

HISTORIA

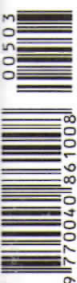
TODO ES

REGISTRA LA MEMORIA NACIONAL

DIRECTOR: FÉLIX LUNA

De los Acorazados a los Portaaviones

S. 14. (Recargo envío al interior \$0,30)



- Carlos Pellegrini,
un reformador en política y economía
- 90 años de *El Gráfico*

Suplemento Educativo: *pensar el Bicentenario*

La diplomacia de los acorazados

por **Gabriel Ribas**

El poderío naval fue un instrumento primordial como factor disuasorio en la diplomacia internacional. Esta idea se aplicaba tanto a las grandes potencias como a los Estados de segundo orden. La carrera armamentista cobró nuevo impulso con la llamada "revolución del *dreadnought*".

A sí fue anunciada la novedad en la edición de *La Nación* del lunes 15 de febrero de 1915: "Siempre que el caudal de agua del río de la Plata lo permita, el sábado de la semana entrante amarrará en la dársena norte del puerto de la capital el acorazado *Rivadavia*...". En la misma página se incluía un dibujo esquemático mostrando la "forma en que se establecerá el acceso al buque", según habían dispuesto las autoridades navales. Como lo expresara la citada fuente periodística el tránsito de la nave por el estuario quedaba condicionado al nivel del río, pues el *ARA Rivadavia* -lo mismo que su gemelo el *ARA Moreno* que en esos días era entregado en Estados Unidos a las autoridades argentinas por los constructores estadounidenses-, tenía un calado superior a los 10 metros. La travesía se completó con éxito un día antes de lo previsto y el sábado 20 el mismo diario comentó: "Se halla fondeada desde ayer en la dársena norte la nave que se agrega a nuestra armada como su más poderosa unidad guerrera". La llegada del navío atrajo al puerto a miles de curiosos: "La multitud que presenció la lenta y majestuosa entrada guardará el recuerdo de su visión formidable, la línea esbelta de su casco, su arboladura de hierro, sus largos cañones. Magnífico modelo de los últimos perfeccionamientos navales...".

Pasado el mediodía del viernes 19 de febrero el gran buque de batalla había entrado a puerto, maniobrando con el auxilio de varios remolcadores hasta atracar en el muelle oeste de la dársena "paralelo al Paseo de Julio". Lo hizo en segunda andana, quedó separado unos metros del muelle porque "amarró sobre [junto a] el *Andes* y el *Plata* [sic], que parecieron achicarse y convertirse en diminutos bar-





El acorazado San Martín.
Entra a Puerto Militar, 1902.

quichuelos junto a la nave gigantesca". Los antiguos "monitores encorazados" de construcción británica, que habían sido adquiridos en 1874-1875 por decisión del gobierno de Sarmiento -y que en aquella época fueran descriptos como "formidables" por la prensa porteña-, perdieron su rol de naves capitales de la Flota de Mar¹. Habían sido reclasificados como "guardacostas" y disminuido paulatinamente sus singladuras, quedando destinados a menudo a períodos de desarme o a tareas auxiliares, sirviendo en varias oportunidades como buques-faro, alojamiento de personal naval y aún, en el caso del *Andes*, como prisión de desertores o de presos políticos (tal como ocurrió al fracasar la revolución radical de 1905).

El mando superior de la Armada (en 1898 se había creado el Ministerio de Marina), había ordenado fondear a los tres buques en la forma en que los sitúa un grabado para simbolizar la continuidad entre "la vieja y la nueva marina"². El hecho de que tripulantes y visitas debieran cruzar las cubiertas de *El Plata* para abordar al *Rivadavia* podía ser visto como una metáfora del progreso técnico de las flotas en la época de la Paz Armada (1871-1914) en la que la carrera armamentista entre las diversas potencias iba de la mano -en el hemisferio norte- con la segunda etapa de la Revolución Industrial.

Desde otro punto de vista, puede señalarse que el *Rivadavia* y el *Moreno*, con sus 31.000 toneladas (al completo) fueron las unidades de mayor desplazamiento que haya tenido la Armada nacional hasta el presente. Eran también potentes ejemplos de una revolucionaria innovación en el campo de los grandes navíos de batalla: pertenecían al tipo *dreadnought*³. El lunes 22 por la tarde el flamante acorazado fue visitado por el presidente Victorino de la Plaza con su gabinete⁴. Cuando las autoridades subieron a bordo, cruzando sobre la cubierta del viejo monitor *El Plata*, la numerosa marinería formada en las cubiertas y sobre las aceradas superestructuras del *Rivadavia* coreó varias veces el ¡*Viva la República!* reglamentario. La gran dársena en la que se hallaban no tenía muchos años de construida, desde luego no existía en tiempos de la presidencia de Avellaneda, cuando arribaron los monitores: en aquellos tiempos un barco que calara la mitad del *Rivadavia* hubiera debido fondear a varios kilómetros de la costa...

El mundo había cambiado y el puerto de Buenos Aires, principal nexo de contacto del país con el Exterior, había cambiado con él. La adquisición de los dos grandes acorazados guardaba simetría con la lejana incorporación de los monitores; en ambos casos eran, entre otras cosas, resultado de los cálculos de gobernantes y de los mandos navales. La política de armamentos era considerada como una carta de valor diplomático y en 1915 se la jugaba, como en 1875, con miras puestas en nuestros vecinos. Se cumplían con la incorporación de los nuevos acorazados los anhelos de los círculos navales argentinos y de quienes, en el país, se alarmaban ante una acción similar y previa en el tiempo, del Brasil. Un elemento novedoso era la procedencia de los nuevos navíos; el presidente estadounidense William Howard Taft (1909-1913) y sus colaboradores podían enorgullecerse por el éxito *"de la primera aventura que había corrido [su] país en la competencia mundial de la construcción de barcos y la fabricación de artillería..."*⁵. Peterson señala que en la época se prestó muy poca atención a los posibles efectos de esta *"diplomacia de los acorazados sobre la solidaridad hemisférica"*.

El mar y la "guerra de los tecnólogos"

En los días en que Argentina incorporaba a su escuadra naval los dos grandes *dreadnoughts*, en Europa y en sus

territorios coloniales las mayores potencias del Viejo Mundo se batían en la Primera Guerra Mundial con la que culminaba el largo período de la Paz Armada, iniciado en 1871 con la entrada del nuevo y poderoso Imperio Alemán (el "Segundo Reich") en el concierto europeo. El estallido de la contienda bélica fue el resultado de una serie de errores diplomáticos acumulados en el marco de las reales tensiones entre *"dos grandes combinaciones, que disponían de enormes recursos militares, [que] vivieron al principio juntas [...] se fueron enfrentando gradualmente..."*⁶. Todas las grandes potencias y muchos estados menores se involucraron (o fueron involucrados) en la matanza: el Imperio Alemán y el Imperio Austrohúngaro encabezaban uno de los bandos; sus oponentes más destacados fueron Francia, Rusia, el Reino Unido, Italia y Japón; a quienes en 1917 se sumó Estados Unidos. En las condiciones materiales de la contienda, tácticas y estrategias estuvieron condicionadas por los avances de la ciencia y la tecnología; no por nada Howard describió a la Primera Guerra Mundial como la *"guerra de los tecnólogos"*. Esto fue muy marcado en el terreno naval donde se produjeron constantes innovaciones fruto de la segunda etapa de la Revolución Industrial: un constante perfeccionamiento en la potencia y en el control del fuego artillero, en el blindaje defensivo y en la velocidad y autonomía de los

Glosario

Amarrar: posicionar un barco junto al muelle y fijarlo al mismo con cabos.

Andana: dicese del orden en que se encuentra un barco respecto del muelle; así estará en "primer andana" aquel situado junto al mismo muelle; si se ubica una segunda embarcación junto a la primera -por el costado libre de ésta- se dirá "amarrada en segunda andana".

Arboladura: conjunto de mástiles de una nave.

Astillero: lugar destinado y equipado para la construcción y reparación de embarcaciones.

Babor: lado izquierdo de una embarcación mirando de popa a proa (el opuesto se denomina *estribor*).

Botadura: acción de echar una embarcación al agua deslizándola por una grada desde el lugar en que fue construido su casco.

Buque capital: concepto relativo a un momento y escuadra en particular; lo son las naves más importantes o poderosas de una determinada fuerza naval. En la primera mitad del siglo XX lo fueron los acorazados, cruceros de batalla y cruceros pesados, los portaaviones, etc.

Calado: amplitud vertical de la parte sumergida de un barco, medida entre la parte inferior de la quilla y el nivel de la línea de flotación.

Carena: parte del casco de una embarcación comprendida entre la quilla y la línea de flotación; también se denomina "obra viva".

Desarme: situación en la queda un barco al que se le quitan el armamento y/o pertrechos necesarios para navegar.

Desplazamiento: en un buque de guerra designa el peso del volumen de agua desplazado por su parte sumergida; se mide en toneladas y equivale al peso de la embarcación.

Destructor: buque de guerra rápido y ligero de tonelaje concebido originalmente para oponerse a los torpederos enemigos (se utilizó la expresión "contratorpedero" para designar a algunos de ellos) frecuentemente se los armó con tubos lanzatorpedos y, a menudo se los clasificó como "torpederos".

Dreadnought: grandes navíos de guerra; frecuentemente se utiliza la denominación inglesa cuya traducción literal es "el que nada teme", en alusión a su poderío.

Fondear: fijar un barco en una posición determinada mediante una o varias anclas.

Singladura: distancia recorrida por un barco en 24 horas; habitualmente ese lapso se mide desde un mediodía al siguiente.

Sumergible: nave de guerra que operaba en superficie o bajo ella. Aunque se los designa generalmente como "submarinos", sus limitaciones navegando bajo el agua (en autonomía y velocidad) hacen que especialistas -como Edward Lukas- prefieran considerarlos como "buques de superficie sumergibles"; el verdadero submarino opera bajo el agua con velocidades máximas y gran autonomía; su aparición se produjo a fines de la segunda guerra mundial.

Través: dirección perpendicular al costado del barco (más precisamente al eje de crujía).

buques. Entre esas innovaciones bélicas se destacaron los *sumergibles* -el submarino propiamente dicho apareció mucho más tarde- que pronto introdujeron tácticas nuevas en la guerra naval. Tácticas que alteraron, inevitablemente, los usos y costumbres de la guerra al tráfico enemigo haciéndola más inmisericorde.

La lucha por la supremacía marítima tenía sus epicentros en el hemisferio norte, pero también se libraba en aguas periféricas: en el pasado mes de diciembre de 1914 un escuadrón naval alemán había sido aniquilado por una fuerza superior de la *Royal Navy* en aguas de las Malvinas, islas que, como sabemos, reclamaba la Argentina.

