia de la escuadra bloqueadora por cuanto el programa daba ya como destruida la defensa, de modo que sería inútil discutir ahora si en realidad el atacante echó a pique en las aguas del plata a los buques defensores del estuario ⁽³⁷⁾.

(36)
La Prensa, 18 de febrero de 1902,
pág. 5, col. 4.

Otro cronista que cubría las maniobras desde el crucero torpedero *Patria* nos brinda la perspectiva de los jefes de la escuadra bloqueadora: [...] quedaba, pues, terminado este período de maniobras navales, en las cuales, a nuestro juicio, y ésta es la opinión de muchos profesionales, **queda demostrado que el Río de la Plata es perfectamente bloqueable, mientras la nación no mejore y aumente sus elementos de defensa tanto móviles como fijos** [sic]. **Las torpederas actuales, un tanto anticuadas, y el sistema y material de minas que poseemos, sería ineficaz para resistir el ataque de una escuadra enemiga que poseyera todos los recursos modernos para neutralizar o anular los obstáculos que se le opusieran.** Los jefes y oficiales al mando de destructores y torpederas han hecho lo que buenamente podían, pero se impone, a nuestro modo de ver, formar un personal especial para el manejo de estos buques, a fin de que, conociéndolos perfectamente, saquen de ellos todo el provecho posible, aprovechando sus ventajas [sic] ⁽³⁸⁾.

(37)
La Prensa, 19 de febrero de
1902, pág. 5, cols. 5/6.

El informe de García Mansilla parece confirmar el penoso diagnóstico de *El País*, aunque reconoce expresamente sobre el final algunas de las deficiencias que coartaron la libertad de acción de las torpederas, al señalar [...] que en todos los casos he conseguido realizar sin tropiezo, el plan que me había trazado de antemano, no encontrando por parte de la defensa ningún obstáculo a la realización de mis miras. Apoderarme de Punta de Indio y cerrar los angostos pasos que existen en ese paraje de nuestro gran río fue mi primer desideratum y lo obtuve, consiguiendo llegar a buena hora a ese punto y fondear (simuladamente) por medio del *Patria* dos líneas de minas mecánicas de 30 kilos, carga más que suficiente para lo que tenía en vista, es decir, cerrar por completo el paso, averiar seriamente a las torpederas enemigas y buques mercantes que no atendiendo mi notificación pretendieran entrar o salir de noche por estos angostos canales. Este solo hecho me eximía de la obligación de vigilar a los barcos que pretendieran forzar el bloqueo [...] Reclamo pues, Señor Ministro, haber alcanzado el objetivo que se me había indicado, es decir, llevar los buques de bombardeo al sitio que les correspondía [...]. Al terminar esta

(38)
Ibid. nota 65. El destacado es mío.

breve reseña de las operaciones, es de mi deber reconocer, que descartando el empleo demasiado frecuente que hicieron de las luces de navegación y proyectores, y tomando en cuenta los inconvenientes que sufrían las torpederas por la claridad de la luna, y el carbón poco apropiado que empleaban, los jóvenes jefes y oficiales de la defensa se han desempeñado con destreza, aplomo e infatigable actividad [sic] (39).

(39)

Manuel García Mansilla, Parte de la Escuadra de Bloqueo, antes citado. El destacado es mío.

Más allá de la letra de estos informes no es posible pasar por alto las implicancias para el país de uno y otro resultado: de obtener la victoria la escuadra bloqueadora ello habría confirmado la vulnerabilidad de los habitantes de la Ciudad de Buenos Aires frente a un posible ataque de una fuerza naval extranjera. Si por el contrario resultaba vencedora la fuerza defensora, el prestigio de las grandes unidades navales recién adquiridas (los cruceros acorazados) podría palidecer ante la opinión pública, algo que resultaba “políticamente” inconveniente.

