

A black and white portrait of a man with a mustache, wearing a dark military uniform with a high collar, epaulettes, and a star-shaped medal on his chest. He is looking slightly to the left.

UN MARINO DE FIN DE SIGLO

Contraalmirante Manuel J. García-Mansilla:
su vida, su obra y su tiempo

Por Jorge Rafael Bóveda

Suplemento del Boletín del Centro Naval N° 827





Autoridades Centro Naval

Presidente

Contraalmirante (R) Carlos A. Frasc

Vicepresidente 1ro.

Contraalmirante (R) Horacio L. Ferrari

Vicepresidente 2do.

Contraalmirante VGM (R) Julio A. Covarrubias

Boletín del Centro Naval

Director

Contraalmirante VGM (R) Julio A. Covarrubias

Arte y diagramación

Guillermo P. Messina

Administración y composición

Norma B. González

Corrección

Leontina Duperré / Eugenio Mock

Impresión

Gráfica Pinter S.A.

Suplemento del Boletín del Centro Naval N° 827
en homenaje a su primer Presidente
con motivo de cumplirse 100 años de su fallecimiento



UN MARINO DE FIN DE SIGLO

Contraalmirante Manuel J. García-Mansilla: su vida, su obra y su tiempo

Por Jorge Rafael Bóveda⁽¹⁾

El 18 de agosto de 2010 se cumplen cien años de la prematura muerte del Contraalmirante Manuel José García-Mansilla, una de las figuras más distinguidas de nuestra Marina de Guerra, y pionero del arma torpedista argentina. Su esmerada educación europea y formación profesional francesa aportaron prestigio y profesionalismo a la Armada, convirtiéndose con el tiempo en uno de los oficiales más destacados de su generación. El presente trabajo repasa algunos de los momentos culminantes de su carrera naval en el contexto nacional e internacional en que se produjeron. Como Comandante Director de la Escuela Naval Militar fue el responsable de llevar a la institución a sus máximos niveles de excelencia académica y profesional. Su mente inquieta le permitió desarrollar valiosos instrumentos náuticos y mejorar aparatos de su especialidad, a tal punto que se lo consideró “el primer hombre de ciencia de la Armada”. En caso de haberse enfrentado la Argentina y Chile, a principios del siglo pasado, era candidato seguro a comandar nuestra escuadra durante las operaciones bélicas. Alcanzó la Jefatura del Estado Mayor General de la Armada durante la presidencia del Dr. José Evaristo Uriburú. Su foja de servicios constituye un ejemplo para las futuras generaciones de oficiales y para todos aquellos que algún día abracen la carrera naval.

SUMARIO

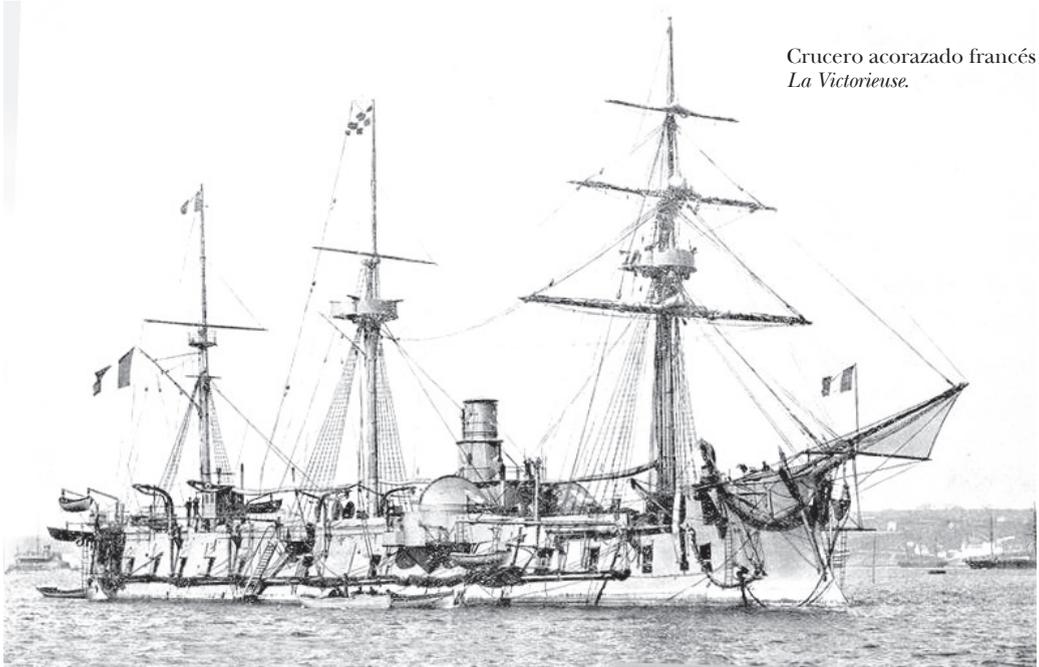
1. Un acto de arrojo.....	3
2. De tal palo tal astilla.....	8
3. El ingeniero torpedista.....	12
4. Jefe del Estado Mayor General de Marina	21
5. Jefe de la División Naval Bahía Blanca	23
6. Comandante Director de la Escuela Naval Militar	26
7. Epílogo	28
La familia García-Mansilla.Una rama de los García de Saavedra	30

- (1) Jorge Rafael Bóveda es abogado y autor de numerosos trabajos de Historia Naval Argentina. Miembro del Instituto Nacional Browniano y del Instituto de Historia Militar Argentina.

El autor desea expresar su agradecimiento a las siguientes personas por la asistencia recibida durante la redacción de este trabajo: Sr. Manuel Rafael García-Mansilla, Capitán de Navío (R) Jorge Raúl Bóveda, Capitán de Navío (R) Jorge R. Bergallo, Capitán de Navío (RS) Tomás Merino, Capitán de Fragata Marcelo C. Tarapow, Sra. Gladys Raquel Lizardo y Sra. Silvia Cristina Park, bibliotecarias de la Escuela Naval Militar, Sra. Elsa Póveda, museóloga de la ENM, y al profesor Alfio A. Puglisi por su amable gesto al permitirme consultar su biografía inédita de Manuel José García-Mansilla.

1. Un acto de arrojo

Ocurrió el 8 de noviembre de 1878. El crucero acorazado de propulsión mixta *La Victorieuse* de la marina de guerra francesa había zarpado de Port Said con destino al puerto de Numea, en Nueva Caledonia⁽²⁾, con la misión de sofocar una sublevación de los internos del presidio de la isla de Nou, ubicada en la rada de la capital de aquella remota colonia francesa del Pacífico.



Crucero acorazado francés
La Victorieuse.

Cruzando el Canal de Suez, en proximidades de Imeliaj, el oficial de navegación, un bisoño “enseigne”⁽³⁾ de apenas 19 años, ordenó algunos cambios en la disposición del velamen. Mientras se desarrollaba la maniobra un hombre de la tripulación cayó imprevisiblemente al mar por la proa, debatiéndose en el agua por el fuerte remanso producido a lo largo del casco por el desplazamiento del navío. Los gritos de auxilio del desdichado marinero alertaron enseguida al joven oficial, uno de los primeros en advertir la tragedia. Sin pensarlo dos veces, dio el grito de ¡Hombre al agua! y, temiendo lo peor, se arrojó al mar completamente vestido desde la toldilla del navío.

La noche era oscura, pero el mar estaba tranquilo y el viento moderado. Nadie ignoraba a bordo que aquellas aguas están infestadas de tiburones. Desde el barco se lanzó enseguida una “boya salvavidas” para señalar el lugar del siniestro. Al tomar contacto con el agua

(2) Colonia francesa ubicada al suroeste del Océano Pacífico. Durante la Segunda Guerra Mundial se convirtió en la principal base de operaciones del Ejército de los Estados Unidos y cuartel general del Almirante Robert Ghromley, Comandante en Jefe de la Operación Atalaya con la que se inició la batalla de Guadalcanal.

(3) Grado de la Marina de Guerra francesa equivalente a Teniente de Corbeta de nuestra Armada.

ésta enciende una llama que puede verse desde cierta distancia. Mientras se desarrollaba el drama, el crucero detuvo su marcha para arriar una lancha en auxilio de los náufragos. Después de algunas brazadas el joven oficial logró alcanzar al desdichado marinero y comenzó a arrastrarlo. Por fortuna sabía nadar y comenzaba a recuperarse del pánico que había sentido al caer al mar en plena noche. Ambos lograron aferrarse a la boya salvavidas, que flotaba a la deriva entre las olas del Mar Rojo. Refirió luego el marino que, de toda aquella aventura, lo más penoso para él había sido el sofocón provocado por los densos vapores de resina que desprendía aquel anticuado artefacto⁽⁴⁾.

De regreso a bordo fue recibido en el portalón con el afectuoso saludo de sus camaradas y las miradas de aprobación de toda la tripulación. Nadie a bordo quería dejar pasar la oportunidad de estrechar la mano del héroe de la hora. Apenas mudado de ropa, fue convocado a la cámara del Almirante Du Petit-Thouars, quien lo felicitó y le reitero sus disculpas por no disponer de un camarote acorde a su nuevo grado (había sido promovido a “Teniente de Corbeta” al zarpar el buque de Port Said). No obstante, poco después, el primer oficial le comunicó que debería permanecer arrestado hasta nueva orden, pues había abandonado su puesto indebidamente, una falta que era severamente castigada por el código naval francés.

Al día siguiente el novel “enseigne” le escribió una emotiva carta a su madre, describiendo pormenorizadamente lo ocurrido aquella noche y lamentando que su viejo reloj hubiera quedado inutilizado por el contacto con el agua salada⁽⁵⁾. La vida de un hombre era más que suficiente compensación.

Pasaron los días y *La Victorieuse* llegó al puerto de Numea, Nueva Caledonia, donde ya se había restablecido el orden en el penal. A los pocos días recibieron órdenes de zarpar rumbo al puerto peruano de El Callao, plaza que estaba a punto de caer en manos chilenas, debiendo para ello cruzar el Océano Pacífico.

Fue durante esta travesía, en la inmensidad del Océano Pacífico, un domingo por la mañana, después de misa, que el Almirante Du Petit-Thouars mandó formar en cubierta a toda la plana mayor y tripulación del navío. Minutos después ordenó al joven teniente que había protagonizado el rescate en el mar dar dos pasos al frente. Inmediatamente se dio lectura a la resolución del Presidente de la República Francesa fechada en París el 26 de diciembre de 1878 por la que se le confería la *Cruz de Caballero de la Legión de Honor*, la más alta condecoración francesa, por haber arriesgado su propia existencia para salvar la vida a un marino francés. El Almirante en persona le prendió la insignia en el pecho. La banda del buque ejecutó, por primera y única vez, los acordes del Himno Nacional Argentino, que los músicos habían estudiado secretamente para sorprender al homenajeado. El héroe criollo confesó años más tarde que aquel día no pudo evitar que dos gruesas lágrimas le corrieran por las mejillas.

(4) Daniel García-Mansilla, *Visto, Oído y Recordado*, Editorial G. Kraft Ltd., 1950, pág. 143.

(5) Este incidente daría años más tarde origen al hoy denominado premio Almirante Manuel José García-Mansilla que se otorga desde 1946 por los descendientes del ilustre marino al abanderado de la Escuela Naval Militar como reconocimiento a la excelencia académica y a la aptitud militar que debe reunir todo oficial de la Armada Argentina.

Pero, ¿quién era aquel joven? Aunque lucía uniforme y modales de la Marina de Guerra francesa y hablaba fluidamente la lengua de Napoleón, era el argentino Manuel José García-Mansilla, oriundo de Buenos Aires, donde había nacido el 17 de febrero de 1859 en el seno de una familia de antiguo linaje. Su padre era Manuel Rafael García Aguirre, abogado y avezado diplomático acreditado en Europa, y su madre, Eduarda Mansilla, hija del general Lucio Mansilla y Agustina Ortiz de Rosas, hermana de Juan Manuel de Rosas.



Condecoración de la Legión de Honor.