Catedrales de la Paz Armada

La segunda mitad del siglo XIX, vio nacer al buque acorazado, expresión aplicada a naves dotadas de artillería pesada y protegidas por una coraza capaz de encajar los impactos del fuego enemigo, uniendo *“la máxima capacidad de destrucción con la máxima capacidad de resistencia y [destinadas] a asumir el papel principal en una flota de combate”*⁷. Los buques de guerra, especialmente los más poderosos, *“eran un símbolo de orgullo nacional y de poder de una especie única. [...] Incorporaban a la vez perfeccionamientos tecnológicos de la nación en su conjunto. [...] Eran un símbolo de status de validez universal, que ninguna nación conciente*

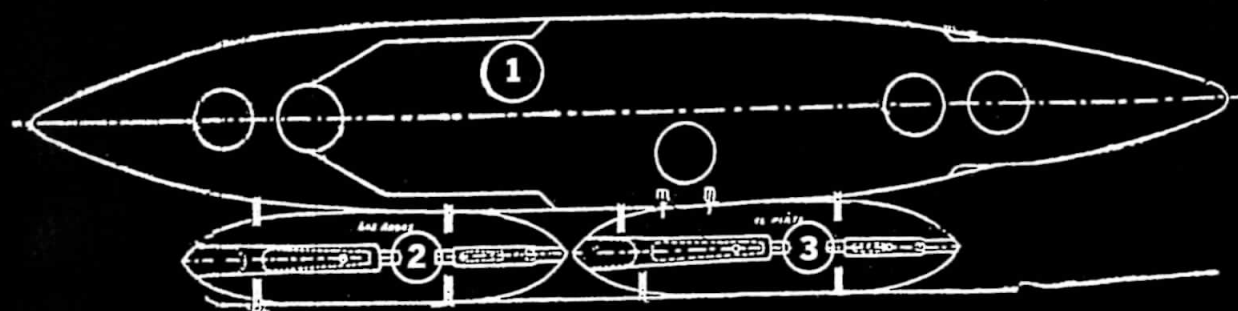
*de su destino podía dejar de tomar en cuenta”*⁸. El navío de guerra acorazado era la mayor y más condensada muestra *“del poderío militar e industrial de un Estado y, de manera creciente, los Estados estarán dispuestos a afrontar los enormes gastos necesarios para poseerlos”*⁹.

El valor de una flota de guerra se medía, entre otras variantes de gran complejidad, por la entidad de su fuerza de buques de línea o “de batalla” -los acorazados (los había de diversas clases)-, y, en segundo término por una nutrida variedad de cruceros, torpederos, destructores, sumergibles y otros.

Los acorazados y los grandes cruceros eran las mayores construcciones móviles debidas hasta entonces a la acción humana. Ejemplo bélico de la ingeniería de su tiempo son tan representativos de esa “Era del Imperialismo” como las catedrales góticas lo fueron del medioevo. Los nacionalistas y el público en general, en los distintos países, solían enorgullecerse de sus grandes buques. Podría decirse que fueron “las catedrales de la Paz Armada”.

Dentro de la compleja clasificación de las naves en las décadas previas a la Primera Guerra se encontraba el crucero acorazado, buque generalmente de menor entidad que un acorazado propiamente dicho, pero también *“dotado de una coraza vertical, a la que generalmente se adiciona una o más cubiertas [horizontales] protegidas [o sea,*

La vieja y la nueva marina



Este grabado publicado en *La Nación* el 15 de febrero de 1915, muestra cómo debían ubicarse en la Dársena Norte el recién arribado acorazado *Rivadavia* (1) y los antiguos monitores *Los Andes* (2) y *El Plata* (3). Obsérvese la diferencia de tamaños. Los círculos indican la ubicación de las torres artilleras.

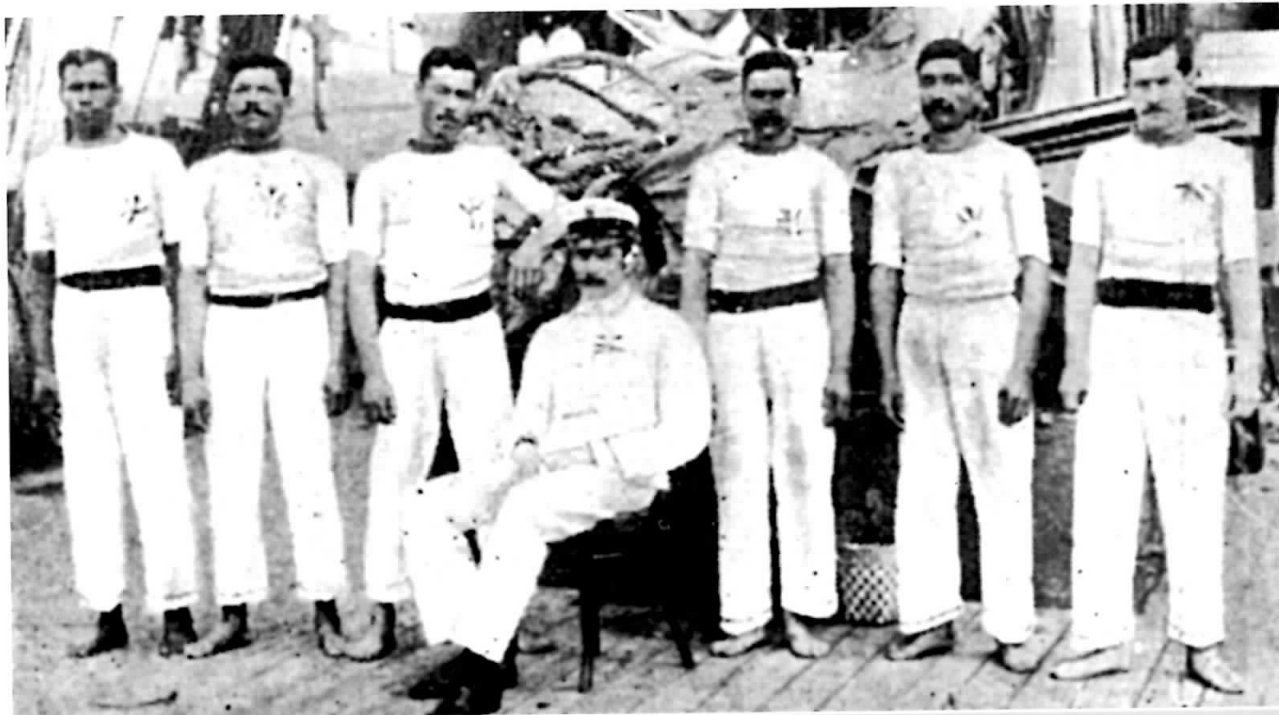
El ARA *Rivadavia* en una ilustración de la época.

blindadas]"¹⁰. Se suele mencionar al francés *Dupuy de Lome* -botado en 1890- como el primer crucero acorazado moderno. Se lo consideraba apto para actuar como buque capital en las flotas de potencias de segundo orden pero también para integrar, en circunstancias favorables, la primera línea de combate acompañando a los acorazados.

Argentina y Chile: cruceros acorazados y disuasión

Se ha señalado la adquisición del acorazado *Almirante Brown* en 1880-1881, como un paso liminar hacia una concepción marítima del poder naval argentino, hasta entonces concentrado principalmente en la defensa del estuario rioplatense. Las adquisiciones de nuevas unidades en la década de 1890 reafirmaron esa política de expansión. En la etapa 1893-1902, señala el historiador naval Oyarzábal, el proceso se evidenció a través de la transición "*de la marina de torpederas y unidades de río a la de grandes cruceros acorazados para operar en el mar [de] la creación de un gran puerto militar para la República...*". El referido puerto militar se levantó incluyendo un gran dique de carena, talleres, baterías de defensa costera y otras obras de infraestructura, en las inmediaciones de Bahía Blanca. Los trabajos -dirigidos por el ingeniero italiano Luis Luiggi, contratado a tal efecto- se iniciaron en julio de 1898; para 1902 habían culminado las principales instalaciones. Entre los más poderosos cruceros acorazados de fines del siglo XIX, se contaban los italianos de la clase *Giuseppe Garibaldi*, cuyas dos primeras unidades fueron encargadas por la marina de aquel país en 1893; uno, a los astilleros Ansaldo de Sestri Ponenti y el otro, a los astilleros Orlando, en Livorno.

En los círculos gubernamentales y navales argentinos surgió la idea de comprar esos dos buques. La principal motivación expuesta residía en la agudización del conflicto limítrofe con Chile que, pese a los acuerdos de 1881 y 1893, se reavivó en la última década del siglo, alcanzando picos de exaltación y beligerante nacionalismo en ambos lados de la cordillera. La guerra fratricida aparecía en el horizonte de lo posible. Se sostenía el antiguo principio "*si uis pacem, para bellum*"¹¹: la diplomacia debía ir, según esa línea argumental, acompañada del respaldo de la potencia militar, y en este caso, naval. Los navíos de referencia unían a sus características y potencial combativo la circunstancia de hallarse avanzada su construcción, lo que convenía debido a la supuesta urgencia del caso. "*En la operación estaba directamente comprometido el general Roca que, como siempre desde las sombras dirigía la política militar*"¹². Según la publicación *La Marina...*, de origen italiano, "*...en aquellos años residía en Buenos Aires el financiero Ferdinando María Perrone perteneciente a la familia que poseía el paquete mayoritario de acciones de la empresa Ansaldo*" quien logró agilizar la operación de traspaso a la Armada Argentina de los dos cruceros. Fueron incorporados a la escuadra nacional en 1896, el primero (que conservó aquí el nombre de *Garibaldi*), y en 1898, el segundo que se designó como *General San Martín*. La artillería de los dos navíos era de procedencia británica. Otros dos del mismo origen y de características similares se agregaron a la marina con los nombres de *General Belgrano* y *Pueyrredón*. Por su desplazamiento y calado no eran naves que pudieran surcar sin problemas los ríos litorales: su base de operaciones natural era el Puerto Militar que disponía,



Tripulantes de la fragata *Sarmiento*. Las nuevas adquisiciones navieras posibilitaron la profesionalización del personal, 1910.

como se apuntó antes, de un adecuado dique de carena. El *San Martín*, con el presidente Roca a bordo, entró en enero de 1902 en dicho dique concretando su inauguración.

La Flota de Mar proyectaba su acción hacia el Atlántico sur y el Puerto Militar fue su fondeadero más adecuado. En 1923 se lo designó con el nombre de Base Naval de Puerto Belgrano. Sería el centro principal de la acción de la Armada, tanto en su proyección marítima como en su intervención en los conflictos internos¹³.

Se adquirieron en esos años otras unidades menores y una nave escuela, la fragata *ARA Presidente Sarmiento*, construida en los astilleros Cammell, de Laird Brothers (Birkenhead, Gran Bretaña), incorporada a la Armada también en 1898. Fue la unidad naval más conocida, su imagen fue reproducida décadas después en los billetes de 1.000 pesos moneda nacional, designados popularmente en su tiempo

como "fragatas". La actividad regular de este buque fue uno de los elementos que consolidaron el rol profesional de la Escuela Naval. Entre enero de 1899 y octubre de 1900 realizó el primer viaje de instrucción bajo el mando del capitán de fragata Onofre Betbeder, cuando era ministro de Marina -el primero en ejercer tal función-, el comodoro Martín Rivadavia¹⁴.