El informe de García Mansilla no refleja, según hemos visto, los hechos tal y como ocurrieron. Los partes de sus Comandantes subordinados permiten coleccionar varias contradicciones difíciles de explicar, como el flagrante hundimiento del buque insignia (*Patria*) por la torpedera *Buchardo*, entre otros buques que resultaron alcanzados por los torpedos de la defensa. Es cierto que las torpederas tenían un limitado número de horas de oscuridad antes de que saliera la luna, pero ello implicaba más una ventaja que una desventaja para los defensores que vieron así abreviada la tarea de buscar e identificar a los atacantes sin necesidad de perder tiempo merodeando por el estuario. Por último, tampoco resulta claro el objeto de elevar un informe sobre las operaciones realizadas si el mismo ejercicio preveía dar por destruida la defensa al terminar el segundo período de maniobras, dando comienzo a una operación de desembarco de tropas que no analizaremos aquí por resultar ajena a este trabajo.

Un revelador artículo aparecido cuatro años más tarde en el diario *La Prensa* aclara la visión estratégica de la marina de guerra sobre el tema: *Siendo el bloqueo del Estuario el más grave peligro a que estamos expuestos, es lógico entonces que nuestros esfuerzos deban propender a evitar tal operación, no sólo a dificultarla, sino a hacerla imposible, obrando con criterio previsor a fin de que el presunto enemigo no pueda contar absolutamente con ninguna clase de facilidades. En el caso improbable, pero posible, de que nuestra escuadra ofensiva fuera destruida, el adversario se afanaría en hostilizarnos con los rigores de un bloqueo, tomando por base de operaciones la bahía de Samborombón, a un paso de los presuntos fuertes [que estaba proyectado construir] los que quedarían reducidos a una lastimosa inacción, correspondiendo la tarea de la defensa al material de torpedos, porque sospechándose la existencia de defensas submarinas [minas] la audacia [del enemigo] se detendría ante las duras lecciones de la experiencia (40).*

(40)

Ver Capitán de Navío M. J. Lagos, Los Armamentos Navales (compilación de artículos del autor aparecidos en *La Prensa* en 1907), Buenos Aires, 1908, pág. 43.

En efecto, las maniobras llevadas a cabo por Inglaterra en septiembre de 1902, es decir, siete meses después que las nuestras, en forma conjunta entre las escuadras del canal (de la Mancha) y del Mediterráneo durante las cuales el Príncipe Luis de Battenberg, futuro Segundo Lord del Almirantazgo, cuya fuerza naval, de 7 acorazados, un importante número de cruceros y torpederos, fue bloqueada por fuerzas que lo duplicaban en número, logró burlar el bloqueo, pese a tener que hacerlo con las luces de navegación encendidas. La conclusión a la que arribó la comisión a cargo de evaluar el ejercicio fue que *la reconocida dificultad de mantener el bloqueo de un puerto defendido por torpederas y destroyers está completamente corroborada aun cuando la fuerza bloqueadora sea numéricamente superior en cuanto a cruceros y destructores. Esta comisión duda seriamente si un bloqueo naval será viable en el futuro (41)*. Esta experiencia demostraba lo que todos los círculos navales ya sospechaban desde hacía tiempo: que las torpederas podían convertirse en un enemigo formidable para los buques de mediano y gran porte que operaran próximos a una costa enemiga.

(41)

Arthur J. Marder, *The Anatomy of British Sea Power*, Alfred Knopf, New York, 1944, pág. 156.

En marzo de 1902, cuando las maniobras navales llegaban a su fin, el presidente Roca ya estaba embarcado en una política de acercamiento con Chile que se había iniciado 3 años antes con la ambiciosa pretensión de alcanzar un acuerdo directo a la controversia de límites, para sólo relegar en un árbitro extranjero aquellos puntos en los que no coincidieran



El Contraalmirante Manuel José García Mansilla (centro) junto a Nicolás Avellaneda y otras autoridades a bordo de la fragata *Sarmiento*, dirige la revista naval frente a Mar del Plata cerrando oficialmente las maniobras navales de 1902 [AGN].

los interesados. Como veremos a continuación fue Roca y no el Reino Unido quien tomó la iniciativa de poner punto final a la carrera armamentista que se había desatado años antes en el Cono Sur, y que estuvo a punto de envolver a la nación en una guerra de imprevisibles consecuencias. Este inmenso servicio que prestó a la nación, como es de imaginar, quedó vedado a los ojos del pueblo argentino, pero fue sin duda la obra que lo distinguiría por siempre como un verdadero estadista.