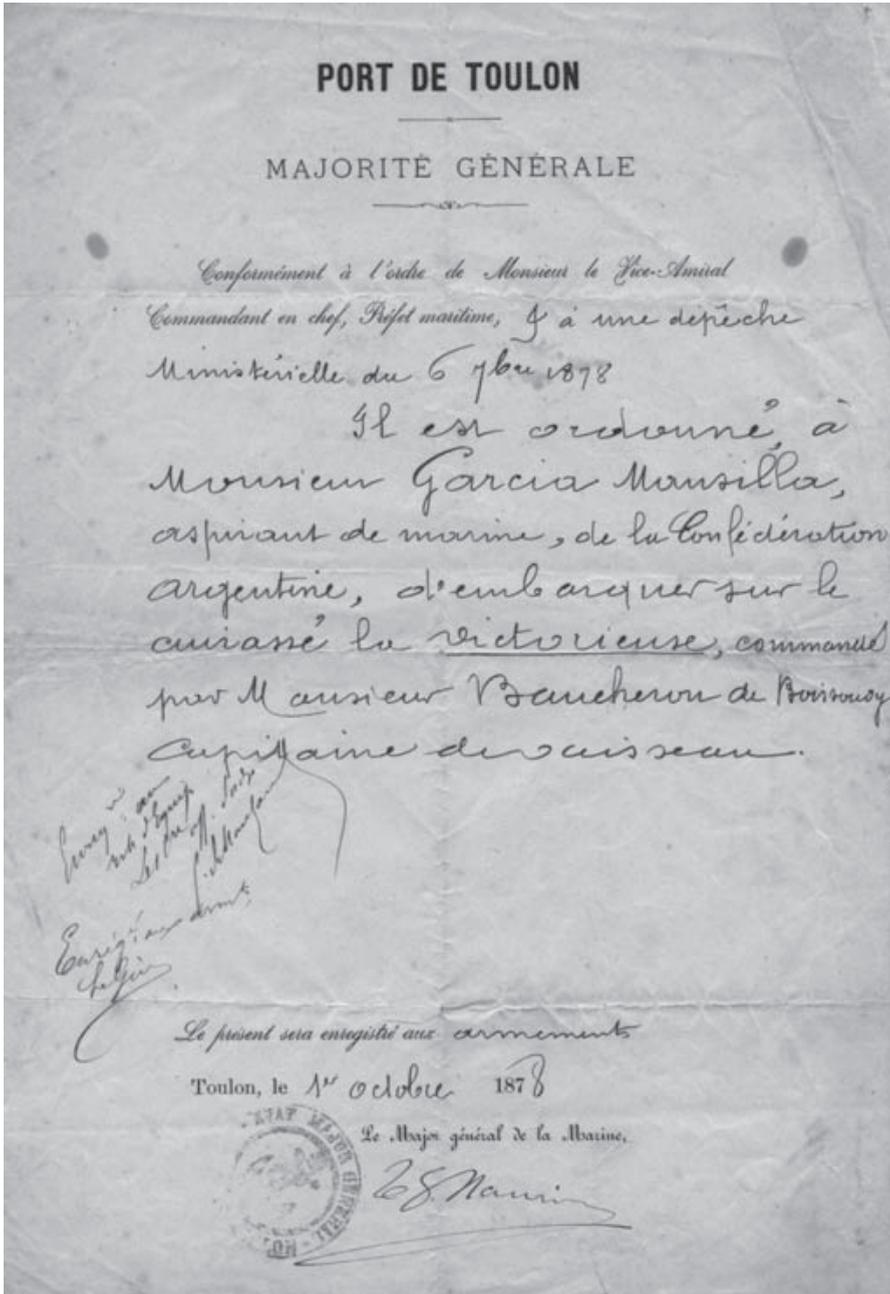
Había ingresado a la Escuela Naval francesa el 1° de enero de 1875 a la edad de 15 años, la que por entonces funcionaba a bordo de *El Borda*, antiguo buque de línea de tres puentes anclado en el puerto militar de Brest, donde se graduó en el 2do lugar de su promoción en abril de 1877. Manuel dominaba perfectamente el francés, pues había estudiado, al igual que sus hermanos, en los exigentes colegios jesuitas de París y Bretaña, donde tomó contacto con algunas prominentes familias de la antigua nobleza francesa. Posteriormente realizó un viaje de instrucción durante nueve meses en la fragata escuela *La Flore* con la que navegó 12.500 millas por el Atlántico Norte, Antillas, África y el Mediterráneo. El Comandante de la fragata escuela le escribió al Ministro de Marina francés el 17 de abril de 1878 comentándole que lamentaba que García-Mansilla fuera extranjero *pues habría hecho honor a nuestra marina*.

El 9 de agosto de 1878 el Ministerio de Relaciones Exteriores francés puso en conocimiento a nuestro ministro en París, Don Mariano Balcarce, que el joven García-Mansilla *se encuentra desde ahora* a disposición del gobierno argentino. Pero Manuel consideró que aún no estaba listo para incorporarse a la Armada Argentina y solicitó una licencia de dos años para continuar sus estudios prácticos en la Marina de Guerra francesa. Ello le fue concedido por el propio Ministro de Guerra, Julio A. Roca, el 4 de octubre de 1878. En la misma comunicación se le confería el despacho de “Subteniente de la Armada Argentina”. Roca había quedado gratamente impresionado por el heroísmo desplegado por aquel joven⁽⁶⁾.

Pero volvamos con Manuel a bordo de *La Victorieuse*. Al llegar al puerto de Valparaíso éste se entera de que la guerra entre Perú y Chile aún no había terminado. Pocos días después recalaron en la bahía de El Callao donde el 9 de septiembre de 1879 arribó el HMS *Triumph*. En la mañana del viernes 10 hubo cambio de mando a bordo del blindado inglés y todos los buques surtos en el puerto saludaron al nuevo Almirante con salvas de cañón. El 1° de octubre llegó la cañonera francesa *Petit Roi* que dejó el puerto al día siguiente y poco después arribó la corbeta *Hugon*.

El 10 de octubre conocieron la penosa noticia de que el blindado peruano *Huáscar* había sido apresado en un feroz y desigual combate con la Marina chilena, perdiendo la vida

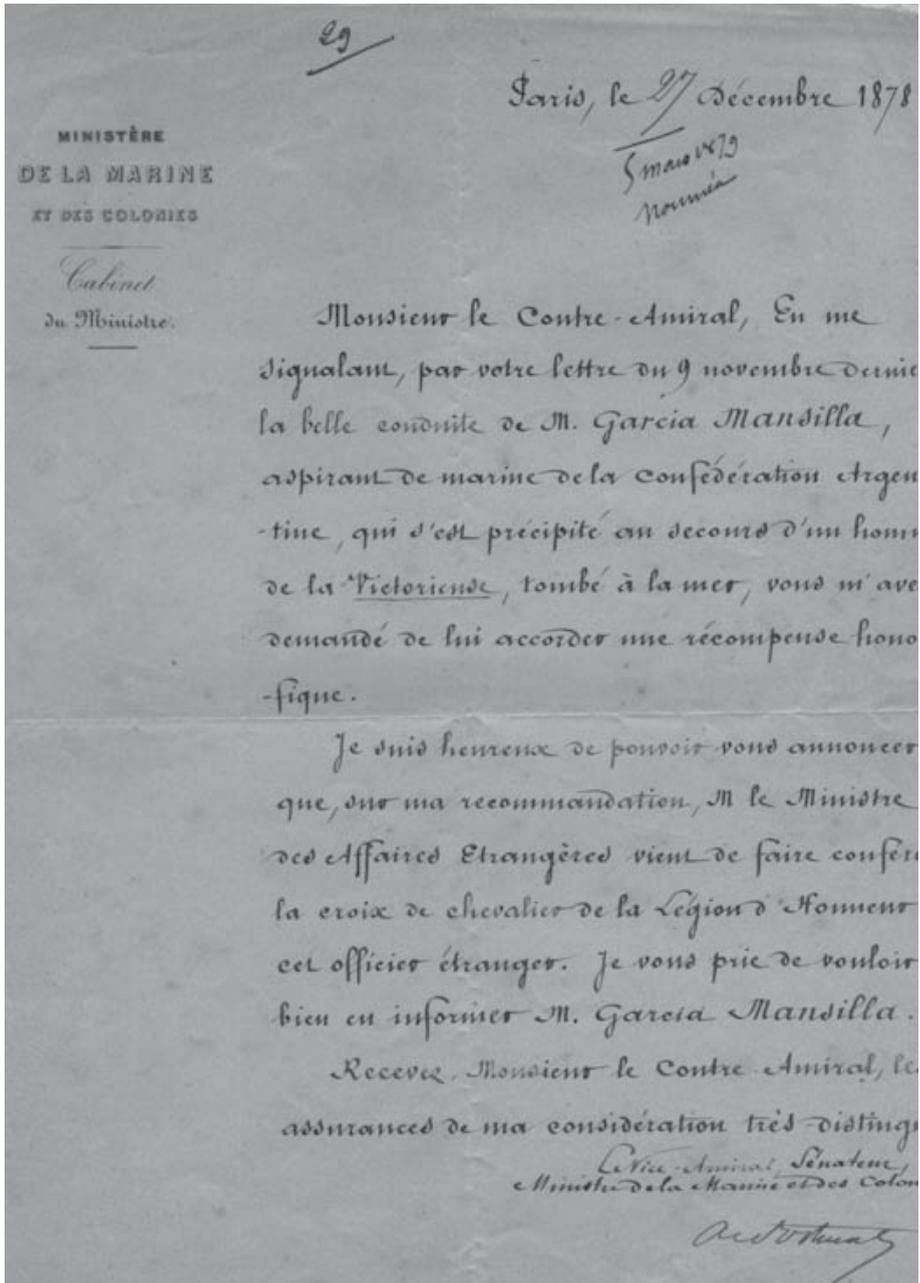
(6) Un episodio similar volvería a repetirse años más tarde de la mano de su hermano menor, Rafael García-Mansilla (1865-1894), también egresado de la Escuela Naval de Brest en 1883. Esta vez el escenario de la acción se trasladó al buque escuela *L'iphigénie*, cuando éste embistió, en circunstancias dramáticas, una pequeña barcaza de pesca en la entrada del puerto de Cherburgo. Rafael logró salvar a nado a un viejo pescador y a un grumete. Por dicho acto de heroísmo, recibió, al igual que su hermano, la codiciada Legión de Honor. Este joven falleció prematuramente en Washington el 17 de abril de 1894, a los 28 años de edad, al sufrir una herida mortal en la cabeza al caer de su caballo durante una práctica. En ese momento se desempeñaba como agregado naval, siendo jefe de la misión el Dr. Estanislao Zeballos.



Nota de embarque de García-Mansilla.

su Comandante, el temerario Capitán Miguel Grau, y buena parte de su oficialidad⁽⁷⁾. El 28 entró en el puerto un vapor correo inglés con la bandera a media asta, señal de duelo, que fue imitada por todos los buques de guerra surtos en la bahía. Hacia el mediodía se

(7) El famoso combate de Angamos tuvo lugar el 8.10.1879.



Carta del Ministerio de Marina Francésa.

supo que este vapor traía el cadáver de Grau. La corbeta peruana *Unión* y las baterías de costa dispararon salvas de duelo. *La Victorieuse* dejó la bahía el 13 de noviembre rumbo al puerto de Arica⁽⁸⁾, sin Manuel que había sido transferido a la cañonera *Hugon* con la que

(8) J. Lüdemann, *Crónica de un marinero alemán sobre la Guerra del Pacífico*, 1879.

navegaría de regreso a Europa por el Estrecho de Magallanes, completando su primer crucero de circunnavegación del globo.

El 12 de abril de 1880, Manuel embarcó en el puerto francés El Havre en el recién adquirido transporte *Villarino* de 1.192 toneladas y 10,5 nudos de velocidad, que días antes había zarpado de Liverpool, Inglaterra. En aquel puerto se incorporó a la plana mayor del buque en calidad de oficial de navegación a las órdenes del Teniente Coronel de Marina Ceferino Ramírez.

Posteriormente recalaron en el puerto de Boulogne Sur Mer donde recibieron los restos del General Don José de San Martín, zarpando de este puerto el 21 de abril en medio de una salva de honor de 21 cañonazos efectuada por la batería de la ciudad. El buque fondeó en la rada interior del puerto de Buenos Aires el 28 de mayo, donde fue recibido por el Presidente de la República, D. Nicolás Avellaneda.

2. De tal palo tal astilla

¿Pero cómo fue que el hijo de un ilustre abogado de una familia acomodada abrazó la carrera naval, en una época en que nuestro país ni siquiera tenía una Marina de Guerra? Para contestar esta pregunta debemos necesariamente hacer un breve paréntesis en la narración para detenernos en la figura del padre del Almirante, su mentor y causa fuente de su vocación naval.

Al asumir Sarmiento la primera magistratura en octubre de 1868 designó para sucederlo al frente de la misión argentina en Washington a su gran amigo el Dr. Manuel Rafael García Aguirre, abogado, doctor en jurisprudencia, y ex juez de paz, a quien había conocido en ese destino diplomático en mayo de 1865, a un mes de finalizada la Guerra de Secesión norteamericana.