A principios del siglo XX la posesión de los cuatro cruceros acorazados italianos inclinó en favor de la Argentina el equilibrio, puesto en duda antes por el potencial de la escuadra chilena. Una publicación internacional, la *Revisita Técnica de la Exposición Universal* de 1900, celebrada en París, estimaba que, en materia de poderío naval en América del Sur, la Argentina "estaba a la cabeza con cuatro cruceros acorazados del modelo italiano...".

Y contabilizaba entre sus restantes unidades los pequeños acorazados *Independencia* y *Libertad*, tres cruceros ligeros,

BUQUES ACORAZADOS ARGENTINOS DESDE 1875 a 1957¹

Nombre, tipo y tiempo de servicio ²	Tonelaje y país de origen	Armamento original ⁴	Costo de la adquisición
<i>Los Andes</i> 1875-1931 <i>El Plata</i> 1875-1927 "monitores encorazados" ³	1.677 toneladas Inglaterra	2 cañones de 200 libras	85.000 libras esterlinas c/u
<i>Almirante Brown</i> 1881-1932 Acorazado de 2º clase	4.300 ton. Inglaterra	8 piezas de 200 mm 6 " " 120 mm	190.000 libras esterlinas
<i>Libertad</i> 1892-1947 ⁵ <i>Independencia</i> 1892-1951 Acorazados de río	2.386 ton. Inglaterra	2 cañones de 240 mm 4 " " 120 mm 2 Tlt.	176.000 libras esterlinas
<i>Garibaldi</i> 1896-1934 Crucero acorazado	6.840 ton. Italia	2 cañones de 250 mm 6 " " 120 mm 4 Tlt.	752.000 libras esterlinas
<i>San Martín</i> 1898-1935 Crucero acorazado	8.100 ton. Italia	4 piezas de 203 mm 10 " " 152 mm	688.000 libras esterlinas
<i>General Belgrano</i> 1898-1947 Crucero acorazado	7.300 ton. Italia	2 cañones de 254 mm 8 " " 152 mm 4 Tlt.	687.000 libras esterlinas
<i>Pueyrredón</i> 1898-1955 Crucero acorazado	8.000 ton. Italia	3 piezas de 254 mm 10 " " 152 mm 4 Tlt.	782.000 libras esterlinas
<i>Rivadavia</i> 1914-1957 <i>Moreno</i> 1915-1957	31.000 ton. Estados Unidos	12 cañones de 305 mm 12 " " 152 mm 2 Tlt.	2.214.000 libras esterlinas

1. Fuente: Arguindeguy, Pablo E.: *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina (1810-1970)*..., op. cit. Tomos III, IV y V.

2. Se anota el año de incorporación a la Armada y aquel en que cada buque fue radiado definitivamente. En todos los casos, las naves citadas habían terminado su vida útil en fecha anterior. Entonces fueron empleados como pontones, depósitos, etc. antes de ser desguazados.

3. La clasificación de un buque suele variar de una marina a otra y, a menudo, dentro de la misma armada con el paso del tiempo. Así, por ejemplo, los *Libertad* e *Independencia* fueron reclasificados al perder valor militar, como cañoneros o guardacostas; los *Garibaldi* y *San Martín* fueron designados como acorazados en 1915.

4. Incluyo solamente el armamento principal y medio, se omiten las piezas menores. Varios de los navíos de esta lista experimentaron modificaciones en su artillería a lo largo de sus servicios. La abreviatura Tlt. significa "tubos lanzatorpedos".

5. El *Libertad* se utilizó como barco estacionario de prácticos hasta 1968. El *Independencia* fue entregado a la Prefectura Naval con el propósito de que sirviera como "pontón faro".

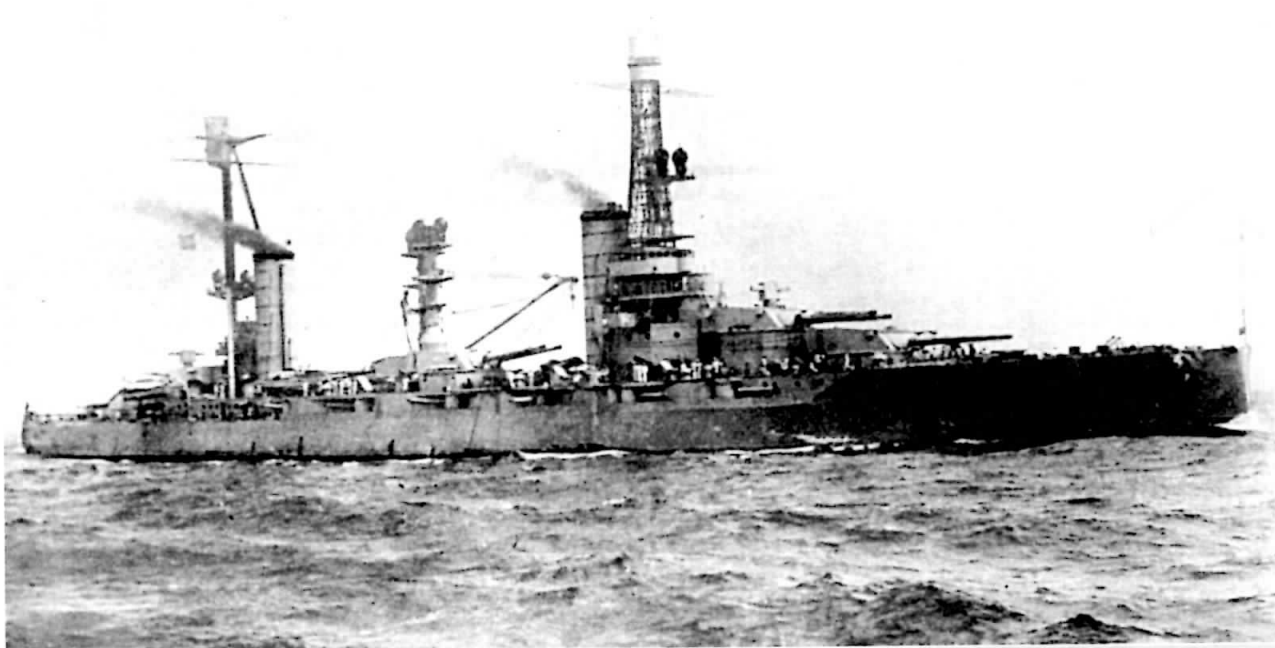
torpederos, destructores y otros. Formaban en la escuadra chilena un crucero acorazado, un acorazado y otras unidades menores que sumaban en conjunto unas 32.000 toneladas frente a las 48.000 de la flota argentina. Los comandos navales y los partidarios de una política apoyada en la fuerza lo señalaron reiteradamente como un elemento disuasorio en el conflicto binacional: *"Sin duda en esos momentos [circa 1900-1902] nuestras Fuerzas Navales, tanto por la calidad de sus unidades como por el nivel de adiestramiento alcanzado por sus Comandos, Planas Mayores y Tripulaciones, cumplieron con la misión que se les había fijado: fueron la Fuerza de Disuasión que detuvo la escalada en los conflictos que afectaban los intereses argentinos"*¹⁵.

Presidentes en el Estrecho: un encuentro naval

En febrero de 1899 los presidentes de Argentina y Chile celebraron un encuentro diplomático en el extremo sur. Julio A. Roca y Federico Errázuriz concurren a la entrevista acompañados de nutridas comitivas y de buques de ambas escuadras. Roca lo hizo con el crucero acorazado *Belgrano*, el crucero ligero *Patria*, el transporte *Villarino* y la fragata *Presidente Sarmiento* que cumplía su primer viaje de instrucción. La equivalente flotilla chilena se componía del acorazado *O'Higgins*, los cruceros *Zenteno* y *Presidente Errázuriz* y el transporte *Angamos*. Fondeados en Punta Arenas los dos buques capitales, citados en primer término, fueron escenario de las deliberaciones, designadas con el auspicioso título de "abrazo del Estrecho", interludio que no aventó los nubarrones de la tensión entre ambos Estados. Recién tres años más tarde se llegó a un acuerdo duradero. No fue la primera ni la última vez que los representantes

de gobiernos en disputa o en convivencia mostraran amablemente sus espadas como parte de la negociación. En los meses siguientes el conflicto volvió a agravarse en medio de encendidas expresiones de nacionalismo beligerante a ambos lados de la cordillera. En ese proceso se proyectaron nuevos gastos militares en ambos países. Se pretendía que las armas desplegadas y las que estaban en curso de adquisición jugaran un rol disuasorio; su costo sin duda lo fue. Ante la peligrosidad y lo oneroso del caso surgieron líneas de negociación más prudentes. Contando con la aprobación del presidente Roca, el financista Ernesto Tornquist envió señales a los poderosos banqueros europeos, la casa Baring y los Rothchild con intereses en Argentina y Chile, respectivamente. Refiriéndose a los proyectados gastos navales expresaba que *"si estas adquisiciones se efectúan serán la ruina financiera de ambos países. Es pues muy importante que ustedes traten de inducir inmediatamente al gobierno británico a que [...] influya sobre ambos gobiernos a fin de que cancelen esas compras..."*¹⁶, compras que incluían, por parte de Argentina, dos nuevos cruceros acorazados italianos encargados a los astilleros Ansaldo, que llevarían los nombres de *Moreno* y *Rivadavia*.

Se abrió una compleja negociación que, con la mediación británica, condujo a los llamados Pactos de Mayo en 1902 que incluyeron, junto con un tratado de arbitraje, un acuerdo para el mutuo desarme parcial. Entre los puntos convenidos se dispuso la venta de los cruceros acorazados argentinos en construcción en Italia y de los acorazados que se armaban en Inglaterra para Chile; además deberían pasar a situación de desarme varios buques de ambas marinas. Las naves en construcción canceladas



El ARA Rivadavia. Vista impactante del acorazado en plena navegación, su tripulación era de 1.200 hombres.

quedaban bajo control británico.

En esa instancia el desarme se conectó con la situación de tensión existente entre el Imperio Ruso y el Imperio del Japón que rivalizaban por el dominio de Corea y Manchuria. Según una investigación realizada por Isidoro Gilbert, el zar ruso consideró la posibilidad de comprar unidades navales de Chile y de Argentina, pero la gestión no pasó del intento, mientras que los dos buques italianos fueron vendidos por la Argentina a Japón. Ello se debió, según Gilbert, "tanto a la presión británica sobre el gobierno argentino, como a la del presidente de los EEUU, Theodoro Roosevelt [1901-1909]. El Reino Unido y los EEUU se oponían al eventual dominio ruso sobre Japón, país que comenzaba a incursionar por la arena internacional"¹⁷.

