

A 70 años de la Batalla del Río de la Plata

Marinos argentinos, a bordo del *Admiral Graf Spee*

Enrique Rodolfo Dick

El emblemático buque vio su final en las turbias aguas del estuario del Río de la Plata tras un combate desigual contra los cruceros ingleses Exeter, Ajax y Achilles. Unos años antes, un grupo de marinos argentinos lo habían recorrido de proa a popa, y volcaron sus impresiones de uno de los más modernos navíos de la flota alemana de posguerra.



La orden para la construcción del *Admiral Graf Spee* se remonta a la época de la República de Weimar, y fue botado el 30 de junio de 1934 en los astilleros de Wilhelmshaven, Alemania. A poco de su nacimiento, integrantes de la Armada Argentina tuvieron oportunidad de recorrer en Alicante, España, una de las naves de mayor capacidad combativa de la época. A 70 años de la llamada Batalla del Río de la Plata, el único episodio de la Segunda Guerra Mundial desarrollado en América del Sur y también

la primera confrontación naval entre buques ingleses y alemanes en la contienda, *Autoclub* recuerda este acontecimiento histórico: la visita de una comisión naval del crucero argentino *25 de Mayo* al acorazado de bolsillo y el respectivo informe de su Comandante, el Capitán de Navío Miguel Ferreyra.

Éste es el informe, extractado de archivos inéditos y completado en base a documentos y bibliografía de época.

Torre A del *Graf Spee*.

Capitán de Navío Konrad Patzig.

El crucero pesado *25 de Mayo* es un buque moderno, de líneas estilizadas. Fue botado en 1929 en el astillero Orlando Leghorn, en Liorna, Italia. Se afirmó su pabellón el 5 de julio de 1931. Su desplazamiento es de 9.000 toneladas, tiene 170,80 metros de eslora y 17,82 metros de manga. Su armamento consiste en cañones de 190 mm, de 102 mm, ametralladoras y tubos lanzatorpedos. Alberga dos hidroaviones. Su velocidad máxima es de 32 nudos y lleva 780 hombres de tripulación. Forma parte de la División Cruceros de la Flota de Mar. En diciembre de 1935 asume su comando el Capitán de Navío Miguel A. Ferreyra. De acuerdo con instrucciones recibidas al más alto nivel, el buque zarpa de la Capital el 8 de agosto de 1936, a las ocho de la mañana, con rumbo a Alicante, España. Fondea en la rada interior de ese puerto el 22 de agosto a las seis de la mañana. Buques de diversas nacionalidades se hallaban allí, en la bahía, con misiones similares.

Perfil

Enrique Rodolfo Dick es general (R) del Ejército Argentino. Es ingeniero con una maestría en aerodinámica y profesor universitario en la Escuela Superior Técnica y en la Escuela Superior de Guerra.

Miembro de número del Instituto de Historia Militar Argentina y del Instituto Newberiano. Ha publicado siete libros, entre ellos *Tras la estela del Graf Spee*, con siete ediciones, artículos de género histórico, notas técnicas especializadas y comunicaciones científicas.

En el libro de navegación del buque, se pueden apreciar algunos datos relevantes acerca de las naves en cometido de ayuda internacional. Ingleses: el *Venetia*, el *Arrow*, el destructor H31 *Griffia*, los cruceros *Yorkshire* y *Despatch* y el explorador *Antelope*. Alemanes: el *Deutschland*, los torpederos *Illtis*, *Möwe*, *Luchs* y *Leopard* y el crucero *Nürnberg*, amén del petrolero *Hansa*. Franceses: el crucero *Suffren* y el explorador *Le Chevalier Paul*. Norteamericano: el crucero *Quincy*. Italianos: el *Quarto*, el *Ostro*, el *Pessagaso* y el *Vivaldi*. Portugueses: los exploradores *Douro* y *Vouga* y el crucero *Albuquerque*.