García Aguirre había sido comisionado por el gobierno en 1860 para estudiar el sistema de justicia federal de los Estados Unidos, ocasión en que conoció al célebre presidente Lincoln que vestía siempre de negro y a quien le gustaba salir a caminar por la ciudad de Washington. Este destino era considerado de tan poca importancia para nuestro gobierno que durante años permaneció sin jefe de misión.

El 18 de enero de 1865, poco antes del arribo de Sarmiento, nació en Washington su tercer hijo, Rafael García-Mansilla, otro futuro oficial de marina, y en mayo presencié junto a su nuevo jefe, Sarmiento, la parada militar de las victoriosas tropas de la Unión. Washington no era en aquel entonces la gran capital cosmopolita que es hoy, sino que tenía muy pocos atractivos tanto para el extranjero como para el norteamericano. Comparada con París, destino anterior del diplomático argentino, no era gran cosa, como lo deja entrever este breve pasaje de un libro de su mujer.

Confieso que el fastidio no tardó en apoderarse de mí —escribió Eduarda Mansilla en su obra *Recuerdos de Viaje*— *en aquella tristísima ciudad, sin teatros, sin paseos, sin más vida que el ruido*

de los sables y el relincho de los caballos. A pesar de las tertulias diplomáticas de la legación brasilera, y de la amistad, que algunas personas nos demostraban, hice cuanto pude por alejarme de la capital de la Unión ⁽⁹⁾.

La legación argentina en Washington se alzaba sobre la calle Y Street y disponía de tres plantas y un sótano para la servidumbre. Estaba edificada con ladrillos colorados y tenía una escalera de granito marrón. Durante el tiempo que García Aguirre se desempeñó como jefe de misión, el Presidente Ulysses S. Grant⁽¹⁰⁾ le tomó verdadero afecto a la pareja y los invitaba privadamente a su mesa familiar. Eduarda cantaba a menudo en los salones de la Casa Blanca, y en las fiestas a instancias de Mrs. Grant.

Pero el 27 de mayo de 1872 fue sancionada por el Parlamento argentino la primera ley de adquisición de armamentos navales autorizando la compra de *tres buques de guerra encorazados, del sistema más adelantado y más adecuado al servicio en las aguas de la República*, y a consecuencia de

ello Sarmiento dispuso el urgente traslado de García Aguirre en comisión a Londres, para supervisar la construcción de los primeros buques de nuestra Armada.



Dr. Manuel Rafael García Aguirre.

Ya instalado en la capital del Reino Unido, García Aguirre tomó para sí la dirección técnica de la construcción de los buques, y pese a ser completamente lego en temas navales encaró la tarea con el mayor celo y responsabilidad. Para ello contó con el asesoramiento de dos ex oficiales confederados, el Capitán Thomas Jefferson Page⁽¹¹⁾ y el Capitán de Fragata Hunter Davidson⁽¹²⁾, ambos de destacada actuación durante la guerra.

(9) Eduarda Mansilla de García, *Recuerdos de Viaje*, Buenos Aires, Stockcero, 2006, pág. 61.

(10) General en Jefe del Ejército de la Unión. Fue electo 18° Presidente de los EE.UU. Su mandato se extendió entre 4.03.1869 y el 4.03.1877. Falleció en Nueva York el 23.07.1885.

(11) El Capitán Thomas Page (1808-1902) estuvo vinculado al país desde antes de la Guerra de Secesión por sus viajes de exploración a los ríos Bermejo y Salado, experiencia que volcó en un libro que alcanzó cierta difusión en la clase dirigente argentina.

(12) El Capitán Davidson, nacido en Virginia en 1827, era un oficial de carrera de la U.S. Navy que se unió a la Armada Confederada en junio de 1861. Fue en este nuevo destino, durante la Guerra Civil Norteamericana, donde trabajó estrechamente con Matthew Maury un célebre científico pionero en el uso de los torpedos eléctricos (minas). Davidson modificó el sistema Maury incorporando a los torpedos baterías eléctricas más pequeñas y poderosas. En octubre de 1862 el Congreso Confederado designó a Davidson jefe del recién creado "Servicio de Baterías Submarinas de la Armada". Fue durante el ejercicio de este cargo cuando el 6 de mayo de 1864 logró hundir la bombardera *Commodore Jones* mediante la exitosa detonación de un torpedo eléctrico sumergido en el río James, en el estado de Virginia. Este hundimiento contribuyó en gran medida a la defensa de la ciudad de Richmond, capital de los estados confederados. De un total de 29 hundimientos de navíos de la Unión (incluyendo cuatro monitores) por la Armada Confederada, éste fue el único que se logró mediante el uso de un torpedo eléctrico activado manualmente. Diez años más tarde, en mayo de 1874, Davidson publicó un libro titulado: *Torpedos Eléctricos como Sistema de Defensa*.



Eduarda Mansilla y Manuel Rafael García Aguirre con sus hijos.

Page colaboró activamente en el diseño y la construcción de los monitores *El Plata* y *Los Andes*⁽¹³⁾ y en la elección de la artillería para ambos buques. Aún hoy se conservan en el Archivo General de la Nación gran número de cartas dirigidas a nuestro ministro (quien parte del tiempo estaba en París) recomendando tal o cual innovación para mejorar las aptitudes marineras y la artillería de ambos buques. Su construcción fue encargada a la firma Laird Brothers de Birkenhead. Eda, la hermana mayor de Manuel, fue la madrina del monitor *El Plata*. Con motivo de tan solemne ocasión la casa Laird le obsequió una modesta pulsera con una inscripción alusiva.

Estos monitores eran del tipo de los empleados en la Guerra de Secesión americana. Contaban con la protección de una delgada coraza y en cubierta llevaban, según su tamaño, una o dos torres de grueso calibre. Con el fin de ofrecer un menor blanco al enemigo, podían disminuir su obra muerta (la parte del buque que asoma por encima del agua) sumergiéndola en 6 pies, operación que demandaba 45 minutos. Por esta causa recibieron el apodo de “roca a media marea”.

Debido a la mínima altura de sus bocas de fuego sobre el agua era imposible operar los cañones con marejada, condición esta que, sumada al pequeño calado, la hacían una embarcación solamente apta para la navegación en ríos y aguas interiores. Para su traslado al país desde Liverpool se les construyeron falsas proas con el objeto de mejorar sus condiciones marineras y se les aumentó su capacidad de carbón, pues su autonomía de diseño no les permitía alcanzar el Río de la Plata.

García Aguirre no se limitó a los consejos de los ex “rebels”, sino que además contó con el asesoramiento de los oficiales del Almirantazgo de Su Majestad Británica. *Los del departamento de artillería no han podido tratarme mejor*—le expresa a Sarmiento en una carta—. *Lea las tiras adjuntas sobre acorazados; nada de buques grandes y muy pesados de coraza. Me recomiendan buques pequeños con grandes cañones que sirvan como baterías flotantes y de fácil traslación de un punto a otro*⁽¹⁴⁾. Ello dio origen al contrato de las cuatro bombarderas⁽¹⁵⁾ de 400 toneladas, sin duda más aptas para operar en nuestros ríos interiores y en la defensa del estuario del Río de la Plata. Estas unidades llegaron al país entre 1874 y 1876, durante

(13) Estos buques desplazaban 1.677 toneladas con una velocidad máxima de 9 nudos. Tenían una dotación de 18/20 oficiales y 110 tripulantes.

(14) Héctor Ratto, *Las Primeras Comisiones Navales en el Extranjero*, BCN, tomo 58, pág. 19.

(15) Bautizadas *Pilcomayo*, *Bermejo*, *Constitución* y *República*.

la presidencia del Dr. Nicolás Avellaneda y junto a las anteriores pasaron a la historia como la Escuadra de Sarmiento.

Page también asesoró a nuestro ministro en la construcción de dos cañoneras de 600 toneladas de propulsión mixta (vela y vapor), la *Paraná* y la *Uruguay*, siendo éstas las primeras unidades navales en llegar al país el 7 de julio de 1874. La última de las nombradas, tras una vasta y distinguida carrera en la Marina de Guerra, aún permanece a flote en Puerto Madero convertida en Buque Museo.

Es precisamente aquí en 1874, como asistente de su padre, durante la construcción de nuestra primera escuadra, donde nace la vocación naval del futuro Almirante argentino. En una carta fechada en Boulogne en mayo de ese año el Ministro García Aguirre le confiesa a su amigo el Presidente Sarmiento, aludiendo a un diagrama de los efectos de la artillería: *El dibujo en diagrama es de mi hijo (Manuel) que está entusiasmado por servir en nuestra marina. Yo le hago estudiar para que pueda ser oficial, o mejor ingeniero en la Armada*⁽¹⁶⁾.

Lejos estaba de imaginar nuestro ministro que los primeros buques en llegar al país, las cañoneras *Paraná* y *Uruguay*, se verían envueltas en una fallida revolución para derrocar al presidente electo, Nicolás Avellaneda. Ambos buques se sublevaron bajo el mando del Teniente Coronel de marina Erasmo Obligado, un destacado jefe naval de la época que simpatizaba con Bartolomé Mitre, candidato opositor del partido nacionalista, que consideraba que la elección había sido irregular.

Mientras Manuel ingresaba a la Escuela Naval de Brest en enero de 1875, los monitores *El Plata* y *Los Andes* debieron permanecer en Río de Janeiro a la espera de la evolución de los acontecimientos, autorizándose su partida recién en abril de 1875 cuando la revolución de 1874 ya había sido sofocada. *El Plata* permaneció en servicio hasta el 16 de septiembre de 1927 cuando se hundió en el canal intermedio de Río Santiago. Fue reflotado en 1961 por la empresa de laminación que lo adquirió para utilizar su acero. El *Andes* tras prestar destacados servicios al país fue reclasificado como guardacostas siendo declarado sin valor militar en 1925⁽¹⁷⁾.

La ascendente carrera del Dr. Manuel Rafael García Aguirre llegó a un abrupto final en Viena (Austria) el 4 de abril de 1887, cuando falleció inesperadamente a los 57 años de edad. Durante una comida en el Hotel Imperial en dicha ciudad tuvo la desgraciada suerte de atragantarse con un huesecillo de pollo, el que días más tarde le cortó una arteria vital. Sus restos fueron despedidos con los máximos honores por el gobierno imperial en la iglesia de San Carlos, con la asistencia de lo más selecto del cuerpo diplomático acreditado en Austria⁽¹⁸⁾.

(16) *Ibíd*em nota 13.

(17) Pablo Arguindeguy, "Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina", t. III, págs. 1.193 y siguientes.

(18) Daniel García-Mansilla, *Visto, Oído y Recordado*, Editorial Kraft, Buenos Aires, 1950.

3. El ingeniero torpedista

Aunque el ingeniero británico Robert Whitehead (1823-1905) creó su primer torpedo autopropulsado en 1866, debieron pasar varios años antes de que las grandes potencias marítimas vislumbraran el potencial ofensivo que significaría para cualquier escuadra disponer de esta nueva tecnología que estaba llamada a revolucionar la guerra naval.

Aunque aquel primitivo modelo⁽¹⁹⁾ de corrida recta, impulsado con aire comprimido, tenía unos pocos metros de alcance, baja velocidad y tendía a desviarse varios metros del blanco prefijado, debido a su poco desarrollado sistema de lanzamiento y dirección, era capaz de hundir un barco con casco de acero o de madera en pocos segundos, mediante una poderosa carga explosiva. En teoría una pequeña embarcación que pudiese lanzar un torpedo a su adversario podría igualar el poder destructivo de un gran acorazado. Algo que hasta ese momento era inconcebible.

La Armada Imperial Austríaca fue la primera en adquirir una modesta cantidad de torpedos Whitehead en 1869. Un año más tarde lo hizo Inglaterra, luego de extensas pruebas llevadas a cabo a bordo de la corbeta HMS *Oberon*. El fabricante les prohibió a los oficiales encargados de evaluar la nueva arma inspeccionar ninguno de los mecanismos interiores del torpedo, pues allí se alojaba lo que el inventor denominaba “el secreto”.

Pese a las reservas que manifestó la comisión de oficiales de Su Majestad Británica hacia 1880 no menos de 33 buques de guerra de la Royal Navy habían sido adaptados para lanzar torpedos Whitehead.