Inglaterra mantuvo una política favorable al Japón obstaculizando -sin llegar a la beligerancia- las operaciones navales rusas, mientras facilitaba la entrega de los cruceros al Japón. Como resultado del profundo cambio iniciado con la dinastía Meiji de 1868, el imperio nipón apareció como una nueva potencia naval (en 1922 llegó a ser reconocida implícitamente como la tercera, después del Reino Unido y de EEUU). Los dos cruceros acorazados de 8.000 toneladas de desplazamiento pasaron a integrar la flota japonesa con los nombres de *Nishin* (el *Moreno*) y *Kasuga* (el *Rivadavia*). Ambos buques formaron parte el 27 de mayo de 1905 de la línea de batalla de la escuadra del almirante Heihachiro Togo en el combate de Tsushima y contribuyeron a la aplastante victoria de los japoneses sobre la flota zarista, uno de los triunfos más categóricos de la historia naval¹⁸.

En la gestión de la transacción en Italia jugó un papel importante la Comisión Naval Argentina en Europa, diri-



Torre de artillería. El *Rivadavia* posee cañones de 305 mm.

Nomenclatura y tradición

Es norma tradicional -consagrada en muchas armadas-, conservar los nombres de los buques pasándolos de unas naves a otras cuando las primeras han sido radiadas (o perdidas). También es práctica usual designar a un tipo o clase determinada de buques por el nombre de su primer exponente. Ambos casos se dieron con el del *HMS Dreadnought*: hubo un primer buque de ese nombre en 1573 (y alguna fuente señala un caso anterior, hacia 1553), dos sucesivos en los siglos XVII y XVIII, dos en el siglo XIX (de los cuales el más antiguo integró la flota de Nelson).

El acorazado de 1906 fue el séptimo (o el octavo según se considere el caso dudoso de 1553).

Finalmente se bautizó así una nave de la Armada británica en 1960: fue el S 101, primer submarino nuclear británico que navegó hasta 1980.

Otro ejemplo citable es el famoso acorazado alemán *Bismarck* que era el cuarto navío de guerra germano en llevar el nombre del "canciller de hierro".

Así ha ocurrido en la Armada nacional con designaciones como *Almirante Brown*, *La Argentina*, *25 de Mayo*, *Espora*, *Granville*, *Heroína*, *King*, *Libertad*, *Murature*, todos ellos en unidades que navegan en la actualidad.

A veces la política partidista irrumpió en el panorama: en su época hubo varios *General Paz*,

Gobernador Dorrego, *Federación* o *General Rosas*.

Cuando se incorporaron dos grandes cruceros ligeros de origen estadounidense, en 1952, durante el gobierno de Juan D. Perón, fueron bautizados como *9 de Julio* y *17 de Octubre*. En septiembre de 1955 este último fue insignia de la flota rebelde y, obviamente, rebautizado. Pasó a llamarse *General Belgrano*. Es evidente la resistencia a emplear el primer nombre en los relatos de los simpatizantes con el movimiento de 1955. En cuanto a los *dreadnoughts* argentinos, el *ARA Rivadavia* fue el tercero en llevar ese nombre y el *ARA Moreno* fue el segundo así designado (en los *Apuntes...* de Arguindeguy se incluyen en la nómina los dos cruceros acorazados construidos en Italia y vendidos a Japón, con lo que la lista se incrementa a cuatro y tres, respectivamente). Desde el retiro de los dos *dreadnoughts*, hasta hoy, no se volvió a bautizar con esos nombres a buques de guerra nacionales.

gida por el entonces capitán de navío Manuel Domecq García, quien luego se desempeñó como observador a bordo de la escuadra de Togo.

Esta misión obtuvo como resultado un elaborado y detallado informe sobre la guerra y la marina japonesa elevado por dicho oficial a sus superiores. El voluminoso *Estudio...* de cuatro tomos, catalogado como "reservado" por la Armada, influyó en los planes de equipamiento naval de 1908. Entre las experiencias extraídas por los círculos navales se analizan la importancia de la velocidad y de la artillería pesada en los combates navales.

La revolución del Dreadnought

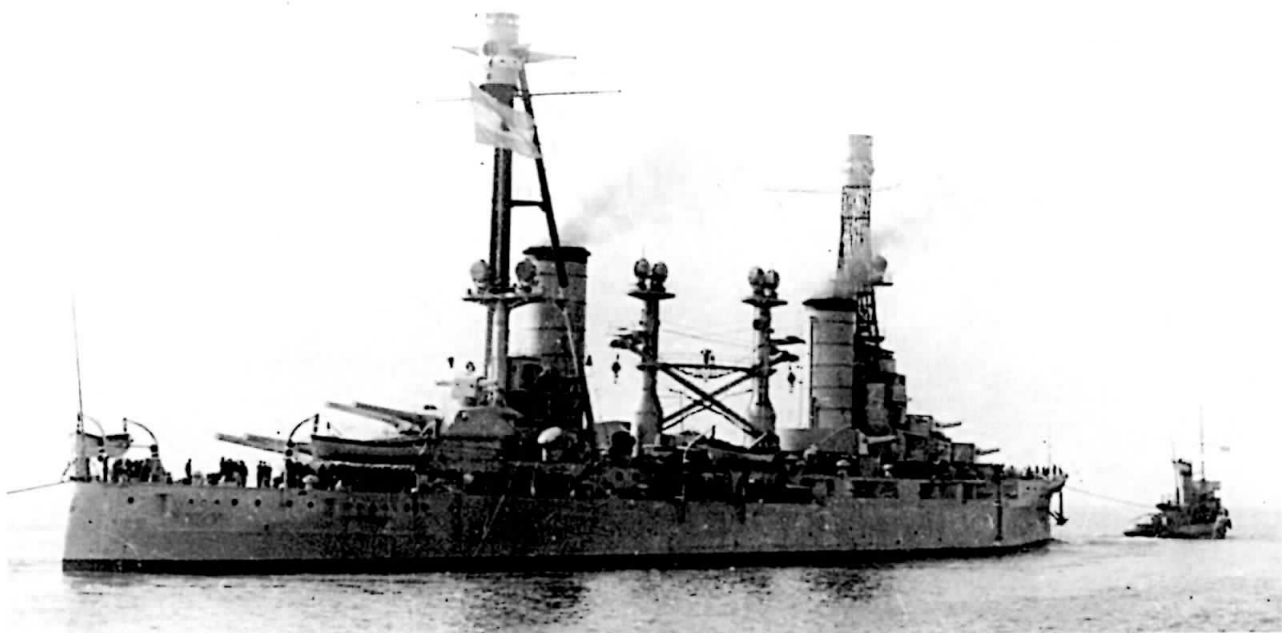
La construcción, en 1906, del acorazado inglés *HMS Dreadnought* implicó una revolución naval que convirtió en obsoletos a los navíos de línea de tipos anteriores aun cuando su construcción datara de época reciente. El historiador italiano Gino Galuppini diferencia, *grosso modo*, varios períodos en la evolución de los acorazados durante los siglos XIX y XX: de 1850 a 1875 "de los acorazados a vela y a vapor" (conservaron ambos sistemas de propulsión simultáneamente); de 1875 a 1900, "de los acorazados sin vela"; y de 1900 a 1925, "de los buques monocalibre o período de los dreadnoughts...". Esta periodización es un enunciado simplificado de un proceso más complejo, pues en los hechos, estas etapas se superponen (por ejemplo, el *USS Monitor* y sus sucesores, pertenecientes a la primera de ellas, carecían de velamen; y la aparición en las escuadras de los buques tipo *dreadnought* coexistió largamente con la permanencia de otros que se clasifican como *predreadnoughts*). La evolución de los acorazados se concretó en varios terre-

nos interrelacionados: armamentos, control del fuego artillero, protección (blindaje), máquinas, instrumental de navegación y comunicaciones, etc.

En lo que hace a su artillería, los acorazados anteriores a la aparición del *dreadnought* poseían un corto número de cañones de grueso calibre, una (a veces dos) batería intermedia con numerosas piezas de calibre medio y otras baterías con cañones ligeros (generalmente como defensa contra los buques torpederos).

De este tipo eran los buques de batalla que se batieron en la guerra entre España y Estados Unidos de 1898; y en la de Rusia contra Japón de 1904-1905. De esas experiencias y de otras circunstancias surgió -explica el marino e historiador naval argentino Juan A. Imperiale- "el concepto del *dreadnought*" que "derivó de la comprobación de que el acorazado, en el formato que había tenido a partir de 1892, tenía deficiencias básicas en la composición de su armamento y teoría de combate. No tenía sentido montar números cada vez mayores de cañones de calibre capaces de batir al enemigo sólo a cortas distancias, dentro del alcance de sus torpedos, cuando un mayor número de sus cañones principales permitiría hacerlo a distancias mayores pero fuera del alcance de esas armas submarinas. Por lo tanto, la esencia del concepto del *Dreadnought* fue deshacerse de la batería intermedia y producir un buque armado sólo con cañones de grueso calibre. A una batería de 305 mm que independientemente de la dirección en que disparara sus salvas eran el doble de las que podía disparar cualquier *predreadnought*, se agregaron mejor protección y velocidad"¹⁹. La velocidad estaba relacionada con el empleo de turbinas que también era novedoso.

Esas naves, poseían baterías antitorpederos, pero su principal elemento ofensivo era una batería principal equipada



El **ARA Moreno**. Auxiliado por remolcadores, sale del puerto; se distinguen fácilmente sus torres principales de artillería.

con cañones de igual calibre (una de las denominaciones usadas fue la de "acorazados monocalibre"). Los cañones empleados como armamento principal tenían un calibre de 12 pulgadas (305 mm) pero más tarde, en los *superdreadnoughts*, se ensayaron armas mayores: de 13, 14 o 15 pulgadas (381 mm). Los alemanes usaron también en ambas guerras mundiales piezas de 11 pulgadas (280 mm) en varios de sus buques.

La idea tuvo diversos "padres" pues respondió a una evolución lógica dictada por los resultados de la experiencia. Fue expuesta en 1903 por el ingeniero naval italiano Vittorio Cuniberti y concretada en Inglaterra por la acción del almirante inglés John Arbuthnot Fisher quien, por su parte, se atribuyó el haber concebido la novedad antes que Cuniberti la expusiera. Desde su cargo de primer lord naval, Fisher ordenó la construcción del *Dreadnought*, armado con diez cañones de 12 pulgadas. El nombre del buque surgió, según Fisher, de su lema personal "*Fear God and Dread Nought*" ("Teme a Dios y no tengas miedo de nada más"). Lo cierto es que el nombre en cuestión pertenecía a la tradición de la Armada británica desde el siglo XVI.

La importancia de los nuevos buques fue tal que el nombre del primero de ellos se convirtió casi en sinónimo de "acorazado". Gran Bretaña poseía antes de 1906 más de trescientos buques de guerra; la introducción del tipo *dreadnought* y otras drásticas reformas impulsadas por Fisher llevaron al desguace de casi un centenar de buques al que el marino citado consideraba "*un museo flotante*".