Llama la atención la zarpada del *Deutschland* el 25 de agosto a las 22.05 horas y el regreso, el 9 de octubre a las 09.42 horas. Y el 13 de octubre se produce una visita al mencionado *Panzerschiff* por parte de oficiales argentinos a una hora inusual: 23.23.

El Capitán Ferreyra, ya de regreso a la Patria con su buque, en enero de 1937, anotaría en su informe: "Una vez fondeado, efectué las visitas a las autoridades locales y las correspondientes a los buques de guerra allí fondeados".

El *Panzerschiff Admiral Graf Spee*, el tercero de la serie de la clase *Deutschland*, entró en servicio el 6 de enero de 1936. Fue su primer Comandante el Capitán de Navío Konrad Patzig. Tras las pruebas de mar, forma parte de la flota y es su buque insignia. El 20 de agosto de 1936 es despachado a Alicante para preservar los intereses de los ciudadanos alemanes en la incipiente guerra civil. Allí estuvo surto junto al torpedero *Illtis*. A cargo de estos buques oficiaba el Almirante Boehm. También, en diferentes oportunidades, se halló en zona el gemelo *Admiral*

El *Graf Spee* siempre es tema de interés y aparecen a la luz nuevos documentos e indicios, aun cuando las vidas de sus protagonistas se vayan extinguendo, lamentablemente.

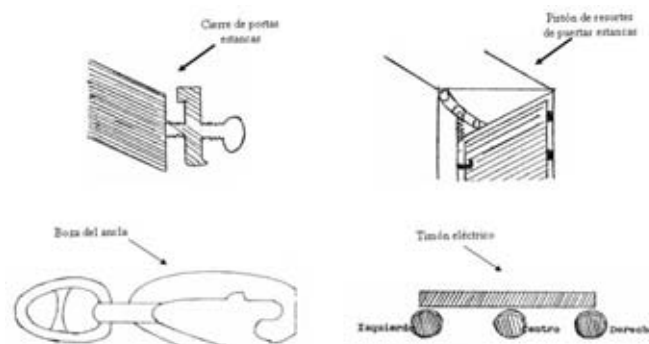
Scheer y otros buques menores. El *Deutschland* habría de sufrir un severo ataque aéreo republicano (los “rojos”) en Ibiza, el 29 de mayo de 1937, raid que ocasionó 31 muertos y 83 heridos.

El 9 de octubre de 1936, el *Graf Spee* regresa a Alemania. Más tarde completaría dos viajes más a España.

Las visitas a los buques surtos en la rada de Alicante se suceden sin interrupciones. El Comandante del crucero argentino ordena una comisión para presentarse a bordo del *Graf Spee*, que integra con su segundo, el Capitán de Fragata Gustavo Poch, el Jefe de Artillería, Teniente de Navío Ángel Sarcona y el Teniente de Fragata Alberto Frasch. En reunión posterior, el segundo –oficial nacido en Bahía Blanca, de estatura mediana, con bigotes y ojos estirados, y de especialidad artillería– decide llevar también al Guardiamarina Eladio Vázquez, al Ingeniero Maquinista de Primera Julio Coto, al Ingeniero Electricista Atilio Cassiet, al Cirujano Principal José Hall y a tres conspicuos suboficiales: el Suboficial Primero de Mar Constantino Letzgu, el más antiguo de a bordo, el Suboficial Principal Electricista Marcelo Pointú Nores y el Suboficial Principal Maquinista Alfredo Pagani. Está prevista la recepción el domingo 27 de septiembre a las dieciséis horas.

A bordo del *25 de Mayo* se suceden luego las instrucciones, quizás algo así como: “Es probable que no se puedan tomar fotografías, cada especialista concentrarse en lo suyo y tomar nota mental, la cortesía impide tomar notas escritas, preguntar con sensatez, nos interesa todo, especialmente artillería, blindaje, máquinas, equipos de navegación, las botoneras que reemplazan a la rueda del timón, así nos han anticipado, la vida a bordo, los aviones... Ayudarse con gráficos, no disponemos de mucho tiempo, ese buque es nuevo y su conjunto de técnicas y adelantos nos interesan”.