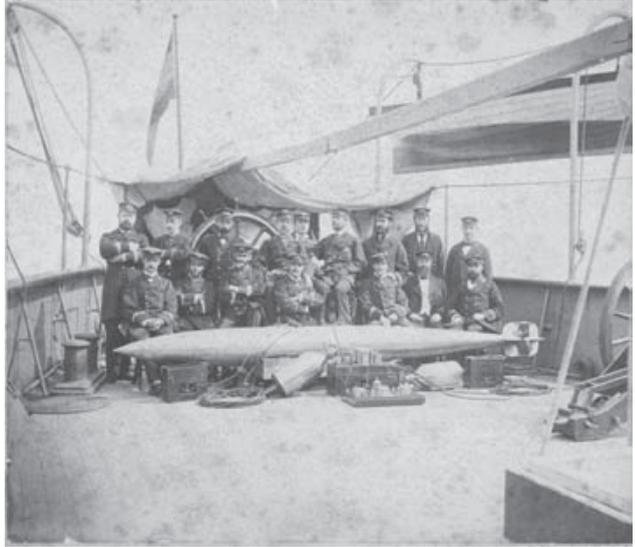
Como ya se adelantó, Whitehead consideraba a su invención tan secreta que nunca la patentó, temeroso de que alguna potencia extranjera pudiera obtener los planos originales y producir sus propias imitaciones. Por esta causa apodó a su dispositivo para mantener la profundidad del torpedo durante la corrida *el secreto*, y así permaneció durante años, convirtiéndose en el principal objeto de negociación en los muchos contratos que suscribió con las armadas extranjeras. Durante décadas sólo un puñado de hombres conocidos como ingenieros torpedistas fueron juramentados en sus misterios.

García-Mansilla fue uno de estos hombres. Tras incorporarse a la plana mayor del recién construido ariete torpedero *Maipú* (1.063 toneladas y 15 nudos de velocidad) y finalizar las pruebas de recepción de la unidad, zarparon con rumbo al puerto húngaro de Fiume, sobre el Adriático. Allí debían recibir un lote de 40 torpedos Whitehead (modelo 1880), los primeros adquiridos por la Armada argentina. Ello significó un salto tecnológico sin precedentes en nuestro arsenal militar, siendo la Argentina uno de los primeros países en adoptar esta arma, y la primera del continente americano, pues Chile compró sus primeros torpedos Whitehead en 1886 y la U.S. Navy en 1891⁽²⁰⁾.

(19) El primer prototipo tenía un alcance de 180 metros (200 yardas) a 6 nudos. En 1870 tenía un alcance de 360 metros (400 yardas) a una velocidad de 8 nudos, una cabeza de combate de 35 kg (76 libras) y medía 4.9 metros (16 pies).

(20) Edwyn Gray, *The Devils Device: Robert Whitehead and the history of the Torpedo*, US Naval Institute Press, 1991, pág. 139. y Humberto F. Burzio, *Historia del Torpedo y sus buques en la Armada Argentina 1874-1900*, DEHN, Buenos Aires, 1968.

El Comandante del *Maipú*, Coronel de Marina Ceferino Ramírez, veterano de la guerra del Paraguay, junto al alférez de navío García-Mansilla y al ingeniero británico Ruben Warren⁽²¹⁾, que se había incorporado a la plana mayor en ese puerto en calidad de jefe de departamento de torpedos de la división, fueron iniciados en junio-julio de 1881 por el ingeniero Whitehead en “el secreto” del torpedo, debiendo comprometer su palabra de honor de no divulgarlo. La Marina argentina ingresaba así tempranamente en la era del torpedo automóvil.



Torpedo "Whitehead" a bordo de la torpedera *Maipú* en Fiume, Austria.

El secreto era lo que más tarde se denominó la “cámara de balanceo” (dispositivo que permitía mantener el torpedo a una determinada profundidad durante la corrida) la que estaba ubicada en un compartimiento por detrás del depósito de aire comprimido y por delante del motor alternativo, una modificación que se había introducido en los modelos posteriores a 1875 y que permaneció inalterable hasta el día de hoy.

Las pequeñas naciones, como la Argentina, vieron en el torpedo la llave para defender su litoral marítimo y fluvial a un costo relativamente aceptable. El Dr. García Aguirre, padre del futuro Almirante García-Mansilla, había suscripto el contrato con Whitehead & Co el 14 de noviembre de 1880⁽²²⁾ en Londres, en nombre del gobierno argentino, a un mes de la llegada de Julio A. Roca a la presidencia.

El lote de 40 torpedos Whitehead⁽²³⁾ era de 14 pulgadas del tipo más moderno capaz de llevar una carga explosiva de 23 kg de algodón pólvora. El contrato con la firma Whitehead & Co especificaba en su art. 4 que cada torpedo *deberá recorrer en línea recta una extensión de 400 metros a una velocidad de 22 nudos a lo menos, pasando por debajo de una balsa de 20 metros de largo fondeada a aquella distancia y manteniéndose a una profundidad durante la prueba que no varíe en más o menos 0,4 metro de aquella para la que se le graduó. La profundidad a que podrán arreglarse los trayectos que recorran los torpedos deben comprenderse*

(21) Ruben Hynard Warren nació el 15.11.1832 en Inglaterra, donde estudió ingeniería naval. A la edad de 25 años pasó a prestar servicios en la Armada de Turquía, desde 1857 hasta 1881 alcanzando el grado de Coronel de Marina. El Almirantazgo británico recomendó sus servicios a la República Argentina como especialista en el arma de torpedos por lo que fue contratado por el gobierno argentino el 14.05.1881 prestando servicios en nuestra Armada en diversos cargos hasta el 23.04.1898. Radicado en el país, falleció en Quilmes el 1.07.1911.

(22) Contrato original en poder del Archivo General de la Armada.

(23) De acuerdo con el art. 3 del contrato el precio por unidad se fijó en 500 libras esterlinas.

dentro de los límites de 1,50 a 4,50 metros (sic).⁽²⁴⁾ Uno de estos torpedos aún se conserva en el Museo Naval de la Nación en el Tigre.

Las pruebas de recepción de los torpedos se realizaron entre el 21 de julio y el 2 de agosto de 1881 en presencia de varios representantes de marinas extranjeras (marinos y técnicos ingleses, austríacos, franceses, daneses, italianos, rusos y griegos). El *Maipú* a una velocidad de 14 nudos lanzó 9 torpedos, de los cuales tres dieron en el blanco, tres pasaron a 3 metros y los restantes sufrieron una desviación de 7 metros. Terminadas las pruebas, el buque zarpó al Río de la Plata el 28 de agosto.

Pocos saben que la Argentina había ido más allá de la compra de un lote de torpedos, pues adquirió *el derecho de usar el secreto del torpedo Whitehead*⁽²⁵⁾ mediante el pago de una importante suma. *Entregados y pagados los 40 torpedos*—dice el art. IV del contrato— *el gobierno argentino adquiere el derecho de construirlo en sus arsenales y los Sres Whitehead proveerán los dibujos y planos completos que sean necesarios (sic).*⁽²⁶⁾ Hoy sabemos que la Argentina nunca llegó a construir sus propios torpedos Whitehead en sus arsenales, pues en aquella época los talleres de marina aún estaban en plena formación. Por otro lado, con la firma de los pactos de mayo en 1902, la amenaza de una eventual guerra con Chile se desvaneció de la noche a la mañana, todo lo cual impidió materializar aquel ambicioso proyecto que, en caso de guerra, habría evitado depender de proveedores extranjeros. Una dura lección que nuestro país aprendió recién durante la Guerra de Malvinas de 1982.

Con la llegada al país del ariete torpedero *Maipú* en octubre de 1881 juntamente con las primeras torpederas tipo Alerta se creó la Estación Central de Torpedos en el río Luján, cuyas instalaciones edilicias, talleres, arsenales y varaderos recién se completaron en 1883. En la otra margen del río se establecieron las escuelas de torpedistas, electricistas y maquinistas navales. A sus funciones de buque insignia, escuela y madre de torpederas, sumó el *Maipú* las de hidrógrafo y transporte de tropas. Fue en este buque donde años después fueron repatriados los restos de Domingo Faustino Sarmiento, fallecido en el Paraguay.

García-Mansilla ejerció la subdirección primero (1881-1885) y luego la dirección de dicho establecimiento a partir del 21.10.1886 adquiriendo una gran reputación en el uso del arma y en el empleo de las torpederas.

Fue durante este período que García-Mansilla y el Teniente de Fragata Guillermo Nunes ensayaron el uso del gas producido por la inflamación de la pólvora para el lanzamiento de los torpedos Whitehead, en reemplazo del aire comprimido que se usaba hasta entonces. El lanzamiento de los torpedos con aire comprimido requería el uso de aparatos auxiliares como las bombas de aire y acumuladores que debían vigilarse permanentemente para evitar escapes en las válvulas y otras averías.

(24) *Ibídem* nota 20.

(25) Conforme art. 1° del contrato firmado en Londres el 14 de noviembre de 1880 por el Ministro Manuel Rafael García y la firma Whitehead y Co. (original en poder del Archivo General de la Armada).

(26) *Ibídem* nota 20.



Torpedera tipo Yarrow que García-Mansilla adquirió en Inglaterra para la Armada Argentina, navegando por el Tigre hacia 1903. (Cortesía del Capitán de Fragata Marcelo C. Tarapow)

La idea de simplificar el disparo suprimiendo los aparatos de aire comprimido había sido estudiada y puesta en práctica en algunos países, con buenos resultados y adoptada reglamentariamente por la Armada francesa.

En nuestra marina, el Teniente de Fragata García-Mansilla realizó experimentos con cargas de pólvora, para el lanzamiento de los torpedos de proa con notable éxito. La carga se colocaba en un pequeño recipiente reforzado en la tapa cierre de los tubos lanzatorpedos. Para la inflamación se utilizaba una espoleta común de fricción, simplificando la maniobra de dar fuego con un tirafrictor.

* * *

No fue sino hasta una década después de la creación del torpedo autopropulsado que los arquitectos navales llegaron a vislumbrar el diseño del tipo de buque que mejor pudiera explotar el potencial poder de aquella devastadora arma. Estos barcos debían disponer de alta velocidad y poca obra viva⁽²⁷⁾, cualidades estas que les permitirían llegar a la distancia de lanzamiento, unos 400 metros, con la menor exposición al fuego enemigo.

La Guerra de Secesión americana había producido los primeros prototipos de torpederos, como también impulsado el desarrollo de nuevas armas (ej. el torpedo eléctrico y de botalón) y la construcción de nuevos tipos de buques de guerra. No obstante, el crédito por la evolución sistemática del diseño de buques cuyo único propósito fue lanzar

(27) Término naval que refiere a la parte de la embarcación que está sumergida en el agua.

torpedos descansa exclusivamente en un pequeño grupo de constructores británicos: J. Samuel White, Alfred Yarrow y John Thornycroft.

Inmediatamente se esparció la fiebre del torpedero a Francia, Austria, Grecia, Italia y Chile, quienes encargaron el nuevo tipo de embarcación. A los ojos de la mayoría de los expertos estos buques anunciaban la muerte del buque de guerra acorazado, a precios mucho más económicos.

La Argentina no fue la excepción y encargó sus primeras dos torpederas de botalón⁽²⁸⁾ en 1879 al astillero Thornycroft. Éstas eran de apenas 12 toneladas, a plena carga, y podían desarrollar una velocidad de 15 nudos, lo que les daba un reducido radio de acción. Estas pequeñas unidades del tipo McEvoy carecían de adecuadas condiciones de habitabilidad y era muy difícil cocinar a bordo, en caso de navegaciones prolongadas.

Al año siguiente (1880) se encargaron cuatro torpederas algo más grandes al astillero Yarrow & Co, la *Enrique Py*, *Ferré*, *Alerta* y *Centella* que desplazaban 35 toneladas y desarrollaban una velocidad de casi 20 nudos. Estas unidades juntamente con el ariete torpedero *Maipú* conformaron el primer núcleo de unidades de nuestra Marina de Guerra armada con torpedos Whitehead.

En mayo de 1887 Manuel dejó momentáneamente la dirección de la Estación Central de Torpedos para trasladarse en comisión a Inglaterra con el objeto de adquirir ocho unidades torpederas del tipo N°50 del Almirantazgo británico, en los astilleros Yarrow & Co., instalados en Poplar, en la isla de Dogs sobre el Támesis (Londres) con el objeto de completar el plan de defensa del Río de la Plata.