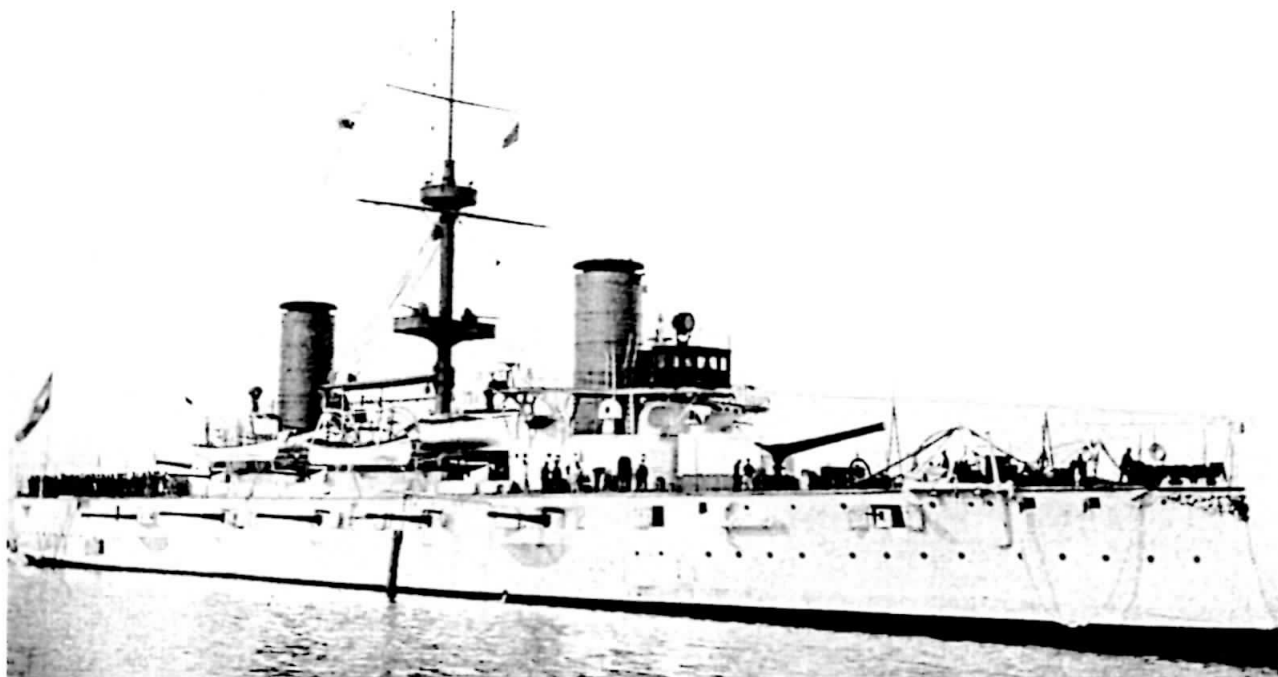
Las grandes potencias entraron en una carrera por la posesión de *dreadnoughts* (y luego *superdreadnoughts*) y otros Estados de segundo orden pugnaron por poseerlos en escala más reducida. Entre 1906 y 1922 se construyeron 115

buques clasificados como *dreadnoughts* y *super dreadnoughts*²⁰; encabezaba la lista el Reino Unido con 35, seguía Estados Unidos con 22 y Alemania con 19. También los poseyeron Italia, Francia, Rusia, Austria-Hungría, Japón y España. Entre 1918 y 1922 los vencedores de la Primera Guerra Mundial impusieron la limitación de armamentos a la vencida Alemania, prohibiéndole construir grandes acorazados.

En 1922, un acuerdo internacional en materia de armamentos navales limitó el número de buques a cada potencia.

La brecha tecnológica entre las primeras potencias y los otros Estados también se hizo visible en el ámbito naval. Mientras las primeras poseían una industria capaz de proveerles de naves de guerra importantes, los demás países dependían generalmente, para dotar a sus escuadras y nutrir sus arsenales de las compras realizadas en aquellos más desarrollados. La dependencia se extendía a las grandes reformas que exigieron a menudo los equipos y armamentos por el avance de la tecnología. El ya importante mercado internacional de armamentos cobró más alto vuelo y fue otro escenario de competencia.

La industria bélica recibió colosales inversiones y se contó (como ocurre en nuestros días) en la primera línea del capitalismo industrial: empresas como la de los Krupp prusianos, la firma inglesa Vickers Armstrong o la francesa Creusot constituyeron verdaderos imperios económicos. El caso de Krupp es emblemático: sus sucesivos propietarios hacían cuestión de patriotismo que las fuerzas armadas del Estado (Prusia hasta 1871, el Imperio Alemán desde esa fecha) se equiparan en sus talleres; pero no les temblaba la mano en colocar sus blindajes o sus cañones en otros países, aun-



El acorazado *Pueyrrudón*. Sus torres de proa y popa tienen los cañones ligeramente alzados, cosa poco frecuente.

que fueran potenciales adversarios de los alemanes.

Diplomacia y dreadnoughts en Sudamérica

Solamente tres países latinoamericanos incorporaron naves del tipo *dreadnought*: Brasil, Argentina y Chile, en ese orden. Efectivamente, fue Brasil el que dio el primer paso, al encargar en 1906 a los astilleros ingleses, tres acorazados. Sólo se efectivizó la incorporación de dos de ellos en 1910: el *Minas Gerais* y el *Sao Paulo*, naves de 21.200 toneladas, armadas con doce cañones de 305 mm de calibre. La iniciativa se basó en la convicción dominante en los círculos dirigentes de ese país de ser una potencia importante, que necesitaba poseer una poderosa escuadra. Con aquellas adquisiciones, Brasil obtuvo *"superioridad sobre muchas potencias navales importantes y sobre todos sus vecinos, superioridad que no sería desafiada durante cuatro años y con planes para aumentarla..."*²¹. Se reavivaron antiguas sospechas en el cono sur: *"Los brasileños temían que la Argentina fuera a restablecer la soberanía sobre los antiguos territorios del virreinato. Los argentinos sospechaban que el Brasil estaba detrás de la firme posición uruguaya en la cuestión por la jurisdicción territorial de las aguas del Plata"*²².

En la Argentina, la Armada y los círculos a ella vinculados iniciaron una vigorosa campaña que incluyó a varios órganos de prensa, para difundir en la opinión pública la imperiosa necesidad de adquirir *dreadnoughts*. Entre los medios más entusiastas se contó el matutino porteño *La Prensa*. El tema se discutió en diversos ámbitos de la opinión pública y en el Congreso. Finalmente se impuso la idea y a fines de 1908 -durante la presidencia de José Figueroa Alcorta- el Congreso aprobó la inversión para comprar dos buques de batalla, y un tercero si fuera necesario, junto con flotillas de destructores.

El gobierno argentino encargó a una Comisión Naval especial instalada en Londres la tarea de recibir y evaluar los proyectos presentados por empresas constructoras europeas y estadounidenses. La comisión, presidida por el contraalmirante Onofrio Betbeder, apeló al recurso de, una vez estudiados los proyectos presentados por unas quince empresas, llamar a un nuevo concurso incorporando nuevos requerimientos. *"El proceso fue repetido por segunda vez. Esto indignó a los competidores que creyeron robados sus secretos industriales"*²³.

Las relaciones entre la Argentina y Estados Unidos no habían tenido hasta entonces similar nivel de importancia que las de nuestro país con Gran Bretaña. En el ámbito panamericano, la tendencia de Washington a liderar el continente a través de un compromiso hemisférico había chocado con la posición argentina de preservar sus relaciones con Europa. Así había ocurrido desde la Primera Conferencia Interamericana de 1889. Una de las manifestaciones de esa conflictiva relación era que Buenos Aires y Washington no dieron nivel de embajadas a sus respectivas legaciones hasta fines de 1914. Sin embargo, las relaciones parecieron mejorar en torno a la Conferencia Interamericana de 1910, que tuvo por sede Buenos Aires. Los empresarios estadounidenses requirieron y obtuvieron apoyo del gobierno del presidente Taft. Señala Peterson que los círculos oficiales de Washington y los de los armadores de ese país hicieron activas gestiones para lograr el contrato naval. Afirma que *"[cita una fuente diplomática] después de siete meses de acción constante, agresiva... los esfuerzos de la administración dieron fruto. El 21 de enero de 1910 la Comisión Naval argentina [en Londres] concedió los contratos para dos barcos de guerra, más grandes que ninguno de los existentes, a la Fore River Ship*



La fragata *Sarmiento*. Arribó a Hamburgo en 1923, donde fue recibida por las autoridades alemanas.

Building Company [...] En competencia con treinta o más rivales de Inglaterra y otras naciones, la alianza de la diplomacia norteamericana y la empresa privada había ganado la parte del león"²⁴. Otra importante empresa estadounidense -la Bethlehem Steel Corporation- *obtuvo los contratos para fabricar la artillería de los [buques] torpederos que habrían de construirse en astilleros europeos*". Según Peterson al "*contribuir a la paridad naval de la Argentina, los Estados Unidos habían ayudado a estabilizar la lucha por el poder en América del Sur. Al conceder contratos navales a constructores norteamericanos, la Argentina negaba [por el momento] cualesquiera intenciones que hubiera tenido de unirse con Brasil y Chile para neutralizar la influencia norteamericana en el continente...*"²⁵.

También es cierto que el costo fijado para cada uno de los acorazados por los estadounidenses -2.200.000 libras esterlinas-, era 220.400 libras más barato que el competidor más cercano²⁶. Los británicos, en cambio, lograron hacerse con el encargo chileno de dos acorazados. Esta transacción se vio demorada por el estallido de la Primera Guerra Mundial. En esas circunstancias cuando el Almirantazgo inglés -cuyo jefe era desde 1911 Winston S. Churchill, con quien colaboraba Fisher- reconsideró el destino de los navíos en construcción para potencias extranjeras y decidió incautar los dos buques chilenos en beneficio de su propia Armada. La marina del país trasandino no recibió su primer (y único) *dreadnought* hasta 1920, denominado *Almirante Latorre*, nave de 32.120 toneladas de desplazamiento y equipada con piezas de 356 mm, nominalmente más poderoso que los de Brasil y Argentina. El segundo buque permaneció en la Armada británica, reformado como portaaviones.

Rivadavia y Moreno a flote

"Que el espíritu del gran Rivadavia permanezca por siempre en el puente de nuestro hermoso acorazado" expresó el representante argentino en Estados Unidos, Rómulo S. Naón, durante las ceremonias de botadura del primer *dreadnought* argentino realizada el 26 de agosto de 1911 en el astillero de Fore River, de Quincy, Massachusset. El acto, presenciado por miles de espectadores, ocupó las crónicas de los diarios argentinos y contó con la adhesión del presidente estadounidense Taft mediante un telegrama en el que expresó sus felicitaciones por "*el feliz lanzamiento en un astillero norteamericano del acorazado más grande del mundo y espero sinceramente que su gobierno utilizará la nave para la paz que ella contribuirá a asegurar y no en encuentros bélicos...*".

