

Acorazados clase Giuseppe Garibaldi*¹

GUILLERMO ANDRÉS OYARZÁBAL
ANH / UCA / Escuela de Guerra Naval
gaoyarzabal@yahoo.com.ar

RESUMEN

Los cuatro cruceros acorazados de origen italiano clase *Garibaldi* se incorporaron a la flota naval argentina entre 1896 y 1898 y prestaron servicios al país hasta promediar la primera mitad del siglo XX. El primero de ellos, bautizado *Giuseppe Garibaldi*, dio nombre a la clase, y su llegada influyó tanto en la táctica, como en la concepción estratégica de la Argentina, con derivaciones en la política internacional. Todos ellos por sus capacidades, características y el salto tecnológico que implicaron para la Nación, señalaron un rumbo de horizontes más vastos y mayores posibilidades para la Armada Argentina.

PALABRAS CLAVES

Armada Argentina - Cruceros Acorazados - Italia – Estrategia – Política Internacional

ABSTRACT

The four armored cruisers of Italian origin class *Garibaldi* joined the Argentine naval fleet between 1896 and 1898 and served the country until the middle of the first half of the twentieth century. The first of them, named *Giuseppe Garibaldi*, gave the class its name, and its arrival influenced both the tactics and the strategic conception of Argentina, with derivations in international politics. All of them because of their capabilities, characteristics and the technological leap that they implied for the Nation, indicated a course of more horizons and greater possibilities for the Argentine Navy.

* Fecha de recepción del artículo: 27/04/2017. Fecha de aceptación: 10/06/2017.

¹ Este artículo está desarrollado sobre la base de los libros del autor: *Argentina Hacia el Sur: la utopía del primer puerto militar*, Buenos Aires, IPN, 2002 y *Los marinos de la generación del Ochenta*, Buenos Aires, Emecé, 2005.

Key words

Armada Argentina - Armored Cruises - Italy - Strategy - International Politics

LAS RELACIONES CON CHILE Y EL INCREMENTO DEL PODER NAVAL

En la República Argentina hacia fines del siglo XIX los torpedos ocupaban un lugar de privilegio en la concepción defensiva del país. Hasta entonces el Río de la Plata era la única región realmente estimada por los planes nacionales, y bajo esta condición geoestratégica toda disposición de combate debía apoyarse primariamente en la defensa del gran estuario y de sus afluentes sobre el litoral fluvial argentino. No obstante, en los albores del siglo XX el país había quedado rezagado frente a los desarrollos de los demás países, sobre todo de aquellos cuyos litorales marítimos permitían la proyección de sus horizontes más allá del mar continental.

Este momento coincide con la solución de los conflictos limítrofes con el Brasil, y el encaminamiento de acuerdos definitivos con el Paraguay, pero en contrapartida, con el paulatino enrarecimiento de las relaciones con Chile. La preocupación en relación con el país trasandino, se profundizaba junto con las contradicciones políticas, las suspicacias castrenses y el uso interesado del periodismo de ambas naciones, que continuamente agregaba elementos de perturbación.

La previsión era un axioma militar, y aunque en general no se pensaba que las tensiones aleatorias con Chile y circunstancialmente con el Brasil pudieran desembocar inmediatamente en una guerra, veían en las inversiones de esos países una amenaza latente, y el propósito ulterior de lograr la supremacía naval en el continente sudamericano. De las dos naciones, el vecino del oeste (Chile) mostraba además una determinación que no podía menos que preocupar al gobierno y a los marinos argentinos, que apreciaban el sacrificio económico que se imponía para aumentar su poder marítimo².

Aquellas valoraciones, junto con muchas otras que animaban la opinión general,

² NAUTILUS, “La Marina de Guerra Nacional. Defensa del Río de la Plata”, en: *Boletín del Centro Naval*, tomo VIII, Buenos Aires, Argentina, 1890-1891, p. 133.

finalmente contribuyeron para poner en marcha un acuerdo principal votado en 1889 y convertido en la ley n° 2.802 de 1891, que autorizaba a invertir 4.700.000 pesos en la compra de buques y armamentos navales y una suma apenas algo menor (4.500.000 pesos) en la contratación de un gran acorazado³.

Los hechos, confirmaban la influencia que tenía sobre las decisiones argentinas la política militar emprendida por Chile, que contaba entonces con una fuerza naval sustancialmente más importante que la Argentina; particularmente al considerar que el único buque de proyección oceánica del país era el acorazado *Almirante Brown*, y que Chile tenía entonces los acorazados *Almirante Cochrane* y *Blanco Encalada*, el *Capitán Prat* y el crucero *Esmeralda*, todos navíos de gran porte y mejor armados⁴.