Estas torpederas fueron designadas en nuestra marina como “torpederas de segunda clase, numeradas del 3 al 10”. Estas unidades, por su reducido tamaño, estaban restringidas a operar en aguas protegidas, como bahías y ríos, pero tenían la ventaja de poder ser transportadas a lejanos teatros de operaciones; las ocho unidades adquiridas en Europa fueron traídas por buques mercantes. También gracias a su pequeño tamaño estas lanchas eran capaces de actuar muy cerca de la costa o en aguas de baja profundidad y hasta podían ser transportadas por tierra para burlar un bloqueo y dar un ataque sorpresivo desde direcciones inesperadas.

Su armamento ya no era el torpedo de botalón sino un tubo lanzatorpedos de 14”, giratorio, montado en popa. Su casco de acero, dividido por siete mamparos estancos, se caracterizaba externamente por una proa tipo lomo de ballena y una cabina que llegaba de banda a banda. A popa de ésta, una alta chimenea precedía al único mástil. A partir de 1892 estas ocho torpederas numeradas, junto con el *Maipú*, integraron la segunda escuadrilla, conservando su apostadero en Tigre; las demás formaron la Primera Escuadrilla con apostadero en La Plata.

(28) Compuesto por un bastón largo colocado en la proa de la embarcación, teniendo una carga explosiva (torpedo) en el extremo. Su uso consistía en golpear el buque enemigo con el bastón y se accionaba el torpedo por medio de electricidad, fuego o con el impacto. El primer uso exitoso fue cuando se hundió el blindado CSS *Albermale* durante la Guerra de Secesión.



Angélica García Cortina, esposa de García-Mansilla



También se le encomendó a García-Mansilla realizar una licitación pública para la adquisición de seis torpederos de Ira. clase⁽²⁹⁾ que se encomendaron a la firma Yarrow, y dos⁽³⁰⁾ unidades a la firma Thornycroft. Estas seis torpederas eran más marineras y maniobrables que los modelos anteriores, y sensiblemente mayores, pues desplazaban 90 toneladas. A su máxima velocidad de 24 nudos tenían una autonomía de 456 millas. Contaban con un tubo lanzatorpedos a proa y dos manuales móviles en cubierta a popa para los disparos por las bandas, lo que permitía –en caso de tiros simultáneos– un mayor ángulo de dispersión de los torpedos, aumentando así las probabilidades de dar en el blanco. Estas seis unidades (tipo Buchardo) se incorporaron en 1890 a la primera escuadrilla recién formada, con apostadero en La Plata y estaban destinadas a defender la entrada del Río de la Plata y evitar su bloqueo.

Las torpederas de mar construidas por la firma Thornycroft eran algo más grandes que las anteriores (110 toneladas) por lo que tenían un radio de acción mayor (1.850 millas). Éstas eran fácilmente distinguibles por sus dos chimeneas y un mástil entre ellas. Durante las pruebas, la *Murature* alcanzó los 25 nudos de velocidad y la *Comodoro Py* los 26,4 nudos, debido a las novedosas calderas Thornycroft que poseían. El armamento era de tres tubos lanzatorpedos:

(29) Fueron bautizadas como: *Buchardo*, *Thorne*, *Pinedo*, *King*, *Jorge* y *Bathurst*.

(30) Se las clasificó como torpederas de mar *Comodoro Murature* y *Comodoro Py*.

dos en cubierta a popa, de 18” ambos en crujía, y uno a proa bajo cubierta sobre la roda. La artillería era la misma que las tipo Buchardo, dos cañones de tiro rápido Nodenfeldt de 47 mm y una ametralladora calibre 25 mm. Se incorporaron en 1892 al apostadero de La Plata.

Estas torpederas necesitaban un buque nodriza desde donde recargar sus torpedos y reabastecerse de combustible. Aunque se las denominó cazatorpederas, su reducida velocidad de 19,5 nudos era insuficiente para dicha misión, por lo que fueron destinadas a rechazar a las torpederas enemigas antes de que entrasen en distancia efectiva de lanzamiento. Con ese propósito se contrató la construcción en los astilleros Laird Bros de Birkenhead (Gran Bretaña) de dos torpederos de división o caza torpederos, el *Espora* y *Rosales*. Desplazaban 550 toneladas y podían alcanzar una velocidad de 19 nudos.

García-Mansilla, recién ascendido a Capitán de Fragata, fue comisionado a Europa para hacerse cargo de la recepción de ambos buques. El jefe de la división enarboló su insignia en el *Espora* que había sido botado el 22 de abril de 1890, siendo su madrina en la ceremonia la Sra. Angélica Jovita García Cortina, su esposa. El comando del buque lo ejerció el Teniente de Navío Manuel J. Barraza, y la secundó el Teniente de Fragata Adolfo M. Díaz. Junto a su gemelo, el *Rosales*, zarparon del río Mersey el 24 de febrero de 1891 arribando al puerto de Buenos Aires el 8 de abril de 1891.

Con la llegada de estas dos unidades se reforzó la división autónoma de torpederos que participó activamente con la escuadra en las maniobras desarrolladas entre julio y octubre de 1891, una de las más importantes realizadas hasta entonces por la Armada. Durante las mismas se movilizaron 22 unidades torpederas que en total lanzaron 298 torpedos, incluyendo los nuevos del modelo 1890, de 5 metros de largo. Los ejercicios fueron presenciados por el Presidente de la República desde el transporte *Villarino*.

El 28 de abril de 1891, por decreto del Presidente Dr. Carlos Pellegrini, se creó la Dirección General de Torpedos, la que fue confiada al Capitán de Fragata Manuel José García-Mansilla. Este organismo tenía jurisdicción sobre todas las cuestiones técnicas, administrativas y operativas vinculadas al arma de torpedos, incluyendo la elaboración de un plan de defensa del litoral marítimo y fluvial.

Al año siguiente García-Mansilla elevó al gobierno el primer antecedente de un plan orgánico para la defensa del estuario del Río de la Plata –contemplando el uso de torpederas– sobre la base de un trabajo concebido por el Teniente de Navío Wayprech⁽³¹⁾ de la Armada francesa a juzgar por las notorias similitudes entre uno y otro.

El plan requería de dos “flotillas” de torpederas que operarían en forma independiente, las que se relevarían una a la otra o actuarían simultáneamente según las circunstancias, *pues*

(31) El plan de este oficial proponía separar la división de ataque de torpederas en tres grupos, a saber: un primer grupo de vanguardia que hará el oficio de reconocimiento y despejará el campo, destruyendo los obstáculos como ser redes, estacadas, etc. Un segundo grupo que comprenderá el cuerpo del ataque, y finalmente, un tercer grupo de reserva. García-Mansilla, “Consideraciones sobre un plan de ataque...”, *Boletín del Centro Naval*, t. 2 pág. 635.-



Leyendo en su casa.

solamente así—dice García-Mansilla— *sería posible tener siempre al enemigo en continua alarma.*⁽³²⁾ Recomendaba que cada flotilla fuera conformada por 2 grupos de torpederas; cada uno integrado por 4 torpederas de 1ra. clase, capitaneado por un torpedero de división. Mientras el primer grupo estuviera aferrado por sus necesidades logísticas en el puerto de La Plata, un segundo grupo constituiría la segunda línea de defensa. Las torpederas más pequeñas —del tipo Alerta y de 2da clase— se escalonarían entre Buenos Aires y el banco Chico para formar la tercera línea de defensa, *de tal suerte que una escuadra enemiga tendría que flanquear impunemente, sin contar nuestra escuadra de línea, un sistema de defensa compuesto de tres líneas de torpederas antes de llegar a Buenos Aires*⁽³³⁾.

García-Mansilla destaca la verdadera “trampa mortal” en la que caería una escuadra enemiga en el caso de que se aventurase en el interior del estuario, al señalar: *Muy crítica le sería en efecto la situación de un Jefe de escuadra que intentase penetrar con sus naves en un paraje tan favorable para el ataque de nuestras torpederas [...] su escuadra obligada a navegar forzosamente por los canales no podría evitar que le corten la retirada y si llega a caer la noche antes de que pueda sacarla afuera, se verá obligada a afrontar un desastre casi seguro. Cuán fácil, en cambio, será el papel de un comandante audaz y resuelto que comande nuestra flotilla, la cual dotada de gran velocidad y capaz de navegar por encima de todos los bancos, podría elegir la hora y paraje más conveniente para efectuar un ataque*⁽³⁴⁾.

(32) Informe de M. J. García-Mansilla del 27 de marzo de 1893. Memoria del Ministerio de Guerra y Marina, período 1892-1893, pág. 189, citado por Guillermo Andrés Oyarzábal, *Los Marinos de la Generación del Ochenta: Evolución y Consolidación del Poder Naval en la Argentina (1872-1902)*, IPN Editores, págs. 246-247.

(33) *Ibidem*, nota 26, pág. 191.

(34) *Ibidem*, nota 26, pág. 190.

En sus *Instrucciones para los comandantes de torpederas*, García-Mansilla da algunas pistas sobre las intenciones tácticas de la Armada para la defensa del estuario. Allí recomendaba a cada Comandante que la torpedera se aproximara [al enemigo] a una marcha regular, no pasando de 3/4 de fuerza hasta el momento de ser apercebida ó que empiece a recibir el fuego enemigo. Forzará entonces la marcha hasta llegar a 600 mts del blanco, como máximo, disparando entonces el torpedo de proa. Se recomienda muy encarecidamente a los comandantes de torpederas, a pesar de estar bajo fuego, acercarse lo más posible al enemigo unos (200 mts), siendo la distancia más favorable al tiro. Se pondrá entonces el timón a una banda ya sea a babor o a estribor y se hará fuego con los dos torpedos del través en rápida sucesión o aún mejor simultáneamente. Disparados los dos torpedos, las lanchas se replegarán a la capitana para recibir nuevos torpedos o irán al apostadero. Los ataques deberán efectuarse sobre un mismo buque, por grupos de por lo menos tres lanchas, siendo la línea de fila o la demarcación por la aleta, la formación más sencilla⁽³⁵⁾.

El plan estratégico operacional de García-Mansilla destacaba la importancia de contar “previo al ataque” con información de inteligencia sobre la ubicación exacta de los blancos y la composición de la fuerza enemiga⁽³⁶⁾, lo que evidentemente apuntaba a no desperdiciar torpedos en blancos no rentables, y a economizar combustible [carbón].

La memoria anual del Ministerio de Guerra y Marina correspondiente al año 1895 al reseñar las actividades de esta repartición naval (léase la Dirección General de Torpedos) expresa que el arma de torpedos había alcanzado un grado de organización tan satisfactorio en la defensa nacional, que la convertía sin duda alguna en la primera institución de ese género en Sudamérica⁽³⁷⁾.

Con el fin de aprovechar mejor las condiciones hidrográficas del estuario entre 1898 y 1899 se construyó un nuevo apostadero en Río Santiago, localidad cercana a La Plata, en reemplazo de la vieja e inadecuada Estación Central de Torpedos del río Luján, ampliando la zona de defensa hasta los límites de los cabos Santa María y San Antonio⁽³⁸⁾.

* * *

Pese a todo el pronóstico de la *Jeune Ecole* en el sentido de que los días de los grandes acorazados estaban contados, esto no se cumplió. Ello resultó de la introducción de tres elementos defensivos: a) los proyectores eléctricos introducidos en los buques desde fines de 1870 permitían penetrar la oscuridad e iluminar a las torpederas durante un ataque haciéndolas vulnerables a la artillería embarcada; b) en la década siguiente se introdujo el uso de modernos cañones de tiro rápido de 4.7 y 6 pulgadas, el primero de ellos capaz de disparar hasta catorce disparos por minuto. En el caso de que una torpedera fuera alcanzada por una sola granada afortunada, la embarcación en cuestión quedaba inmediatamente

(35) “Instrucciones para los Comandantes de Torpederas”, fondo García-Mansilla, caja 10b, folio 281/282. Archivo de la Academia Nacional de la Historia.

(36) García-Mansilla, “Consideraciones sobre un plan de ataque...” ibídem *BCN*, t. II pág. 636.

(37) Ibídem, nota 54, pág. 422.

(38) Humberto Burzio, *Historia del Torpedo...*, Buenos Aires, 1968, pág. 342.

inutilizada; c) finalmente hacia 1890 se creó un tipo de buque denominado cazatorpedero o destructor de torpederos, un navío muy rápido, de baja silueta, ligeramente más grande que un torpedero armado con cañones de tiro rápido y torpedos que con el tiempo se los denominó destructores a secas. Carentes de coraza, estos buques desplazaban entre 230/500 toneladas y desarrollaban velocidades máximas de 27 a 30 nudos.

A pesar del continuo desarrollo del torpedo en cuanto a su mejor dirección, alcance, velocidad y carga explosiva, ello no alteró el balance de las flotas de superficie de las grandes potencias navales. Las grandes piezas de artillería en los acorazados siguieron siendo decisivas, pero con posterioridad al 1900 los acorazados eran escoltados por destructores para brindarles protección frente a la eventual amenaza que representaban los destructores enemigos.