La trama secreta de los Pactos de Mayo

El Teniente General Julio A. Roca, veterano de la Guerra del Paraguay, que había sido reelecto en 1898 para un segundo mandato como consecuencia directa del inminente conflicto armado con Chile, advierte sagazmente que no había razones que justificaran empeñarse en una guerra por motivos territoriales cuando el país disponía de abundancia de tierras que reclamaban ser explotadas, y que, a todo evento, el país no estaba en condiciones de afrontar los exagerados costos de una prolongada conflagración que relegaría el porvenir y la estabilidad futura de la nación. La opinión pública, no obstante, valentona por la prensa sensacionalista veía con buenos ojos una guerra abierta con Chile, pero no medía sus consecuencias en el mediano y largo plazo.

Era, pues, necesario que un tercero mediara entre ambos gobiernos para poner paños fríos sobre el espinoso asunto de la Puna de Atacama. Ese papel le venía como anillo al dedo a Gran Bretaña, que no sólo era el socio comercial más importante y principal acreedor de ambos países, sino que además estaba interesada en alejar el fantasma de una guerra que pondría en peligro sus inversiones en el país y las pingües ganancias que pensaban recoger como consecuencia de la explotación monopólica de los servicios públicos (léase ferrocarriles, alumbrado público, estaciones telegráficas, etc). Todo sugiere que Roca urdió reservadamente la mediación del Reino Unido por intermedio de su amigo, confidente y asesor financiero Ernesto Tornquist, quien mantenía estrechos vínculos tanto con la Banca Baring (que operaba en la Argentina) como con la Rothschild que hacía lo propio en Chile. La mayoría de los historiadores coincide con esta interpretación de los hechos ⁽⁴²⁾. Documentos confidenciales revelados al público en 1908 por Alberto Del Solar ⁽⁴³⁾, ex diplomático chileno radicado en Buenos Aires y amigo personal de Tornquist, demuestran, sin sombra de duda, que este acaudalado aristócrata jugó un papel esencial en la desactivación

(42) Gustavo Ferrari sostuvo que "en esta iniciativa obraba en íntimo contacto con Roca" dando a entender que Tornquist no actuó por iniciativa propia como sugiere Del Solar. En una nota aparecida en *La Nación* con motivo de la muerte de su amigo, este último señala que "tanto el Ten. Gral Roca como el Sr. Riesco, por bien dispuestos que se hallaren no aceptarían jamás "iniciar" negociación alguna [...] todo debe hacerse, pues, por conducto privado; pero autorizado." (ver Alberto Del Solar, "Don Ernesto Tornquist y los Pactos con Chile (datos para la historia)" en *La Nación*, 20 de junio de 1908.

(43) Nacido en Santiago de Chile el 2 de octubre de 1859 participó de la Guerra del Pacífico (1879-1884) en el 7° de Línea. Más tarde ingresó al Cuerpo Diplomático de su país siendo secretario del primer embajador chileno en España, Almirante Patricio Lynch. Hacia 1885 en París escribió sus memorias de guerra en una obra titulada: *Diario de Campaña: Recuerdos íntimos de la Guerra del Pacífico*. Se casó en Buenos Aires con la porteña Enriqueta Dorrego, donde residió hasta su muerte ocurrida el 9 de agosto de 1921.

del conflicto, gracias a sus conexiones en el extranjero y a los influyentes amigos de “Del Solar” en Chile.