Similares manifestaciones motivó la botadura del *Moreno*, realizada un mes más tarde en Camden, cerca de Filadelfia. Esta vez el doctor Naón expresó que "*el espíritu de Moreno evoca los más nobles ideales humanitarios y regirá el destino de este buque como el más grato homenaje de glorificación que puede tributarse a la memoria del ilustre prócer...*". Una vez botados, los trabajos de construcción llevaron otros tres años, completándose a fines de 1914.

"La muchachada de a bordo"

El 5 de febrero de 1936 se estrenó en Buenos Aires la película "La muchachada de a bordo" dirigida por Manuel Romero, también autor del guión. Integraban el reparto Luis Sandrini, Santiago Arrieta, Tito Lusiardo, José Gola, Benita Puertolas y Alicia Barrie. Era una comedia ligera, con toques de romanticismo algo ñoño y chispazos de patriótica marcialidad. El nudo del argumento era la competencia -algo ingenua para los parámetros actuales-, por una mujer entre un marinero raso y un joven oficial, asunto resuelto en el guión muy dentro de los buenos modales.

El film tiene interés para el tema de esta nota porque el escenario principal de la trama es el ARA *Rivadavia*: muchas secuencias incluyen tomas de las cubiertas y superestructuras del acorazado y escenas del desempeño de la tripulación del buque en formaciones y faenas diversas. Aparece también alguna fugaz visión de los dos *dreadnoughts* en el "muelle de los acorazados" de Puerto Belgrano. Como detalle al margen se puede señalar que una marcha de Alberto Soifer cantada en el film, se convirtió más tarde en pieza del repertorio de la Armada. En 1966 se realizó -bajo la dirección de Enrique Cahen Salaberry- una *remake*: en este caso el buque de referencia era el portaaviones ARA *Independencia* que, casualmente, fue adquirido en Inglaterra con los fondos obtenidos de la venta de los *Moreno* y *Rivadavia* y del guardacostas *Pueyrredón*.



Esas tareas incluyeron la instalación de las máquinas, la artillería, la realización de pruebas de mar, adiestramiento de la tripulación, etc.

Los *ARA Moreno* y *ARA Rivadavia* eran verdaderos colosos del mar: desplazaban -al completo- 31.000 toneladas (de las que 7.600 correspondían a la coraza), medían 181 metros de eslora y casi 30 de manga. Su armamento principal constaba de 12 piezas de 305 mm. La batería secundaria incluía 12 cañones de 152 mm. Sus calderas quemaban carbón y sus turbinas de vapor les permitían una velocidad máxima de 23 nudos (42, 6 kilómetros por hora); requerían una tripulación de 1.220 hombres.

Sobre las inversiones navales

La idea de que era necesario poseer grandes acorazados encontró en el Congreso la coherente oposición de los representantes del Partido Socialista, que no creían que fuera conveniente invertir fortunas en tales armamentos y que había mejor destino para ese dinero. En julio de 1914, mientras se debatía la idea de construir o no una tercera nave, un grupo de legisladores de dicha minoría (Nicolás



Pruebas de tiro. La plana mayor observa desde el *ARA Rivadavia* las maniobras que realiza el *ARA Moreno*.

Repetto, Mario Bravo y Juan B. Justo, entre otros) presentaron un proyecto de ley que disponía la venta de los dos acorazados: con lo producido debía crearse un fondo para el fomento de la construcción escolar y la pequeña propiedad rural. Cuestionaron, por boca de Repetto, "la faz o tendencia agresiva de la diplomacia" y destacaron la creencia popular de que "los armamentos constituyen un negocio de corredores". El mismo orador aseguró que "En las numerosas asambleas celebradas por el partido socialista durante la última campaña electoral, la idea de la enajenación de los dreadnoughts fue acogida con la mayor simpatía y aplaudida por la masa popular...". Asimismo cuestionó el tratamiento del asunto en sesiones secretas, pues por cierto no disipaban "la suspicacia del pueblo, que quiere ver siempre en los asuntos de armamentos la intervención del comisionista y de las manos sucias de los políticos sin escrúpulos...". En el discurso de Repetto y en una presentación escrita fundamentaron su idea también en razones técnicas y en el costo del mantenimiento que implicaba la posesión de tales buques. "Cuando no se es un país realmente marítimo y no se ha alcanzado un grado muy alto en el desarrollo de la técnica general, no se puede ser una potencia naval. Los grandes acorazados y especialmente los dreadnoughts, son inaceptables para países que carecen de numerosos puertos, diques de carena, personal competente para mantenerlos y arsenales convenientemente dotados para efectuar en ellos las difíciles reparaciones que exigen con frecuencia esas naves poderosas..."²⁷. El proyecto no prosperó y la polémica se prolongó en el tiempo.

Los defensores de la posesión de grandes acorazados, por su parte, destacaron su valor como los mayores navíos de la historia nacional "... núcleo principal del Poder Naval Argentino entre la fecha de su incorporación y 1951"²⁸ y un aporte fundamental a la formación profesional de los mandos y las tripulaciones locales. El historiador naval Scheina explica, por su parte, que "la carrera de los acorazados en Iberoamérica terminó a causa de su enorme coste [...]", lo invertido en la adquisición, comenta, fue mínimo "comparado con el coste de su mantenimiento durante varias décadas"²⁹.

Pasión por los acorazados

El arribo al país de los dos grandes acorazados, ampliamente difundido por la prensa de la época, despertó reacciones muy variadas. Por de pronto curiosidad, esa curiosidad que convocan los grandes buques de guerra; también orgullo en los que les gustaba jactarse del poderío argentino; aunque no faltó el repudio en aquellos que veían en los armamentos de todo tipo simples máquinas de destrucción. La permanencia del *Rivadavia* en el puerto de Buenos Aires en febrero de 1915 reunió multitudes: en solamente tres días en que se habilitó al público las cubiertas del acorazado fueron visitadas por 47.000 personas. Pero un eco curioso fue el que se dio en el campo de la música popular: varios compositores dedicaron su talento a homenajear a los buques y a sus tripulantes. Algunas de estas piezas son mencionadas en el trabajo de Cespi y Pinson "El tango y la Marina". Entre ellos, el

inmigrante italiano Carmelo Liparini, que perteneció al Ejército como director de banda, compuso un tango "dedicado al Sr. Comandante, oficiales y tripulación del primer acorazado argentino" titulado "Dreadnought Rivadavia"; otra pieza homónima se debió a Luis D'Argenio. Es muy probable que se trate del más extraño nombre asignado a un tango... no es difícil imaginar los reparos de algún guapo del suburbio pidiendo a la orquesta que tocaran "el Dreadnought".

El porteño Angel Gregorio Villoldo se inspiró en el mismo tema, pero castellanizándolo "Acorazado Rivadavia", dedicado al comandante y la oficialidad del buque. Esta pieza fue grabada por el Cuarteto del Centenario.

El Moreno tuvo también su tango, compuesto por Fortunato Cardullo y dedicado al capitán de navío Ismael Galíndez que comandó el buque en 1915 y parte de 1916.

Olga Fernández Latour de Botas, al exponer sobre el folclore y el tradicionalismo durante la presidencia de Marcelo T. de Alvear, sostiene que este fenómeno debe encuadrarse en el ambiente generado por los festejos del Centenario que se manifestó en el impulso "para celebrar las glorias de la patria"; y cita otras piezas musicales creada en el mismo clima: entre otros, los casos de "El sargento Cabral. Tango N° 1" de Manuel Campoamor; los tangos "Tacuarí. Tango patriótico" y "Urquiza" de José Luis Padula; "Chacabuco", tango de Carlos H. Macchi; y "2 de Línea", tango de Pedro D. Sofia.

Misiones oficiales

Los dos acorazados permanecieron en actividad como naves capitales de la Flota de Mar durante más de treinta años, participando en maniobras y ejercicios de rutina. Entre 1924 y 1926 ambos buques se trasladaron a Estados Unidos para trabajos de modernización. La reforma más importante fue la conversión de sus máquinas para consumir petróleo en lugar de carbón, y también se modificaron los sistemas de control de tiro de su potente artillería. En diversas oportunidades cumplieron funciones de representación. En 1924, por ejemplo, el Moreno -en ruta a los Estados Unidos para ser modernizado- trasladó a Perú a la delegación argentina enviada a participar en los actos conmemorativos del centenario de la batalla de Ayacucho. Encabezaba la delegación el ministro de Guerra, general Agustín P. Justo; y entre la comitiva se encontraba Leopoldo Lugones: allí, en el transcurso de una conferencia y en el marco de aquellos festejos, el famoso escritor anunció enfáticamente que "Ha sonado otra vez, para bien del mundo, la hora de la espada", idea que se considera a menudo entre los ominosos precedentes del golpe militar de septiembre de 1930.

En octubre de 1933 el presidente Agustín P. Justo viajó a Río de Janeiro en visita oficial, gesto que fue retribuido en mayo de 1935 por el presidente Getulio Vargas. Ambos mandatarios eligieron como medio de transporte un buque capital de las respectivas escuadras: Justo llegó a Río de Janeiro en el Moreno; Vargas arribó a Buenos Aires a

bordo del Sao Paulo. Una muestra mayor de despliegue ostensible de poderío naval tuvo lugar en noviembre de 1936. A principios de ese año el gobierno de los Estados Unidos, presidido por Franklin D. Roosevelt, propició la celebración de una conferencia interamericana extraordinaria y propuso a Buenos Aires como sede del evento. La propuesta tendía a incluir a la Argentina en la política interamericana del estadista demócrata. El gobierno argentino aceptó la propuesta y, como parte de los actos, se acordó una visita oficial de Roosevelt; era la primera vez que un presidente estadounidense en ejercicio del mando llegaba a la ciudad de Buenos Aires. Roosevelt viajó a bordo del crucero pesado USS *Indianapolis* al que escoltaban otros dos buques de la Armada de Estados Unidos. El gobierno argentino destacó al grueso de los navíos de la Flota de Mar: al mando del almirante Scasso, los acorazados ARA *Moreno* y ARA *Rivadavia*, el crucero pesado ARA *Almirante Brown* y varios destructores, salieron al encuentro de la flotilla visitante a la que alcanzaron el 29 de noviembre ante las costas del Brasil, dándoles escolta hasta el puerto de Buenos Aires, al que arribaron el lunes 30. Sin duda Roosevelt debía estar perfectamente informado que los dos grandes acorazados argentinos eran de factura estadounidense. Tras participar en la inauguración de la conferencia, la comitiva extranjera se reembarcó el 2 de diciembre y el *Indianópolis* zarpó rumbo a su patria. En su tránsito por el estuario fue escoltado nuevamente por los buques de la Armada argentina. Roosevelt recibió en Buenos Aires una multitudinaria bienvenida, pero ello no mejoró la relación bilateral; tampoco debió contribuir a esa relación el hecho de que cuando se disponía a pronunciar su discurso en el Congreso de la Nación, resonara en el recinto "desde una de las galerías altas una expresión inoportuna...", uno de los espectadores voceó "¡Abajo el imperialismo norteamericano!"³⁰. El grito había sido profirido por Liborio Justo, hijo del presidente argentino, de militancia trotskista.