La realidad de esta amenaza quedó demostrada poco después de la medianoche del 9 de febrero de 1904, cuando un ataque (sin previa declaración de guerra) efectuado por 10 torpederos japoneses inutilizó dos acorazados y un crucero protegido de la escuadra rusa de extremo oriente fondeados en las afueras de la base naval de Port Arthur dando origen a la Guerra Ruso-Japonesa.

4. Jefe del Estado Mayor General de Marina

El 26 de agosto de 1895, el Ministro de Guerra y Marina, Ingeniero Guillermo Villanueva, lo convocó, siendo aún Capitán de Fragata, para desempeñar la jefatura del Estado Mayor General de Marina, el cargo de mayor jerarquía militar en la Armada de entonces, en reemplazo del Contraalmirante Daniel de Solier. Poco después, el 6 de septiembre de 1895, con apenas 36 años de edad, fue ascendido al grado de Capitán de Navío. No existe hasta la fecha ningún oficial naval que haya ocupado la conducción de la Armada a tan temprana edad.

Uriburu se había hecho cargo de la presidencia el 23 de enero de 1895 a consecuencia de la renuncia del Presidente Luis Sáenz Peña. Eran momentos de gran tensión entre la Argentina y Chile, el menor incidente podía servir de excusa a los halcones de ambos lados de la cordillera para iniciar una guerra abierta entre ambos países.

El joven Capitán de Navío se encontró así, de la noche a la mañana, frente a un enorme desafío profesional y en medio de una desbocada carrera armamentista entre ambos países. Quienes le rodeaban advirtieron desde el primer día que comenzaba una nueva era en la Marina de Guerra, un período de preparación para un eventual conflicto que podía desatarse en cualquier momento sin previo aviso, lo que se tradujo en una verdadera revolución cuyos primeros síntomas no tardaron en hacerse sentir.

En efecto, fue durante este período cuando nuestra Marina de Guerra alcanzó niveles de adiestramiento nunca vistos hasta entonces. Por orden general 169/95, Manuel creó la Escuadra de Instrucción integrada por el flamante crucero torpedero *Patria*, recién llegado al país desde Inglaterra, los cruceros *9 de Julio* y *25 de Mayo* y el acorazado *Almirante Brown*.

Este grupo de buques –dice el Contraalmirante José Moneta en sus memorias– a cargo de tan capacitados jefes, marca una época de transición en nuestra marina; se abandonó entonces la vieja rutina de deslumbrar por el brillo de los bronce para dedicarse por completo al empleo eficaz de todas las armas de a bordo⁽³⁹⁾.

Se trabajaba infatigablemente –continúa Moneta– en toda clase de ejercicios e instrucción personal. García-Mansilla, en su carácter de Jefe de Estado Mayor, aceptaba y estimulaba toda clase de iniciativa de parte de los comandantes u oficiales, siempre que reportaran algún progreso o beneficio para la eficiencia de los buques.

La carrera armamentista alcanzó niveles alarmantes durante este período, a tal punto que las finanzas de ambos países estaban a punto de desfondarse. Fue en este contexto cuando se envió una misión naval a Europa compuesta por el Teniente de Navío Adolfo Díaz, antiguo Comandante de bandera de García-Mansilla, y el Teniente Juan I. Peffabet con el objeto de adquirir material de guerra.

Si bien las instrucciones para la adquisición de 4 destroyers y 100 torpedos Whitehead del modelo más avanzado habían sido impartidas por el Ministro de Guerra anterior, Eudoro Balsa, las recomendaciones finales para dichas compras debieron ser supervisadas por García-Mansilla dado que el contrato con la firma Yarrow & Sons se suscribió el 18.10.1895, es decir, cuando éste ya estaba en funciones.

Estos cuatro destructores de la clase Santa Fe (clase Havock de la Royal Navy) se incorporaron a la escuadra entre 1896-1897. Desplazaban 340 toneladas y podían alcanzar una velocidad máxima de 26 nudos, como consecuencia del agregado de una plancha acorazada para proteger las partes vitales del buque. Su armamento principal eran 3 tubos lanzatorpedos. Estas unidades sumadas a las torpederas de diversos tipos ya existentes armadas con los modernos torpedos Whitehead y artillería de tiro rápido constituían una formidable fuerza de ataque.

También fue durante la gestión de Balsa que se adquirió en Inglaterra el crucero con espolón ARA *Buenos Aires* de 4.800 toneladas, por suscripción pública. Su velocidad de 23 nudos fue un récord notable de la época para los buques de su clase. Se incorporó a la escuadra el 29 de abril de 1896. Sin duda fue éste uno de los mejores buques de la escuadra argentina por su logrado diseño sumado a su equilibrado armamento.

El 14 de julio de 1895, apenas un mes antes de la designación de García-Mansilla al frente del Estado Mayor, se adquirió el primero de los cuatro cruceros acorazados de la clase Garibaldi⁽⁴⁰⁾ de 6.840 ton, 21,7 nudos de velocidad y artillería de 254 mm. Con la incorporación de estos buques la Marina de Guerra argentina se transformó en una

(39) José Moneta, *Recuerdos de un Marino*, edición del autor, Buenos Aires, 1939, págs. 89-90. Si bien Moneta menciona a Onofre Betbeder, es evidente que se trata de un error, pues éste era Teniente de Navío en 1895 y nunca ejerció el cargo de Jefe de Estado Mayor General de Marina, sino el de Ministro de Marina entre 1901 y 1904.

(40) Estos buques fueron diseñados por Edoardo Masdea de la Armada italiana y constituían una versión mejorada de los cruceros acorazados italianos de la clase Vettor Pisani.

auténtica escuadra oceánica. El *Garibaldi* se incorporó a la escuadra el 10.12.1896 bajo el comando del Capitán de Navío Manuel Domecq García, siendo designado a su arribo buque insignia de la 2da división naval.

Paralelamente se sancionó la Ley 3450 del 30.11.1898 por medio de la cual se iniciaron las obras del Puerto Militar (hoy Puerto Belgrano) que incluía un dique de carena para buques de gran porte.

Pero el distinguido jefe naval no se limitó a la supervisión y maniobras de los nuevos buques, también se preocupó de reglamentar otros aspectos de la organización naval igualmente importantes. Fue así que el 22 de mayo de 1896 se aprobó un proyecto de su autoría para reglamentar el uso del uniforme de los jefes y oficiales de nuestra marina, que hasta entonces vestían según la moda de la Armada en la que habían servido o donde habían cursado sus estudios. Hugo Lebán recuerda que el propio Manuel usaba el uniforme naval francés y al llegar el crucero *9 de Julio* en 1894 los oficiales habían adoptado uniformes no autorizados⁽⁴¹⁾. Esta resolución del Jefe de Estado Mayor se aplicó rigurosamente aunque siguieron predominando la casaca y la levita, pues por entonces no existía el saco naval.

También estableció las condiciones de ingreso y ascenso del personal subalterno; y reglamentó las insignias del citado personal, el servicio médico de a bordo, el uso de la espada, uniformó el servicio de señales, aplicó nuevos métodos de navegación y maniobra en conjunto, creó la escuela de cabos de cañón, confeccionó el manual del torpedista minero, dividió las tareas del Estado Mayor General, creando direcciones técnicas de artillería, torpedos, máquinas, electricidad, hidrografía, personal, faros, fiscalía, etc. Organizó la oficina hidrográfica y creó la Intendencia de Marina. También dio instrucciones secretas para puertos de refugio, estaciones de carboneo y apostaderos, entre otras muchas iniciativas.

El 21 de mayo de 1897 renunció a la jefatura del Estado Mayor al ser designado por el gobierno al frente de la comisión naval inspectora del crucero acorazado *General San Martín*, en construcción en Livorno (Italia), en reemplazo del Comodoro Don Martín Rivadavia. El 15 de febrero de 1898 se dispuso regresar al país comandando dicho buque, ocasión en que el rey Humberto I le confirió el título de Comendador de la Corona de Italia. El nuevo crucero se incorporó a la escuadra argentina el 13 de junio de ese año.

5. Jefe de la División Naval Bahía Blanca

Más tarde es enviado a Europa nuevamente para supervisar la entrega del crucero acorazado *General Belgrano*, gemelo del *San Martín*, con el que realiza las pruebas de máquinas y artillería. Terminado el alistamiento zarpa de Génova el 8 de octubre de 1898 arribando al país el 6 de noviembre de ese año.

(41) Héctor José Tanzi, "La Armada Argentina de 1876 a 1890 y aspectos navales de la presidencia de Roca", *Historia Marítima Argentina*, t. VIII, capítulo 9, página 271.

La incorporación a la escuadra de este buque completa la división de cruceros acorazados, que ahora tienen su fondeadero en el recién trazado Puerto Militar, luego Base Naval Puerto Belgrano. Inmediatamente fue designado para asumir la jefatura de la recién creada división Bahía Blanca compuesta de los cuatro cruceros acorazados y el crucero *Buenos Aires*. En conjunción con la división del Río de la Plata se realizaron importantes maniobras que se desarrollaron a lo largo de la costa sur argentina, con entrada en varios puertos y la ejecución de ejercicios de tiro y evoluciones en distintas circunstancias.

Poco antes había publicado su libro *Estudio sobre evoluciones navales y tácticas de combate* en el que volcaba largos años dedicados al análisis y consideración de las operaciones navales. La obra fue dedicada al ex presidente Dr. José Evaristo Uriburu en agradecimiento por haberlo convocado para desempeñar “el honroso cargo de Jefe de Estado Mayor General de Marina”.

Hacia 1898 los preparativos bélicos iniciados por la Argentina y Chile se acentuaron y la opinión pública de los dos Estados, hasta entonces indiferente a los hechos, comenzó a inquietarse con los vehementes artículos que aparecían en la prensa.

Debió ser durante este período que el distinguido jefe naval redactó en un breve informe las grandes líneas bajo las cuales se habría desenvuelto una guerra naval con la hermana República de Chile.

Ante todo cabe destacar que García-Mansilla no preveía, en lo inmediato, un ataque a la embocadura del Río de la Plata, dado que anticipaba que la Armada chilena debería comprometer buena parte de su escuadra en la defensa de sus puertos y ciudades costeras. La Argentina, por el contrario, desde Bahía Blanca hacia el sur era considerada *invulnerable a la acción de una escuadra enemiga, por la sencilla razón de que no existen en ella poblaciones de importancia sobre el mar, y que las únicas riquezas que podrían destruirse [...] están desparramadas sobre grandes extensiones de territorio. En cambio la costa de Chile posee desde Valdivia hacia el extremo norte un gran número de poblaciones [...] que adolecen todas del grave inconveniente de estar situadas sobre la misma costa, y por lo tanto, expuestas a ser hostilizadas, bombardeadas o sometidas a acciones de guerra por el solo hecho de presentarse, por pocas horas, delante de ellos un solo crucero enemigo*⁽⁴²⁾.

(42) Manuel José García-Mansilla, “Breve Estudio sobre las Operaciones Navales en caso de Guerra con Chile”, fondo García-Mansilla, caja 7, Archivo de la Academia Nacional de la Historia.



Caricatura publicada en *Caras y Caretas* con motivo de su detención en la isla Martín García.

No habiendo nada valioso que resguardar sobre las costas [argentinas] –dice García-Mansilla– el problema de la defensa queda resuelto de por sí y nos proporciona la enorme ventaja de poder disponer de todas nuestras fuerzas navales para fines puramente ofensivos –haciendo que a igualdad numérica, nuestra escuadra siempre resultará superior a la enemiga, por el hecho de que podemos disponer de todos nuestros buques para el ataque.

En el caso de que la escuadra chilena decidiera actuar ofensivamente no se esperaba que lograra pasar más allá del paralelo de Santa Cruz, donde sería interceptada por la nuestra, pues se consideraba que los objetivos argentinos ubicados más al norte [Bahía Blanca o Punta Piedras] los alejaba demasiado de sus centros de aprovisionamiento [Talcahuano, Puerto Montt y Punta Arenas]. La limitada autonomía de las escuadras de entonces [obligadas a carbonear con frecuencia] sumado a las exigencias logísticas que habría determinado un encuentro con la flota argentina hacía suponer a García-Mansilla que los chilenos no se aventurarían a llegar a Bahía Blanca.