Tornquist, en connivencia con Roca, cablegrafió el 22 de marzo de 1902 a la Casa Baring: *Chile ha comprado dos blindados con opción a anular esa compra, pagando multa [en realidad no existía esa opción]. Gobierno Argentino queriendo conservar supremacía naval, está negociando también dos blindados, igualmente en condición de anular compra, pagando multa. Si estas adquisiciones se efectúan, serán la ruina financiera de ambos países. Es, pues, muy importante que ustedes traten de inducir inmediatamente al Gobierno Británico a que, por medio de sus representantes diplomáticos en Santiago y Buenos Aires influyan sobre ambos gobiernos a fin de que cancelen estas compras [se refiere a los 2 acorazados chilenos de 11.800 t que se construían en Inglaterra] y además los 2 [cruceiros] acorazados adquiridos por la Argentina en Italia [Moreno y Rivadavia] teniendo la convicción de que ambos países aceptarán la intervención propuesta. Contesten*⁽⁴⁴⁾.

(44)

Ver Gustavo Ferrari, *Conflicto y Paz con Chile (1898-1903)*, pág. 56, Editorial Universitaria de Buenos Aires, Buenos Aires, 1968; Alberto Del Solar, Don Ernesto Tornquist y los Pactos con Chile (*Datos para la historia*), La Nación, 20 de junio de 1908.

Cuatro días después, el 26 de marzo, se le informaba telegráficamente a Tornquist, desde Londres: *Gobierno británico declina intervenir, sin tener previamente aceptación de ambos gobiernos. En este caso, usaría de sus buenos oficios.* Otro cable fechado ese mismo día le indicaba que pese a los esfuerzos de Rothschild & Baring la “iniciativa particular” era insuficiente para generar la intervención del gobierno británico en el asunto, recomendándole que procurara arreglar una “conversación extraoficial” entre el ministro (inglés) en Buenos Aires, Barrington, y el presidente Roca para de ese modo generar un interlocutor directo con el gobierno de S. M. Británica, tratando de que se hiciera simultáneamente lo mismo en Chile.

Del Solar por intermedio de su amigo Eulogio Altamirano, consejero de Estado y hombre de confianza del presidente Riesco, logró el visto bueno de este último para que Chile se aviniera a una mediación amistosa de Gran Bretaña. En una carta dirigida a su amigo (Del Solar) de fecha 9 de abril de 1902 expresa el pensamiento dominante en La Moneda: *Pienso con vergüenza que europeos y americanos se reirán de nosotros al vernos hacer, pobres como somos, este papel soberbio, que apenas es perdonable en las grandes potencias. Vamos a la ruina, y, lo que es peor, al ridículo. Felizmente nuestro gobierno [el chileno] no se empecina y está pronto para enmendar el rumbo, si encuentra reciprocidad.*

La reunión entre Barrington y Roca debió efectuarse poco después por cuanto en el mes de abril de 1902 el nuevo ministro británico en Santiago, Lord Gerard Lowther, ofreció los buenos oficios de su gobierno para “alcanzar una limitación de armamentos” e informó al canciller chileno que una gestión similar se cumplía en Buenos Aires. La defensa de los intereses argentinos en las negociaciones argentino-chilenas recayó sobre el recién designado ministro en Santiago, José Antonio Terry, un prestigioso jurista y hábil abogado, especialista en temas financieros.

La ronda de negociaciones más difícil recayó, como era de prever, sobre los términos de la convención de limitación de armamentos navales, **primer antecedente mundial de un acuerdo de desarme**, donde ambos gobiernos desistieron de adquirir los buques de guerra que tenían en construcción y de realizar, por ahora, nuevas adquisiciones. Ambos gobiernos asumían el compromiso de disminuir, en el término de un año, sus respectivas escuadras hasta alcanzar una “discreta equivalencia”. El acuerdo contemplaba también la prohibición para ambas naciones de aumentar sus armamentos navales por un plazo de cinco años, y quien deseara hacerlo debería preavisar a la otra con 18 meses de antelación.