Seguidamente resumimos aquellos fragmentos del in-



Esbozos técnicos realizados por los marinos.

forme más sugestivos, con el fin de evitar repeticiones y datos consabidos. En general, los invitados trabajaron a la manera de solapar y contrastar la información, procedimiento de estilo en esa época.

Del Suboficial Principal Maquinista Pagani: “Tras referirse a los motores diésel con gran detalle, destaca el uso intensivo del aluminio en planchas, sentinas, taquillas y muebles. Debido al intenso ruido en la sala de máquinas, los aparatos de órdenes usan sistemas de llamada sonoros y luminosos. No hay bocinas. Combustible: 3.000 toneladas de aceite pesado, consumo 8 a 9 toneladas por hora a 25 millas. Las calderetas son marca Schulz, con importante aislamiento de amianto. Pintura: cámaras, camaretas y camarotes, se usan tonos crema. En los sollados, el blanco y un zócalo verde de un metro de altura. Gran número de compartimientos estancos y máximo aprovechamiento de los espacios disponibles”.

Del Suboficial Principal Electricista Pointú Nores: “Se remite a los generadores, tableros principales, red de alimentación, motores de ventilación, artefactos de iluminación en forma de ‘U’, motor del timón y de los teléfonos”.

Del Suboficial Primero de Mar Letzgu: “Como más antiguo, se destaca por explicar con croquis muy lúcidos. Consigna acerca del armamento, del avión y del casco. Insiste también en el uso del aluminio a bordo, en los cierres de las portas estancas, con un dispositivo muy práctico, de su robustez, de las lanchas motoras y sus plumas y de los chalecos salvavidas, ubicados éstos en cajonadas largas y en cubierta superior, fáciles de alcanzar. Destaca la similitud de la maniobra de ancla con la del *25 de Mayo* y describe con precisión el sistema de botones del timón eléctrico. Son tres botones grandes revestidos de madera para gobierno del buque. Los extremos se usan para hacer caer el buque a estribor y babor. La presión que se ejerce hace que



Crucero *25 de Mayo*.

la nave caiga más lenta o rápidamente. Cuando se usa el del centro, combinado con uno de los otros dos, se vira muy rápido, sin tener en cuenta el movimiento de las máquinas”.

Del Jefe de Sanidad, Cirujano Hall: “Su testimonio es muy llamativo: hay dos médicos a bordo, uno es traumatólogo, el otro especialista en rayos X. Los enfermeros son cuatro. Dos salas: de infecciosos, con sus dos camas, resto catorce camas; baño común. Las camas son de madera y cada enfermo tiene un par de auriculares para radiotelefonía. Hay un equipo fijo de rayos X. Hay dos enfermerías de combate con agua corriente, instalación eléctrica propia con acumuladores, estufa eléctrica de desinfección y máscaras antigás. Enfermedades venéreas: 1% de la tripulación; el afectado recibe postergación de ascenso por tres meses. La profilaxis se hace a bordo con pomada calomel e inyecciones de protargol al 5%. Fuera del buque, los tripulantes deben proveerse de preservativos que vende el cantinero”.

Del Ingeniero Maquinista Coto: “Tras una sucinta descripción de la maquinaria, pesos, medidas, performances, tableros, teletermómetros y demás, aclara: ‘Es digna de mención la flexibilidad de maniobra; se mantienen en marcha adelante dos motores y en marcha atrás los otros dos, en cada eje, pudiéndose acoplar cualquiera de los grupos sobre el eje según el sentido de marcha deseado’. Informa que la puesta en marcha es con aire comprimido en la parte superior de los pistones y que el cuarto de guardia es muy amplio y tiene tableros repetidores”.

El Capitán Ferreyra, ya de regreso a la Patria con su buque, en enero de 1937, anotaría en su informe: “Una vez fondeado, efectué las visitas a las autoridades locales y las correspondientes a los buques de guerra allí fondeados”.