Otro punto esencial del plan de operaciones concebido por García-Mansilla preveía como objetivo prioritario la captura de Punta Arenas mediante un golpe de mano a ejecutarse por una división ligera de no menos de 3 buques. Se buscaba tomar *rápida posesión de la población e inutilizarla como centro de recursos para el enemigo*. No obstante se recomendaba que nuestra base de operaciones se mantuviera sobre el Atlántico a una distancia prudencial del Estrecho de Magallanes.

Adicionalmente se había previsto la actuación en una misión independiente de uno de nuestros buques en aguas del Pacífico conforme al siguiente plan: *El crucero más rápido [el Buenos Aires], escoltado por el [transporte] Pampa debería pasar al Pacífico haciendo una derrota que lo alejara por lo menos a 300 metros de la costa y hacerse ver a la altura de Iquique en la región salitrera. Ello tendrá por objeto obligar a la escuadra de Chile a mantener parte de sus fuerzas en el Pacífico, so pena de dejar indefensa la región más rica de su litoral. Este crucero operará discrecionalmente teniendo muy en cuenta su aprovisionamiento de combustible que deberá reponer en algún puerto del Perú, o en las islas, buscando caletas o puntos convenientes donde se habrá mandado vapores carboneros fletados en algún puerto de California. Estas pequeñas operaciones preliminares serían de incalculable efecto moral y las reputo de la mayor importancia.*

Advertía para el caso de tener que enfrentar a la escuadra chilena que *no debemos librar el combate dentro del estrecho, porque nos es superior en embarcaciones torpederas tipo destroyers y torpederas de mar la escuadra enemiga y no nos conviene exponer nuestras grandes unidades a los efectos de un tiro feliz de cualquier torpedero enemigo.*

Además para desarrollar toda su potencialidad militar –decía García-Mansilla– nuestra escuadra necesita poder disponer de un espacio libre de mar, para maniobrar y evolucionar con soltura, maniobras que nos resultarían provechosas por nuestra mayor práctica, uniformidad y cohesión en las escuadras. Bajo ningún pretexto debemos sacrificar esta característica de nuestra escuadra adquirida a costa de grandes sacrificios y numerosos ejercicios de evolución.

Del plan de operaciones referido surge, en la opinión de uno de nuestros más lúcidos almirantes, que la campaña naval con Chile desde el punto de vista argentino se habría librado en aguas del Atlántico Sur, y no en el estuario del Río de la Plata, con lo cual las

maniobras y evoluciones de escuadra, como las realizadas el 24 y 25 de abril de 1901 por una división al mando del Capitán de Fragata Belisario Quiroga⁽⁴³⁾, parecen haber tenido mayor importancia táctica que los ejercicios con torpederas conducidos en febrero de 1902. Hacia el mes de marzo de ese año, cuando las grandes maniobras navales tocaban a su fin, el Presidente Roca ya estaba embarcado en una política de acercamiento con Chile que se había iniciado tres 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 los interesados.

En ese contexto se llevó a cabo la reunión de ambos presidentes [Roca y Errázuriz] en Punta Arenas el 15 de febrero de 1899, proceso de acercamiento que culminaría el 28 de mayo de 1902 con la firma de los Pactos de Mayo.

6. Comandante Director de la Escuela Naval

El primer contacto de García-Mansilla con la Escuela Naval Militar ocurrió entre el 12 de agosto de 1886 y mayo de 1887, cuando, con el grado de Teniente de Fragata, fue nombrado profesor de torpedos; ejercía entonces la dirección del establecimiento el Capitán de Navío Eugenio Bachmann (1834-1896), ex oficial de la Marina de Guerra austríaca que había combatido en la batalla de Lissa (20 de julio de 1866) a las órdenes del legendario Almirante von Tegetthoff (1827-1871).

Era este último un oficial muy ilustrado, tal como lo recuerda uno de sus antiguos cadetes en sus memorias: *Además de sus conocimientos extraordinarios en todos los ramos de los diversos cursos, no sólo matemáticas e idiomas, sino hasta literatura castellana, que los demostraba reemplazando, con ventaja y sin preparación previa, a cualquier catedrático en caso de ausencia o por el solo hecho de presentarse de improviso a la clase, el Director Bachmann procuraba inculcar en los alumnos su predilecta preocupación, la nobleza de carácter, la honrría de bien, el compañerismo y el valor personal que deben acompañarlos*⁽⁴⁴⁾.

El reencuentro de García-Mansilla con la querida Escuela Naval se produce el 21 de marzo de 1900 al ser designado Comandante Director⁽⁴⁵⁾ de la institución, en reemplazo del Capitán de Navío Edelmiro Correa, destino que, aún hoy, es considerado un premio y un honor para cualquier oficial que lo desempeñe, pues pesa sobre los hombros del elegido nada menos que la formación de las futuras generaciones de oficiales de Marina. Fue en este destino cuando ascendió al grado de Contraalmirante el 23 de julio de 1901⁽⁴⁶⁾.

(43) Ver "Informe del simulacro de ataque y tentativa de forzar el bloqueo del Puerto de Bahía Blanca", 30 de abril de 1901, Caja 11.174, Archivo General de la Armada.

(44) José Moneta, *Recuerdos de un Marino*, edición del autor, Buenos Aires, 1939, pág. 15.

(45) Por decreto del 5 de mayo de 1900 se dispuso que por la importancia de aquel destino y el papel que ésta desempeñaba en la escuadra, el cargo de Director debía ser considerado equivalente al de Jefe de División.

(46) En su foja de servicios figura ascendido a Comodoro.

Un año antes por decreto del 24 de enero de 1899 se había aprobado el traslado de la Escuela Naval de Palermo al barrio de Caballito, donde se alquiló una espléndida mansión (Palacio Miraflores) que pertenecía a la familia Videla Dorna ubicada en la calle Rivadavia 4929, entre las actuales calles Campichuelo y Ambrosetti.

Este nuevo establecimiento fue convenientemente adaptado a la enseñanza de los nuevos aspirantes, entre otros adelantos contaba con un laboratorio de química y un gabinete de física, departamento de máquinas, sala de torpedos, batería de cañones, salón de esgrima, gimnasio, pabellón de cronómetros e instrumentos meteorológicos, museo, biblioteca con más de 1.600 volúmenes, y talleres de imprenta y encuadernación.

Del período de once años que permaneció la Escuela Naval en el barrio de Caballito, la dirección estuvo ocho años a su cargo, período en el que egresaron 183 guardiamarinas (pertenecientes a las promociones 26 a 29 y 31 a 35).

Como no podía ser de otro modo, García-Mansilla imprimió enseguida a la orientación de los estudios un carácter eminentemente profesional, introdujo reformas necesarias en su reglamento orgánico y plan de estudios, creándose en forma paralela al curso del cuerpo general, el de ingenieros maquinistas y electricistas. Era sin duda “el hombre indicado en el lugar indicado” por su alto ejemplo de cultura, no sólo intelectual sino también social y moral, para los futuros oficiales. Su erudita preparación le permitía dirigir eficazmente la enseñanza y abordar con aplomo los más diversos estudios y problemas profesionales.

Por decreto del 18 de abril de 1901 la duración de los cursos se extendió de cuatro a cinco años, siendo el último año el curso de aplicación a bordo del buque-escuela, que incluía el viaje de instrucción, alteración que perduró hasta 1909.

Del 4 de enero al 25 de febrero de 1902 se llevaron a cabo las más grandes maniobras navales jamás realizadas hasta entonces en el Río de la Plata, siendo García-Mansilla designado jefe de la 2da división naval con motivo de la movilización de toda la escuadra, de la que fue relevado por enfermedad hacía el final de las mismas⁽⁴⁷⁾.

En mayo de 1902 fue designado jefe de la comisión naval en Europa, encargada de vigilar la construcción de los dos nuevos cruceros acorazados *Moreno* y *Rivadavia* de la clase Garibaldi, que posteriormente serían cedidos a Japón. Afianzada ese año la paz con Chile mediante los Pactos de Mayo y desarmada la escuadra, el Almirante García-Mansilla volvió, por natural gravitación, a la Escuela Naval para un segundo mandato que se extendió entre el 28 de diciembre de 1906 hasta su fallecimiento ocurrido el 18 de agosto de 1910.

Las modificaciones al reglamento y plan de estudios introducidas por García-Mansilla revelan su preocupación por renovar la instrucción dándole un sentido más profesional y realista a los aspirantes para dotarlos del conocimiento práctico necesario que luego deberían emplear como oficiales, por ello se realizaban visitas frecuentes a buques,

(47) Sobre el desarrollo de estas importantes maniobras ver: Jorge Bóveda, “Las maniobras navales de 1902”, *Boletín del Centro Naval*, N° 824, págs. 129-142.

arsenales, polígonos, talleres y puertos, sin que por ello se resintiese el plan de estudios en su aspecto teórico.

Durante su dirección se creó el escudo de la Escuela Naval y el Día del cadete, que desde entonces se recuerda anualmente en un día de la semana que corresponda al de la creación de la Escuela Naval. También introdujo el cine los jueves, después de cenar, para proyectar películas que mostraban las maniobras de las grandes escuadras. José Saldías recuerda que tras la proyección ocasionalmente autorizaba imitaciones de jefes y profesores por parte de los cadetes, sana tradición que se mantiene hasta hoy como parte de los festejos del Día del cadete.

En 1907, García-Mansilla presidió una comisión a la que se le encomendó una revisión total de los planes de estudio de la escuela y del curso de aplicación para oficiales, para adaptarlos mejor a los últimos progresos de la enseñanza naval. El proyecto de modificaciones elevado fue aprobado ese mismo año⁽⁴⁸⁾.

La exigencia del propietario de aumentar el precio del alquiler de la propiedad de Caballito, no aceptada por el Ministerio de Marina, motivó en 1909 el traslado de la Escuela Naval a dependencias del arsenal del Río de la Plata, su ubicación actual.

7. Epílogo

La vida del Contraalmirante García-Mansilla fue rica en muchos aspectos, no sólo en el ámbito naval. En mayo de 1882 fue elegido por sus compañeros el primer Presidente del Centro Naval, asociación que nucleaba a todos los oficiales subalternos de la Armada y ulteriormente a los jefes y oficiales superiores. Al haber sido educado en el extranjero se lo consideró el hombre más adecuado para el puesto, pues estaba lejos de las intrigas del momento, ya que su persona no despertaba rivalidades ni generaba resistencias a ninguna facción.

También realizó numerosos trabajos de orden científico, entre los cuales débesele la invención de un aparato que denominó “altazímetro” con el cual se podía obtener en forma sencilla y brevísima el punto astronómico en el mar. También confeccionó unas tablas reducidas para acelerar y simplificar los cálculos astronómicos y un tratado sobre los círculos secantes⁽⁴⁹⁾.

A pedido de los oficiales que cursaban la Escuela de Aplicación, el Contraalmirante García-Mansilla accedió a dar una serie de conferencias sobre táctica naval, materia que dominaba ampliamente y a la que le había dedicado muchos años de estudio, las que debieron ser interrumpidas por su inesperado fallecimiento ocurrido el 18 de agosto de 1910. No obstante, las mismas fueron reunidas en un libro⁽⁵⁰⁾ editado por la Escuela Naval. Existe una copia que aún se conserva en la biblioteca del Centro Naval.

(48) Humberto Burzio, “Historia de la Escuela Naval Militar”, DEHN, 1972, tomo I, pág. 490.

(49) Jacinto Yaben, *Biografías Argentinas y Americanas*, Bs. As., Ed. Metrópolis, 1940.

(50) Manuel García-Mansilla, *Conferencias de Táctica Naval*, Talleres de la Escuela Naval Militar, Río Santiago, 1911.

En ocasión de su sepelio, un diario de la época señaló: “Por la casa mortuoria del brillante oficial ha desfilado, entristecido, lo más distinguido de nuestra sociedad, mientras el personal de la escuadra hacía guardia de honor en la capilla ardiente, con el alma angustiada por la catástrofe que la aflige. Era tan alto y tan legítimo el prestigio de este hombre de ciencia y de guerra, eran tan salientes sus méritos y tan grandes las esperanzas que el país tenía cifradas en su patriotismo, su abnegación y en su saber, que la prensa entera, sin distinción de ideas, ha condensado en una sola frase y en un solo concepto, el dolor intenso causado por esta pérdida irreparable”⁽⁵¹⁾.

“La Escuela Naval –dice otro pasaje–, los jóvenes cadetes que serán mañana los jefes superiores de la Armada, han velado el cadáver de su director, de su maestro, de ese noble jefe que fue ejemplo viviente de pundonor, de altivez y de justicia; y allí han podido, recogiendo el espíritu, prometerse imitar las virtudes del capitán y del caballero que se fue para siempre.”