Los pactos incluían cuatro instrumentos: un acta preliminar, el Tratado General de Arbitraje, la Convención de Limitación de Armamentos Navales y un acta solicitando al árbitro fijara los hitos demarcatorios sobre el terreno. Estos trascendentales acuerdos pasaron a la historia con el nombre de “Pactos de Mayo” y se firmaron en Santiago, Chile, el 28 de mayo de 1902. El Senado argentino aprobó los pactos en sesión secreta el 28 de junio de 1902 y la Cámara de Diputados lo hizo al mes siguiente.



El Capitán de Navío Moneta fotografiado con visitas a bordo de la fragata *Sarmiento* [AGN].

Roca tenía clara conciencia de su logro e implicancias futuras, así lo refleja este fragmento del discurso que pronunciara en Buenos Aires durante un banquete ofrecido en honor del ministro chileno Carlos Concha: *Los pactos celebrados entre las Repúblicas de Chile y la Argentina, que se iniciaron por la oportuna mediación amistosa del gobierno de S. M. británica, ponen término a esa vida de desconfianzas, recelos y temores que el largo y penoso litigio de límites había creado de uno y otro lado de los Andes. Ellos serán además el punto de partida de una amistad internacional sincera y estable, sin esas alarmas bélicas, que de tiempo en tiempo asomaban y recrudecían evocadas por el más fútil motivo, amenazando precipitarnos a una guerra funesta y ruinosa, contraria en todo sentido a los intereses primordiales de ambos pueblos. Hemos dado así a la América Latina, y tal vez al resto del mundo, una prueba de alta cordura y un ejemplo de buen juicio; que han merecido el aplauso de las naciones civilizadas de la tierra [sic]* (45). Sin embargo pocos años después la Argentina no renovarían este compromiso para poder hacer frente a una nueva amenaza externa que se cernía sobre la República.

(45)
La Nación del 24 de agosto de 1902. El destacado es mío.

Conclusión

Los procedimientos operacionales de la mayor y más avanzada escuadra sudamericana, como hemos visto, han dejado algunas huellas, pese a lo incompleto de las fuentes documentales y al esfuerzo de partes interesadas por cubrir su rastro. Las características del funcionamiento del armamento empleado y los ejercicios desarrollados para promover su efectiva utilización son muy reveladores en cuanto a la intencionalidad táctica en materia de bloqueo y contrabloqueo del estuario, y en un plano superior, con relación a un eventual enfrentamiento naval con Chile.

Un análisis de las adquisiciones de material flotante argentino durante el período 1893-1902 revela que el mismo era cualitativamente inferior al chileno. Esta notoria deficiencia había sido advertida por el Estado Mayor General al reconocer que [...] *hasta aquí [refiriéndose al año 1897] no hemos seguido programa ninguno para nuestras construcciones navales, limitándonos a adquirir los buques de acuerdo con las exigencias del momento. Los cuantiosos gastos producidos por esta falta de método, no sólo son perjudiciales para el equilibrio de las finanzas, sino que producen dificultades en la administración de la marina por exigir bruscos e inesperados aumentos en el personal y en los demás servicios* (46). La marina de guerra argentina, huérfana en experiencia de combate, se vio así en la coyuntura de tener que tripular su escuadra –de la noche a la mañana– con dotaciones multinacionales noveles que no garantizaban un buen desempeño en combate en caso de guerra. Adicionalmente vio acotados sus períodos de adiestramiento en el mar debido a las fuertes restricciones presupuestarias que le imponían las deterioradas finanzas públicas.

(46)
García Mansilla, Estudio sobre Evoluciones Navales y Táctica de Combate, Guillermo Kraft, Buenos Aires, 1897, pág. 70.