La carrera armamentista de la Argentina, lanzada categóricamente en este período, se centró en la incorporación entre 1890 y 1893, de los dos primeros cruceros aptos para navegaciones marítimas, el *25 de Mayo* y el *9 de Julio*, pero dentro de un esquema que seguía dando prioridad a unidades de río, con la incorporación de un número significativo de torpederas de distinto porte. En 1890 el 33% de los gastos reservados fueron derivados para la adquisición de armamentos navales, aumentaron hasta el 42% en 1891 y fueron del 55% del total en los dos años siguientes⁵. Se seguía profundizando sobre el desarrollo de torpederas y torpedos, aunque a nivel internacional, la discusión sobre la importancia futura de las armas submarinas comenzaba a incorporar argumentos que desviaban el eje de la cuestión.

Al reflexionar sobre la vigencia de las armas de defensa puntual, un artículo publicado en la *Revista General de Marina* (España), que analizaba opiniones de la prensa inglesa, sostenía la regla establecida para todo combate naval de procurar “con ahínco apresar al enemigo más bien que destruirlo”. La premisa se oponía de plano a la función declarada del espolón y del torpedo, esto es “echar a pique al enemigo con pérdida total”. Para esta fuente, el cañón volvía a recuperar su supremacía antigua,

³ Parte del dinero saldría de la venta del ferrocarril Andino, que unía Villa María en Córdoba con Villa Mercedes en Mendoza y de la comercialización de tierras públicas en los territorios nacionales, para los cuales se había estipulado el precio mínimo de 5 mil pesos por legua cuadrada. A su vez, y hasta que estas transacciones pudieran ser efectivizadas, el Poder Ejecutivo quedaba facultado para levantar los fondos necesarios por medio de operaciones de crédito, pudiendo además afectar algunas de las rentas especiales de la Nación.

⁴ Conf. LORD BRASSEY K.C.B., *The Naval Annual*, Portsmouth, Griffin & Co., 1890.

⁵ Conf. SUSANA RATO DE SAMBUCETTI, “Evolución del gasto público en un período de crisis (1889-1895)”, en: *Temas de Historia Argentina y Americana*, Buenos Aires, Universidad Católica Argentina, 2002.

“pasajeramente discutida”, pero bajo principios novedosos, al amparo de sistemas de armas complejos e integrados. La gruesa artillería de los buques mayores, debía ceder ante la eficacia de los cañones de tiro rápido de calibre creciente, en una suerte de equilibrio complementario. El rasgo característico era el aumento del número y del calibre del armamento auxiliar en relación con la disminución del armamento principal, privilegiando la velocidad y el volumen de fuego, sobre el poder destructivo unitario de la munición. En contrapartida debía atenderse al progresivo aumento de la coraza en toda la artillería⁶.

Por su parte la revista *Proceedings* del Instituto Naval de los Estados Unidos, había publicado un estudio del teniente de navío M. Richard Wainwright, considerado la “expresión fiel” de las ideas prevalecientes en la marina de aquel país. En síntesis, anotaba la tendencia general de desarrollar la construcción de cruceros a costa del peso del blindaje, para lograr condiciones de mayor velocidad y autonomía⁷.

En efecto la década de 1890 señala el ocaso de la concepción táctica defensiva, al tiempo que se intentaba consolidar las teorías formuladas por Alfred Thayer Mahan⁸, para quien el dominio del mar representaba la única vía legítima de desarrollo y progreso. La obra de Mahan, que no hacía otra cosa que materializar el pensamiento que desde tiempo atrás guiaba las discusiones político-militares más esclarecidas, dio fundamento a la formación del marco teórico que permitió el lanzamiento decidido de las nuevas concepciones.

La cuestión tenía gran repercusión en la Marina Argentina, principalmente debido a la tradicional falta de definiciones alrededor de sus construcciones navales y por ser tan afectada a incorporar adelantos de vanguardia, lo que la había llevado a tener una muy heterogénea variedad de medios y todo tipo de proyectiles.

EL PRIMER CRUCERO ACORAZADO ITALIANO

Al promediar la década, la necesidad de modificar los criterios tácticos del

⁶ REVISTA GENERAL DE MARINA. ESPAÑA, “La Táctica Naval Moderna. Opiniones de la prensa inglesa”, en: *Boletín del Centro Naval*, tomo XIII, Buenos Aires, Argentina, 1895-1896, pp. 394-402.

⁷ *Ibidem*, pp. 424-429.