“Grande es la pérdida sufrida por el país –dijo el Ingeniero Santiago Barabino– con la desaparición del Contraalmirante García-Mansilla, pues hoy que la fatalidad lo ha eliminado del mundo de los vivos, puede decirse sin menoscabo para nadie, que era el más elevado exponente intelectual de nuestra Armada, el más docto marino que poseía la Nación. Su pericia naval, su competencia técnica, han sido demostradas brillantemente por él en los elevados cargos que ejerciera en la administración y comando de nuestra escuadra.”

En resumen, García-Mansilla significó en vida para nuestra Marina el equivalente a diez acorazados, pues fueron hombres de su calibre e ilustración quienes posibilitaron el ascenso de la República Argentina al estadio de una verdadera potencia marítima sudamericana. Sus intachables condiciones personales, su hombría de bien, su refinada cultura y su habitual profesionalismo en todas las tareas que emprendió lo señalan como el oficial naval más destacado de su generación. Sus altas condiciones de jefe podemos apreciarlas en aquellos oficiales que sirvieron bajo sus órdenes, muchos de los cuales alcanzaron merecidamente el Almirantazgo. Todos ellos le profesaban un profundo aprecio y admiración, cualidades que también fueron muy valoradas por sus superiores. ■



Escultura erigida en la bóveda familiar, en el Cementerio de la Recoleta.

(51) *El Diario*, 19 de agosto de 1910.

La familia García-Mansilla

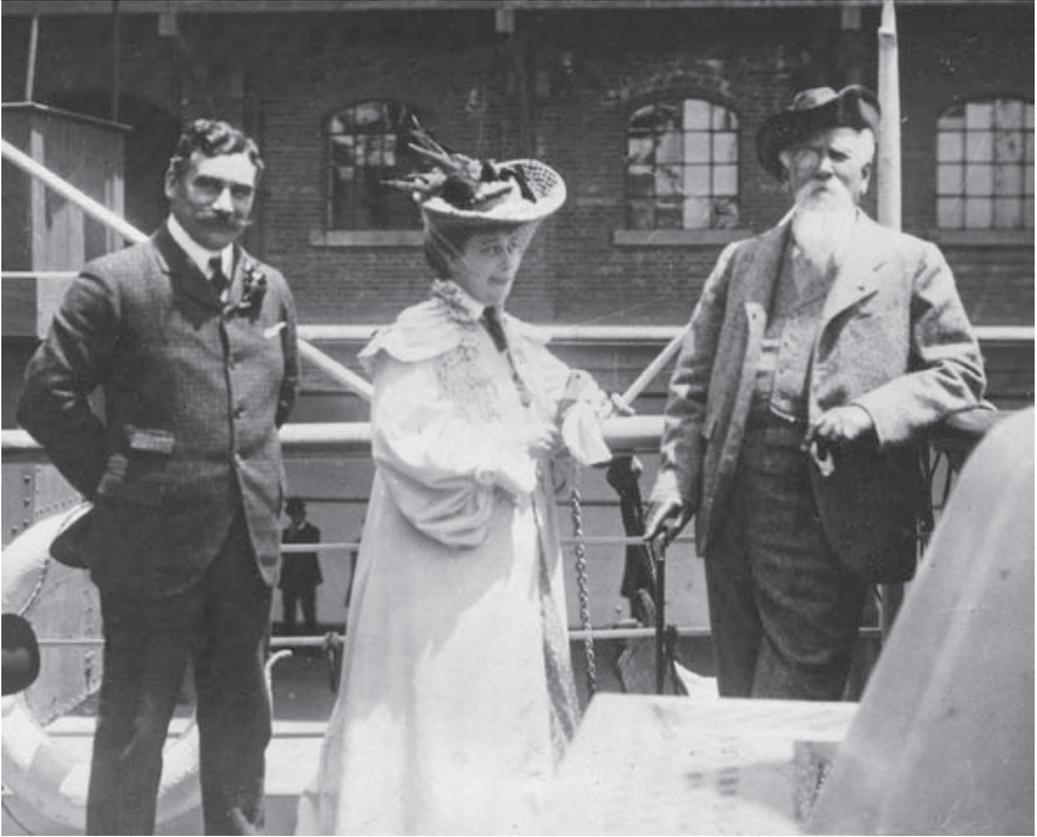
Una rama de los García de Saavedra

Juan García de Saavedra, hidalgo, armado caballero de la Espuela Dorada en el día de su coronación en la noche de Navidad del año 1331 en el monasterio de la Santa María la Real de las Huelgas (Burgos) por el rey Alfonso XI. Fueron los García de Saavedra originarios de Túy, en la frontera de Galicia y Portugal, fieles partidarios del rey Pedro el Justiciero, y cuando su hermano bastardo, Enrique de Trastámara, le sucedió en el trono, los García, perseguidos y arruinados, huyeron a Castilla, en la que uno de ellos fue fiscal de Felipe II. De este fiscal procede la rama de los García de Sobrecasa de España y la familia argentina García-Mansilla.

Coronel Pedro Andrés García de Sobrecasa y Sánchez de Bustamante (1758-1833), bisabuelo del Contraalmirante García-Mansilla. Nació en Caranceja, Valle de Reocín, Santander, España. Fue el primero de la familia en establecerse en Buenos Aires, en 1775, con la expedición de Don Pedro de Cevallos. Héroe de la Reconquista de Buenos Aires, comandó el Batallón de voluntarios Cántabros Montañeses, fue herido en el ataque a la iglesia de Santo Domingo, donde se habían refugiado los ingleses, y quien arrebató la bandera británica que flameaba en el fuerte. Era hijo de Juan Esteban García de Sobrecasa y Sánchez de Bustamante y de Ana María García de Sobrecasa Bonego. Casó con Clara Coelho Ferreira de Lima y Freyre de Landiem.

Manuel José García Ferreira (1784-1848), abuelo del Contraalmirante García-Mansilla. Se graduó de abogado en la Universidad de Chuquisaca y casó con Manuela Juana Isidora Nepomucena de Aguirre y Alonso de Lajarrota, una familia de alcurnia con parientes nobles de España. Sirvió como funcionario colonial y formó parte de casi todos los primeros gobiernos patrios. Estrecho colaborador de Rivadavia, fue designado para intervenir en las negociaciones de paz con el imperio del Brasil. Fue el primer ministro de Hacienda de nuestro país, mejoró las rentas y el crédito público. Fundó lo que con el tiempo se convertiría en el Banco de la Provincia de Buenos Aires. Fue ministro de Hacienda y Relaciones Exteriores de Martín Rodríguez, Gregorio de Las Heras, Juan José Viamonte y de Juan Manuel de Rosas. Lord Ponsomby dijo de él que era “el hombre más ilustrado de la Nación”.

Manuel Rafael García Aguirre (1826-1887), padre del Contraalmirante García-Mansilla. Hijo único del anterior, estudió derecho como su padre, fue juez de paz, autor de un manual para jueces de ese tipo usado durante varias generaciones. Redactó el primer reglamento del Colegio de Abogados. Fue comisionado por el gobierno para estudiar el Sistema de Justicia Federal de los Estados Unidos y los códigos civiles de varios países. Supervisó la impresión del Código Civil de 1870. Sirvió en el cuerpo diplomático donde prestó largos y valiosos servicios al país en los EE.UU, Inglaterra, Francia y centro de Europa. Contrajo enlace con Eduarda D. Mansilla y Ortiz de Rosas, hija del general Lucio Mansilla, “héroe del



Manuel García-Mansilla y esposa junto a Lucio V. Mansilla.

combate de la vuelta Obligado”, y de Agustina Ortiz de Rosas, hermana menor de D. Juan Manuel de Rosas. Tuvieron seis hijos cuyas vidas se describen brevemente a continuación:

Eduarda Manuela Agustina García-Mansilla, “Eda” (1855-1945), hermana del Contraalmirante. Contrajo enlace en 1875 con el Barón Charles Jules Michel Marrier de Lagatinerie, descendiente de una ilustre familia de marinos franceses. Tuvo diez hijos: Guillemette, Jacques, Jean, Isabelle, Bernard, Hélène, Lucienne, André, Marie Thérèse y Marguerite, ocho de ellos con numerosa descendencia en Francia.

Manuel José Julián García-Mansilla (1859-1910). Contraalmirante de la Armada Argentina. Contrajo enlace el 11 de abril de 1887 con Doña Angélica Jovita García Cortina, bautizada el 26 de diciembre de 1869; hija de Don Juan Agustín García Seoane y de Doña Gregoria Jovita Cortina y de Diego. La viuda de García-Mansilla falleció el 2 de julio de 1931. Tuvieron ocho hijos, Manuel Rafael, Angélica, Agustina Julia, Juan Andrés, Jovita Julia, María Rosa, Elvira y María Teresa.

Rafael García-Mansilla (1865-1894) hermano del Contraalmirante. Capitán de Corbeta de la Armada Argentina, graduado en la Academia Naval de Brest, donde egresó noveno de

su promoción. Recibió la Legión de Honor por un acto de arrojo llevado a cabo durante el viaje de instrucción en el buque escuela francés. Formó parte de la plana mayor de la corbeta escuela *La Argentina*, cuando se realizó el primer viaje de instrucción de los cadetes de la Escuela Naval. Tuvo activa participación en el Tratado de Arbitraje de 1889. Participó en la Revolución del Parque junto al General Levalle. Falleció trágicamente en la ciudad de Washington, mientras andaba a caballo en el Parque del Hospicio de Inválidos, llamado "Soldiers Home", cuando era agregado naval en los Estados Unidos. Curiosamente había nacido en esa misma ciudad durante una comisión asignada a su padre. Sin descendencia.

Daniel García-Mansilla (1866-1957), hermano del Contraalmirante. Nació en París, ex alumno de los jesuitas de Bretaña, estudió Derecho, Ciencias Morales y Políticas en La Sorbona. Diplomático de carrera de brillante trayectoria. Cuando era embajador en España y decano del cuerpo diplomático fue protagonista de la más extraordinaria historia que haya vivido una misión argentina. Declarada la Guerra Civil Española, veló por la práctica del derecho de asilo, sentando un importante precedente de derecho internacional. Combatió los excesos de la guerra, propiciando el intercambio de prisioneros y la liberación de rehenes femeninos. Pidió y obtuvo la intervención de buques de la Armada Argentina para evacuar miles de refugiados españoles al país. Sus principios y convicciones salvaron centenares de vidas y la diplomacia argentina brilló como nunca antes. Contrajo matrimonio con Doña Adela Rodríguez Larreta. Ya anciano y viudo fue ordenado sacerdote en 1953, celebrando su primera misa en la Iglesia del Pilar de Buenos Aires. Sin descendencia.

Eduardo García-Mansilla (1871-1930), hermano del Contraalmirante. Diplomático y músico argentino de fama internacional, nacido en Washington DC. Inició su carrera diplomática, en 1888, como agregado a la embajada argentina en Viena (Imperio Austro-Húngaro); tras varios destinos fue designado encargado de negocios en San Petersburgo. Estudió música en París con Massenet, D'Indy, Saint-Sens, y en San Petersburgo con Rimsky-Korsakov. Hombre de vasta cultura y fina sensibilidad, gozaba de gran prestigio e influencia entre la alta sociedad de San Petersburgo y en la misma corte del Zar. Allí cultivó la amistad del Zar Nicolás II a quien le dedicó en 1905 una ópera titulada *Iván*, basada en una antigua leyenda rusa, que se estrenó con gran suceso en el Palacio del Hermitage, y luego se representó en la Scala de Milán y en el Teatro Colón de Buenos Aires. Contrajo matrimonio con Natalia Ivanova de Ossipow, nacida en San Petersburgo, hija de Ivan Petrovich, barón de Ossipoff, general del ejército imperial ruso, y de Natalia Nicolanova de Ossipoff. Tuvieron dos hijos: Danila García-Mansilla Ossipoff y Rafael García-Mansilla Ossipoff.

Carlos García-Mansilla (1875-1944), hermano del Contraalmirante. Nació en París y al igual que sus hermanos estudio en el Colegio San Francisco Javier de Vannes, Bretaña. Posteriormente cursó estudios en el Colegio Imperial de Theresianum de Viena. Ingresó al cuerpo diplomático en 1901. Se desempeñó como cónsul argentino en Cherburgo, Pernambuco y Bayona. Gran deportista y jinete, fue socio del prestigioso círculo L' Etrier. Contrajo matrimonio con la baronesa María Rey Roice, viuda del barón Luigi Paulucci di Calboli, de la aristocracia italiana. Sin descendencia.