En 1901 el ex presidente y entonces senador Carlos Pellegrini calculaba que la Argentina había gastado hasta ese momento unos 100 millones de pesos en armas. La armada enemiga que

habría que enfrentar era la misma que había combatido en la Guerra del Pacífico y luego renovado su prestigio en la guerra civil de 1891 que derrocó al presidente Balmaceda, irónicamente quien más había hecho para reforzar el poder naval de la armada trasandina. No obstante Chile, como es de imaginar, también estaba sometida a fuertes restricciones económicas que repercutían en el entrenamiento de su marina de guerra y más aún en el mantenimiento del material. El 30 de noviembre de 1901 el Poder Ejecutivo de Chile en acuerdo de ministros había resuelto comprar 6 cruceros más “a cualquier precio a la mayor brevedad” (47) lo que no llegó a materializarse gracias a la firma de los Pactos de Mayo en 1902.

(47)

Gustavo Ferrari, Conflicto y Paz con Chile, 1898-1903, pág. 42.

La figura del Contraalmirante García Mansilla, primer presidente del Centro Naval, aparece indisolublemente asociada a las distintas iniciativas de la Armada Argentina para defender el litoral marítimo y fluvial. Es innegable su influencia sobre la conformación de la escuadrilla de torpederas, como núcleo de la defensa del Río de la Plata y como mentor de sus tácticas de combate en el caso de bloqueo. La preocupación por la defensa de nuestro gran río fue continua hasta, por lo menos, la incorporación de las unidades de línea (cruceros acorazados) y la construcción del puerto militar en Bahía Blanca.

Todo indica que en caso de una guerra con Chile era el candidato más firme a comandar la escuadra de mar argentina, no sólo por su prestigio como oficial naval, sino también por sus expertos conocimientos de táctica. Su trabajo intitulado: *Breve estudio sobre las operaciones navales en caso de guerra con Chile* apuntala esta hipótesis. Este “estudio” sugiere que la estrategia de García Mansilla apuntaba a la adopción de tácticas que permitieran a la escuadra de mar argentina obtener una victoria naval sobre Chile en una batalla decisiva a disputarse en el Atlántico Sur a la altura del paralelo de Santa Cruz.

Del estudio de García Mansilla se infiere que un eventual ataque al Río de la Plata era visto como un último recurso que podría materializarse si la escuadra argentina fallaba en detener a su par chilena a la altura de Santa Cruz y luego en un enfrentamiento posterior con la denominada escuadra de reserva. Sólo entonces cabía esperar un bloqueo del estuario con las pocas unidades sobrevivientes, las que se reputaba serían presa fácil de las torpederas.

(48)

Ver Jorge R. Bergallo, “La Integración de la Patagonia: La Armada Argentina y el Mantenimiento de la Paz, 1874-1892”. Tesis doctoral en Ciencia Política inédita presentada en la Facultad de Estudios para Graduados de la Universidad de Belgrano. Este autor coincide en que “el centro defensivo se ubicó en el Río de la Plata entre 1880-1891”, pág. 236.

En resumen, la política naval argentina entre 1881-1902 no fue una etapa coherente desde el punto de vista táctico y estratégico, sino más bien dos etapas claramente diferenciadas, la de la defensa del Río de la Plata (48) y la de la defensa del litoral marítimo a partir de la adquisición de los buques de línea, ninguna de las cuales demostró estar completamente a la altura de las circunstancias desde el punto de vista de las prácticas operacionales ante un eventual conflicto externo. La confianza en el poder de las nuevas tecnologías y el uso de tácticas innovadoras para transformar la guerra naval fue un rasgo prominente en la política naval argentina anterior a 1902 y en el esfuerzo de García Mansilla y sus sucesores por obtener una “revolución en temas navales”. ■

ASOCIACIÓN DE VETERANOS DE GUERRA DE MALVINAS



Veterano de guerra: asóciense

Si es Veterano, incorpórese como **Socio Activo**.
Si no lo es, apóyenos como **Socio Adherente**.

Informes: Uruguay 654, piso 4, of. 403
C1015ABN, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Tel./fax: (011) 4373-5440 E-mail: aveguema@yahoo.com.ar
www.aveguema.org.ar