Del Guardiamarina Vázquez: “Se concentra en datos generales. Menciona la amplitud interior de las torres de 280 mm (15 hombres en la parte superior) y las maniobras de carga de la munición. Cita que en ese momento esos cañones disparan tres tipos de proyectiles: de gran radio ojival, de pequeño radio ojival y de ojiva truncada”.

Del Teniente de Fragata Frasch: “Tras ‘deslizarse’ por los datos y características generales, se concentra en los telémetros, en los alojamientos (los oficiales de guardia pueden ir a la torre de comando y al puente sin pasar por lugares descubiertos) y que el puente es ‘demasiado chico pero está situado muy alto, de manera que la vista está muy libre’ ”.

Del Jefe de Artillería, Teniente de Navío Sarcona: “Se dedica de lleno a su arma, sin dudar. La re-

Solidaridad argentina

Es imprescindible dejar una semblanza de los hechos extractada del libro *Heroísmo criollo, la Marina argentina en el drama español*, escrito en 1939 por Clara Campoamor y Federico Fernández Castillejo. Los autores desgranar en la obra, tal como su nombre lo indica, las vicisitudes de la guerra civil española (1936-1939), el dramático acontecimiento bélico que enlutó a la Madre Patria, y dejan al descubierto, con una agudísima mirada, la noble y ciclópea tarea de dos naves argentinas.

“El viejo solar español ardía, avivadas las llamas destructoras por los vientos de todos los cuadrantes. El odio y la violencia de doctrinas exóticas, habían arraigado fuertemente en tierras de España, pues la semilla fue importada con el disfraz de un germen redentor y por ello, prendió hasta el fondo de un alma siempre abierta a los generosos ideales.

De un lado, España, sacando del depósito milenario de sus virtudes raciales, la tenacidad, la dureza y el valor heroico, empleados hasta el paroxismo de la pasión, en una lucha que era civil o interna, porque corría la sangre española.

Del otro lado, esos pueblos actores y espectadores en la tragedia, no con el fin humanitario de poner la paz y llevarla a término, sino con el móvil egoísta de alimentarla, hasta decidirla en su favor.

En aquel espectáculo espantoso de desate brutal de todos los egoísmos, surgen los pueblos de América, invocando y defendiendo tenaces el humanitario derecho de asilo y salvando así millares de víctimas. Surcan las aguas preñadas de peligros del mar Mediterráneo, dos buques llegados del joven continente, a los que no impelió el odio ni la codicia, sino el amor.

Esos buques son el crucero *25 de Mayo* y el torpedero *Tucumán*. Enarbolan la bandera argentina”.

dacción es precisa y competente: los directores de tiro, las centrales de cálculo, el trabajo de los telémetros en modo promediador y el *plotting* gráfico. Destaca particularmente que no le fue mostrado ni informado para nada acerca de los sistemas antiaéreos de 105 mm”.

Del Segundo Comandante, Capitán de Fragata Poch: “En su condición de responsable de la comisión, sus comentarios se extienden por doquier: artillería, máquinas, aviación, electricidad, sanidad, gobierno del buque, disciplina, alojamientos y conservación. Como serio profesional, subraya que no les permiten preguntas sobre el material de artillería antiaérea. Como algo para destacar, manifiesta: ‘Tiene un solo avión con catapultas a aire comprimido. Según me dijo el primer oficial, hay una tendencia a eliminar los aviones de los buques y él comparte la opinión. Los aviadores pertenecen a un arma unificada y parece que esto presenta los inconvenientes tan conocidos en todos los países de igual organización’. De la rama sanidad, alude que no hay dentista. Disciplina: ‘Al personal se le permite ciertas libertades inconcebibles en nuestra Armada, tales como tomar bebidas alcohólicas y jugar a los naipes’. Se refiere a lo reducido de los alojamientos de los oficiales: ‘Aunque son confortables y elegantes’ y a que la cámara es alegre, con ventanas y sin aparado-

El *Panzerschiff Admiral Graf Spee*, el tercero de la serie de la clase *Deutschland*, entró en servicio el 6 de enero de 1936. Fue su primer comandante el Capitán de Navío Konrad Patzig.

res ni vitrinas. Y concluye: ‘La conservación general del buque –no incluyo lo que sean mecanismos– es, sin duda, inferior a la nuestra, no obstante tratarse de un buque incorporado en el corriente año’ ”.