En 1937 ambos acorazados se trasladaron a Europa donde el Moreno participó en revista naval internacional en Spithhead con motivo de la coronación del rey Jorge VI de Gran Bretaña. Ambos buques visitaron luego el puerto alemán de Wilhemshaven.

En 1946 el Moreno encabezó una escuadra integrada por los cruceros pesados ARA *25 de Mayo* y ARA *Almirante Brown* y seis destructores. Su misión fue sumarse, en Valparaíso, a los festejos de un cambio presidencial en Chile. A fines del mismo año correspondió al ARA *Rivadavia* transportar a una numerosa delegación, encabezada por el senador nacional Diego Luis Molinari, en una gira que tocó México y los puertos de varias naciones del Caribe.

1941 Trágica colisión

El 3 de octubre de 1941, la Flota de Mar realizaba maniobras a la altura del cabo Querandí, 50 millas al nor-este de Mar del Plata, en medio de una intensa niebla, sin contar con otros medios de detección que el sonido de sil-

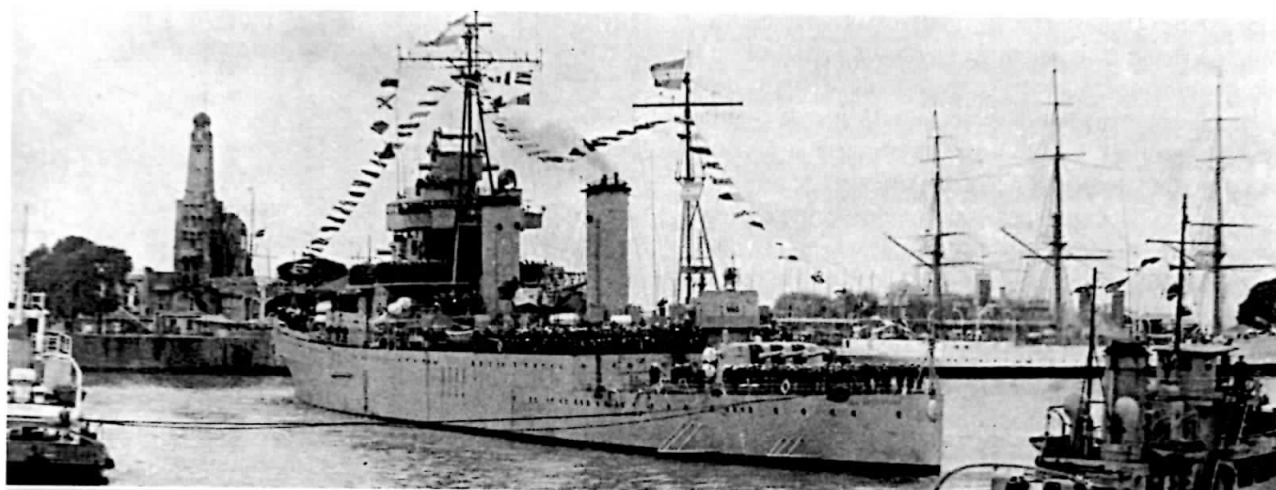
batos, sirenas o campanas: el radar era por entonces un secreto reservado a unas pocas potencias beligerantes (hacia dos años que había estallado la Segunda Guerra que, pocas semanas después, se hizo mundial con el ataque japonés a Estados Unidos). En un momento dado se ordenó por radio un cambio de posiciones como consecuencia del cual el torpedero ARA *Corrientes* fue embestido, y prácticamente partido en dos, por el crucero pesado ARA *Almirante Brown*. Un oficial sobreviviente del malogrado *Corrientes* pudo testificar también la segunda colisión de la trágica jornada: *"En estas circunstancias, desde el fondo de la niebla, por nuestro través de babor, hizo su aparición, como un monstruo, el acorazado 'Moreno'. Inicialmente no me di cuenta de lo que estaba sucediendo y supuse que el 'Moreno', en conocimiento del siniestro, acudía en nuestra ayuda"*. El mismo testimonio señala las fallas que contribuyeron a agravar el desastre: *"La realidad -esto lo supimos después- fue que el Comandante del 'Moreno', que era la 'nave almirante', no tenía idea de lo ocurrido, dado que en dicho buque las comunicaciones dependían del Comandante en Jefe [de la Flota] y las señales eran enviadas al Puente del Almirante directamente; éste después las derivaba al Puente de Comando del buque por teléfono, bocina o tubo neumático. De esta manera, la señal de 'emergencia' lanzada por el 'Brown' luego del choque quedó bloqueada inexplicablemente en el Estado Mayor de la Escuadra, en tanto, el Comandante del buque 'Moreno', capitán Pantin seguía navegando a 10 nudos, ajeno e ignorante del siniestro que había ocurrido, exactamente en la derrota [recorrido] que estaba siguiendo"*³¹. El acorazado en cuestión embistió, a su vez, al crucero produciéndole serias averías. El ARA *Rivadavia* seguía las aguas del *Moreno*, pero su comando obró con prudencia y evitó un tercer accidente. El *Corrientes* se hundió, perecieron catorce de sus tripulantes y varios resultaron heridos. De las actuaciones posteriores resultó *"...una condena al comando y la secundía del Corrientes por impericia y hubo condenas menores para los oficiales de guardia en el puente de los buques dañados, sanciones que no alcanzaron a la autoridad*

*naval que ordenara la ejercitación y maniobra que produjera el accidente, lo que provocara en su momento descontento manifiesto a bordo de la Escuadra"*³².

1955: los cañones del Moreno

Al finalizar la década de 1940 los dos acorazados prácticamente dejaron de navegar y permanecieron con tripulaciones mínimas en Puerto Belgrano. El *Moreno* fue utilizado como alojamiento de personal y en él izó su insignia en algunas oportunidades el comandante de la Flota de Mar cuando ésta se hallaba en puerto. Cuando estalló la revolución de septiembre de 1955 y Puerto Belgrano y la Flota se sublevaron -como casi toda la Marina-, el *Moreno* sirvió de prisión a los oficiales navales que se opusieron al movimiento. Allí se alojaron también oficiales del ejército leal al gobierno de Perón que cayeron prisioneros de los rebeldes durante las operaciones.

La base naval sublevada fue amenazada en esos días por el cerco de tropas que obedecían al gobierno peronista. El comando naval rebelde consideró a los buques inactivos surtos en la base, como posible medio de defensa -testimonio en sus memorias uno de los comandantes rebeldes- la artillería pesada de los *"acorazados Moreno y Rivadavia y los cruceros Almirante Brown y 25 de Mayo, los cuatro en reserva y con una dotación reducida al mínimo indispensable para su mantenimiento..."*³³. Teóricamente ello suponía un gran poder de fuego: veinticuatro cañones de 305 mm y doce de 190 mm. Pero la escasez de personal lo impedía. No obstante se tomaron medidas para habilitar *"las dos torres de popa"* del *Moreno*: cuatro piezas de 305 mm con un alcance de veinte kilómetros. Afortunadamente las fuerzas leales detuvieron su avance y el fuego cesó en todas partes ante la decisión de Perón de abandonar el poder. La victoria revolucionaria evitó que esos cañones fueran realmente disparados sobre tropas nacionales. Fue prácticamente la única oportunidad en que alguno de los *dreadnoughts* argentinos estuvo a punto de entrar en combate real.



Crucero ARA la Argentina. A finales de los años '40 naves de este tipo reemplazaron a los acorazados como buques capitales.

De los acorazados a los portaaviones

La Primera Guerra Mundial (1914-1918) había sido el marco mundial del despliegue masivo de *dreadnoughts* y *superdreadnoughts* por parte de las potencias navales. En las dos décadas siguientes se construyeron buques aun más veloces y armados. En la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) todas las grandes potencias emplearon acorazados. Sin embargo la hora de esos gigantescos navíos había pasado: el poder aeronaval se mostró supremo; demostraron este hecho las sucesivas catástrofes del alemán *Bismarck*, del inglés *Prince of Wales* o de los dos acorazados más potentes de la historia, los buques de batalla japoneses *Musashi* y *Yamato*. El portaaviones pasó a ser el primer buque capital y los acorazados que quedaban formaban entre sus escoltas o eran empleados para bombardeo de costas; en la segunda mitad del siglo XX sólo la Armada estadounidense empleó unos pocos acorazados como plataformas artilleras para batir con sus grandes cañones y con flamantes misiles el territorio enemigo. En la Armada argentina y en sus pares brasileña y chilena, grandes cruceros adquiridos en Estados Unidos pasaron a ser las naves capitales. Tal el caso de los cruceros ligeros *ARA 9 de Julio* y *ARA 17 de Octubre* -rebautizado en septiembre de 1955 *General Belgrano*-, incorporados en 1951 y 1952. Tanto esos dos buques como los semejantes incorporados a las marinas de guerra de Brasil y Chile eran veteranos de la Segunda Guerra Mundial.

En las esferas navales argentinas se planteó, ya en 1942, la ambiciosa idea de adquirir dos portaaviones. Se obtuvo aprobación gubernamental en septiembre de 1943. Pero "...la situación internacional y el estado de la inserción argentina dentro de ella demoraron la adquisición por trece años..."³⁴. En 1957 se decidió finalmente la compra del portaaviones inglés *HMS Warrior*, acción hecha efectiva por el decreto 5938 "secreto" de septiembre de 1958, durante la presidencia de Arturo Frondizi. El buque -rebautizado *Independencia*- había sido terminado en enero de 1946. Puede suponerse que el peso obtenido en el orden interno por la Armada -principal factor militar de la caída de Perón- jugó su papel en la decisión. Para la adquisición se emplearon los fondos obtenidos por la venta de tres acorazados que hacía tiempo habían dejado de navegar: el *Moreno*, el *Rivadavia* y el *Pueyrredón*. Los dos *dreadnoughts* fueron vendidos para desguace; el *Moreno* en Japón y el *Rivadavia* en Italia.

Despedidos por las sirenas de los barcos surtos en Puerto Belgrano -base que, como se ha dicho, había nacido para servir de fondeadero y sostén de la Flota de Mar- los dos navíos fueron conducidos a remolque a su destino. En diciembre de 1958 el "muelle de acorazados" de Puerto Belgrano fue ocupado por el portaaviones ligero *Warrior*, rebautizado *ARA Independencia*. Perteneciente a la clase *Colussus* tenía un desplazamiento de 19.000 toneladas, podía alcanzar una velocidad máxima de 25 nudos y transportar 30 aviones, poseía un armamento antiaéreo integrado por piezas de 40 y de 20 mm, y su tripulación era de 1.175 hombres. Prestó servicios hasta 1969, año en que fue reemplazado por el *ARA 25 de Mayo*, otro portaaviones ligero de ori-

Colofón

En 1977 la Inteligencia británica percibió señales de alarma en el Atlántico sur y decidió hacer una discreta maniobra para disuadir a la junta militar que entonces regía la Argentina, de toda intención de accionar sobre las irredentas islas Malvinas. Las medidas preventivas incluyeron el envío a la zona de una fragata y un submarino nuclear de ataque. Se trataba del S 101 *Dreadnought*, que fue retirado de servicio en 1980.