La comisión regresó satisfecha a bordo del crucero, justo a la hora de tomar el té. Ignoramos si compartieron algún refrigerio en la cámara del navío alemán, pensamos que sí, y si recibieron algún recuerdo. Mas la experiencia fue, sin dudas, definitiva.

El 4 de octubre, el Capitán de Navío Ferreyra firma la nota de elevación al Ministro de Marina, Almirante Eleazar Videla. Recibido el informe en el país por el Contraalmirante Julián Fablet, Jefe del Estado Mayor General, el 14 de noviembre de 1936, éste lo deriva a las distintas instancias de la Armada que pudiesen interesarse.

El *Graf Spee* siempre es tema de interés y aparecen a la luz nuevos documentos e indicios, aun cuando las vidas de sus protagonistas se vayan extinguiendo,

Las visitas a los buque surtos en la rada alicantina se suceden sin interrupciones. El Comandante del crucero argentino ordena una comisión para subir a bordo del *Graf Spee*.

lamentablemente. Pero la historia es así. A la calidez y espontaneidad de un informe de época –podemos apreciar su redacción o el detalle–, se entretejen años más tarde otros con la medida del análisis. Pero los relatos de primera agua son en sí mismos tan valiosos como un sesudo razonamiento centurias después. Ambos no son excluyentes. El primero es vívido, sanguíneo, a veces casi orientado (lo vemos en el párrafo del segundo del *25 de Mayo*, cuando compara la conservación del *Spee* con su crucero o cuando menciona la disciplina de a bordo del buque alemán), mientras que pasado el tiempo, nuevas indagaciones dan por tierra, o no, con lo que parecía evidente (hoy, en los buques de la Armada se bebe con prudencia y se juega a los naipes). Descartamos, sin embargo, y absolutamente, a aquellos que quieren escribir la otra historia, la opuesta, un revisionismo cáustico que siempre dice lo contrario por el solo capricho de hacerlo. La epopeya del *Graf Spee* sigue colmada de sorpresas. Cada vez podemos ver a ese buque, y más desde todo su interior, desde su intimidad intrínseca. Quizás algún día caminemos por él como si fuese una jornada normal del navío.

Cuando la tragedia de la guerra llegó al Río de la Plata

Si bien las grandes batallas de la Segunda Guerra Mundial se desarrollaron en Europa, hubo una en América del Sur: se produjo el 13 de diciembre de 1939 y pasó a la historia como la Batalla del Río de la Plata. El *Graf Spee*, uno de los buques más innovadores de su tiempo, tras haber causado graves problemas al abastecimiento británico –había hundido en total nueve navíos entre septiembre y diciembre de ese año–, se dirigió al Río de la Plata para dar un último golpe antes de regresar a Alemania. Las aguas del río color de león fueron testigo del encuentro entre el buque alemán y un crucero pesado y dos cruceros livianos ingleses varias millas afuera de las costas del Uruguay. Luego de pocas horas de batalla su Comandante, el Capitán de Navío Hans Langsdorff, decidió poner rumbo a Montevideo, consciente de que la nave estaba averiada y en inferioridad de condiciones. Ya en puerto, luego de perder la pulseada diplomática y ante la imposibilidad de salir indemne de la zona, el Comandante ordenó que la tripulación pasase a otro barco, el *Tacoma*, y de éste a dos remolcadores y una chata fletados en Buenos Aires y decidió zarpar de Montevideo con apenas 40 hombres y volarlo 6 millas afuera. Fue el 17 de diciembre de 1939. Ya en la capital argentina y su tripulación a salvo, el Capitán Langsdorff sigue el destino de su buque y se quita la vida en la noche del 19, en una habitación del Arsenal de Marina.