Desde mediados de la década de 1960 los submarinos de propulsión nuclear se habían convertido en armas estratégicas de primera línea. La supremacía de estas naves sobre los grandes buques de superficie antiguos quedó trágicamente demostrada en el hundimiento del *ARA General Belgrano* por el *HMS Conqueror* durante la Guerra de Malvinas, en 1982.



gen británico, construido en 1945 por los antiguos astilleros Camell Laird & Co. de Birkenhead, y que revistaba entonces en la marina holandesa.

Desde la llegada de los monitores de la "Escuadra de Sarmiento" hasta la partida rumbo al desguace de los *dreadnoughts*, transcurrieron casi exactamente tres cuartos de siglo, lapso similar -salvo casos excepcionales- al de la vigencia de los acorazados en el mundo. Para los marinos y para los defensores de la posesión por parte de la Armada de navíos de primera línea, los acorazados adquiridos jugaron un rol imprescindible, por simple presencia, aunque no hayan entrado en combate jamás; sobre todo por su poder

de disuasión en el conflicto con Chile, por ejemplo. Para otros sectores constituyeron una erogación innecesaria, como -por otra parte- los armamentos en general. Al evaluar la incorporación de *dreadnoughts* a las marinas sudamericanas, sintetiza Scheina: "*Hojeando los números de las publicaciones [especializadas] Weyer's y Jane's anteriores la 2ª. Guerra Mundial, es imposible no detenerse en los acorazados latinoamericanos y verlos como un dispendioso símbolo de orgullo nacional con escasa aplicación práctica. Y, sin embargo, estos buques fueron tan decisivos para las flotas australes como los acorazados de las grandes potencias navales para sus respectivas marinas...*"³⁵. Aunque ahora, ya son historia. ■

Notas

- | | | | | | |
|--|--|--|---|---|--|
| <p>1. Ver <i>Todo es Historia</i> N° 488, marzo de 2008.</p> <p>2. Arguindeguy, op.cit., pág. 2193, tomo V. Ver Lacoste, P. "No hay guerra entre Arg. y Chile" en <i>Todo es Historia</i> N° 418, mayo de 2002. (N.deR.)</p> <p>3. <i>Dreadnought</i>: el que nada teme. Diccionario Simon and Shuster's).</p> <p>4. De la Plaza, electo como vicepresidente</p> | <p>en 1910, a la muerte del presidente Sáenz Peña asumió como presidente.</p> <p>5. H.F. Peterson, op. cit., pág. 330 y 331.</p> <p>6. W.S. Churchill, c. 1930, pág. 24.</p> <p>7. Don Russell en Durvan: <i>Gran Enciclopedia del Mundo</i>. Bilbao, 1967. Vol. 1 pág. 182.</p> <p>8. Howard, op. cit., pág. 217.</p> <p>9. Rodríguez González, op.cit., pág. 38</p> | <p>10. Morell, en Destefani, op. cit., pág. 67.</p> <p>11. Si quieres la paz, prepárate para la guerra.</p> <p>12. Oyarzábal, op. cit. pág. 243.</p> <p>13. En septiembre de 1955 tuvo un rol importante en la derrota del gobierno peronista.</p> <p>14. Dicha nave se mantiene a flote como buque museo en el puerto de la Capital.</p> <p>15. Arguindeguy y</p> | <p>Rodríguez, op. cit., pág. 173.</p> <p>16. Cita de E. González Lozieme, en Destefani, op. cit., tomo VIII, cap XIII, pág. 396.</p> <p>17. Gilbert, pág. 95</p> <p>18. Al punto que se lo ha considerado como "el Trafalgar del Pacífico", equiparando a Togo con el ya legendario Horatio Nelson.</p> <p>19. Imperiale en: www.centronaval.org.ar/boletin/bcn/BCN80</p> | <p>9/809/imperialepdf</p> <p>20. Ibidem.</p> <p>21. Scheina, <i>Iberoamérica</i>, op.cit, pág.108</p> <p>22. Peterson, op. cit., pág. 325.</p> <p>23. Scheina, <i>Iberoamérica</i>, op.cit, pág.110.</p> <p>24. Peterson, op. cit., pág. 330 y 331.</p> <p>25. Ibidem.</p> <p>26. Scheina, <i>Iberoamérica</i>, op.cit, pág.111.</p> <p>27. Repetto en <i>Diario de Sesiones</i>, op.cit., pág. 906 y ss.</p> | <p>28. Arguindeguy, op. cit., pág. 2214, tomo V.</p> <p>29. Scheina, <i>Iberoamérica</i>, op.cit, pág.114.</p> <p>30. En <i>La Prensa</i>, 28 de noviembre de 1936.</p> <p>31. Romano Yalour, op. cit., pág.</p> <p>32. Arguindeguy y Rodríguez, pág. 241.</p> <p>33. Perren, op.cit., págs. 104/5 y 212.</p> <p>34. Arguindeguy y Rodríguez, pág. 253.</p> <p>35. Scheina, <i>Acorazados</i>, op. cit., pág. 135.</p> |
|--|--|--|---|---|--|

Bibliografía

- Arguindeguy**, Pablo E.: *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina*. (1810 - 1970). Bs. As., Departamento de Estudios Históricos Navales, 1972. 7 Vols. Se consultaron los tomos IV al VII.
- Arguindeguy**, Pablo E. y **Rodríguez**, Horacio: *Las fuerzas navales argentinas. Historia de la flota de mar*. Bs. As., Instituto Browniano, 1995.
- Burzaco**, Ricardo: *Acorazados y cruceros de la Armada Argentina 1881-1982*. Láminas de Patrio Ortiz. Bs. As, Eugenio B Ediciones, 1997.
- Burzio**, Humberto F.: "Armada Nacional". En Academia Nacional de la Historia. *Historia Argentina Contemporánea. 1862-1930*. Vol. II. Cap. VI. Bs. As., Ateneo, 1966. págs. 373-464.
- Congreso Nacional**. *Diario de sesiones de la Cámara de Diputados*. Bs. As., julio de 1914.
- Cespi**, Bruno y **Pinson**, Néstor: "El tango y la Marina". En www.histarmar.com.ar
- Churchill**, Winston S.: *La crisis mundial 1911-1918*. Barcelona, Los libros de nuestro tiempo, 1944.
- Destéfani**, Laurio H.: *Historia Marítima Argentina*, dirigida por... Bs. As., Armada Argentina, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1989-1990. 10 Vols. Tomos VIII y IX.
- Domecq García**, M.: *Guerra ruso-japonesa 1904-1905* (Reservado). Bs. As., [Ministerio de Marina], 1917.
- Gilbert**, Isidoro: *El oro de Moscú. Historia secreta de la diplomacia, el comercio y la inteligencia soviética en la Argentina*. Bs. As., Sudamericana, 2007.
- Howard**, Michael: *La guerra en la historia europea*. México, FCE, 1983.
- Howarth**, David: "Los acorazados. [Los *dreadnoughts*"]". En @bb:Viñuales Solé, Julián (Dir): *La Aventura del Mar*. Barcelona, Time/Life - Folio, 1995.
- González Crespo**, Jorge: *Memorias del Almirante Isaac F. Rojas. Conversaciones con...* Bs. As., Planeta, 1993.
- Humble**, Richard: *La flota de alta mar japonesa*. Madrid, Ed. San Martín, 1974.
- Imperiale**, Juan A.: "La evolución del acorazado. Parte III Predreadnoughts y Cuasidreadnoughts". En *Boletín del Centro Naval* N° 808, Bs. As., Mayo/Agosto 2004.
- Imperiale**, Juan A.: "La evolución del acorazado. Parte IV Dreadnoughts, Superdreadnoughts y cruceros de batalla". En *Boletín del Centro Naval* N° 809, Septiembre/ Diciembre 2004.
- Manus**, Carlos A.: "Naves argentinas en la guerra ruso-japonesa". En *Columna de Historia*. www.clubdelprogreso.com
- Mas Godayol**, José (dir.): *La Marina. Historia. Tecnología. Perfiles* N° 17. [Milán, 1978. Gruppo Editoriale Fabbri]. Barcelona, Delta, 1983.
- Moniz Bandeira**, Luiz Alberto: *Argentina, Brasil y Estados Unidos. De la Triple Alianza al Mercosur*. Bs. As., Grupo editorial Norma, 2004.
- Montenegro**, Guillermo J.: "Acorazados norteamericanos para la exportación: los 'dreadnoughts' argentinos". En *Revista de la Escuela de Guerra Naval*. Año XXX N° 47. Instituto Universitario Naval. Armada Argentina. Junio, 1988.
- Oyarzábal**, Guillermo: *Los marinos en la Generación del 80. Evolución y consolidación de poder naval en la Arg. (1872-1902)*. Bs. As., Emecé, 2005.
- Perren**, Jorge: *Puerto Belgrano y la Revolución Libertadora*. Bs. As., Solaris, 1997.
- Peterson**, Harold F.: *La Argentina y los Estados Unidos 1810-1960*. [1964]. EDeBA, 1970.
- Reynolds**, Clark G.: [1998] *Las Armadas en la Historia*. Bs. As., Centro Naval; Instituto de Publicaciones Navales, 2000.
- Rodríguez**, Horacio: *Buques de la Armada Argentina 1970-1996. Sus comandos y operaciones*. Instituto Nacional Browniano, 1997.
- Rodríguez González**, Agustín Ramón: *Política naval de la Restauración (1875-1898)*. Madrid, Ed. San Martín, 1988.
- Romano Yalour**, José G.: "El choque y hundimiento del torpedero Corrientes". En www.histarmar.com.ar/Armada%20Argentina/Hundim-TorpCorrientes.htm
- Sanchís Muñoz**, J: *Japón y la Argentina. Historia de sus relaciones*. Bs. As., Sudamericana, 1997.
- Scheina**, Robert L.: "Acorazados latinoamericanos", en Armada Argentina. *Revista de Publicaciones Navales* N° 612. Bs. As., 1980, primer trimestre. Págs. 135 - 147.
- Scheina**, Robert L.: *Iberoamérica. Una historia naval 1810-1987*. Madrid, El San Martín, 1987.
- Triadó**, Enrique Juan: *Historia de la Base Naval Puerto Belgrano*. Bs. As, Centro Naval, Instituto de Publicaciones Navales, 1991.
- En la Web**: www.ara.mil.ar/hist_historicos.asp ; www.argentina-rree.com; www.browniano.com.ar; www.centronaval.org.ar; www.cema.edu.ar; www.diccionario-nautico.com.ar; www.nuestro-mar.com.ar