⁸ ALFRED T. MAHAN, *Influencia del poder naval en la historia*, Buenos Aires, Escuela de Guerra Naval, 1935.

pasado a la luz de los adelantos tecnológicos, la evolución de la doctrina naval y la temprana preocupación por resolver la delicada cuestión de la flota, dotándola con buques capaces de equilibrar el poder naval frente a Chile, conducen a una activa negociación. Como era práctica, la comisión de adquisiciones navales en Europa evaluó las ofertas de los principales astilleros en la búsqueda de un acorazado que cubriera las necesidades argentinas. Además de contemplar las condiciones operativas y marineras, se hacía hincapié en el costo, puntualizando que debían reducirse los tiempos de entrega. Por estas razones fueron descartados los astilleros ingleses, cuyos buques resultaban demasiado costosos y los franceses por sus extendidos plazos de entrega.

En medio de la difícil búsqueda la industria italiana presentó un prototipo en óptimas condiciones para su venta. Un buque que pretendía ubicarse en la vanguardia de la tecnología de su época, y que aparecía como resultado de un ambicioso proyecto promovido por el ingeniero naval y ministro Benedetto Brin, del cual participaban un grupo de notables ingenieros y la sociedad Ansaldo.

Como resultado de este proyecto, en 1893 la marina italiana había encargado dos unidades. Se trataba de crucero - acorazado *Giuseppe Garibaldi*, que se construía en los astilleros Ansaldo de Génova-Sestri Ponente, y del *Varese*, que se construía en los astilleros Orlando de Livorno, bajo contratos similares. La iniciativa se consideraba exitosa en tanto se habían logrado las condiciones exigidas para su diseño. Los buques brindaban un moderado equilibrio entre la coraza y su armamento: el 15% del peso correspondía a la artillería, el 20% al sistema de propulsión, el 25% a la coraza blindada y el 40% al casco sin blindar. En sí se trataba de una nave de guerra distinta de las antes conocidas, que pretendía innovar en el mercado privilegiando la velocidad y la maniobra.

Las excelentes relaciones que vinculaban por entonces a la Argentina con Italia, el interés que mostraron los marinos argentinos en esos buques y la intervención del accionista de la casa Ansaldo Ferdinando María Perrone, que operaba en Buenos Aires, mediaron en favor de la operación. En junio de 1895 estaban avanzadas las negociaciones para comprar una de las modernas unidades. El capitán de fragata Manuel Domecq García, como presidente de la comisión de adquisiciones navales en el extranjero, al evaluar sus características señalaba que el buque respondía a “todas las condiciones de una nave de combate” y subrayaba que el mayor de sus méritos estaba

dado por la oportunidad de recibir la unidad en muy poco tiempo; apenas cuatro o cinco meses frente a los largos tres años que demandaría un encargo a cualquier otro país:

poniéndonos –explicaba- en una notable superioridad sobre la Escuadra de C.... [sic] que en este momento trata de reforzarla más con la construcción de un buque de 6.000 toneladas que está haciéndoles la casa de Armstrong y uno de 8.000 toneladas que posiblemente se construya en Francia⁹.

La compra fue canalizada a través de un contrato firmado el 14 de julio, con los astilleros Ansaldo de Sestri Ponente¹⁰. Se trataba del crucero acorazado *Garibaldi*, de 6.800 toneladas, recientemente botado (27 de mayo de 1895) y que con aquel nombre se construía para la Real Armada Italiana.

Debido a la importancia para la sociedad argentina y especialmente en la apreciación de los especialistas en cuestiones de guerra, la adquisición del *Garibaldi* fue considerada un hito, que tuvo repercusiones durante mucho tiempo. En efecto cabía la idea de que era el primer buque pensado para romper definitivamente con el desequilibrio existente respecto de las demás potencias marítimas de Sudamérica, con el valor agregado que implicaba su compra en uno de los puntos de mayor tensión de la crisis con Chile.

Es así que el *Garibaldi* a llegado a ser nuestro, emprendiendo de este modo el país la organización de una marina capaz de custodiar eficazmente sus intereses marítimos, amparar sus derechos, y lo que es de más trascendencia, plantear una base para el desenvolvimiento del progreso en nuestras costas oceánicas; rol importante que está signado a nuestra flota militar, pues si el sacrificio que nuestra nación hace por su marina no ha llegado todavía a su límite, pronto veremos, según la lógica de nuestros hombres eminentes, con el equilibrio marítimo afianzarse la paz y la concordia entre las potencias rivales en esta parte de la América¹¹.

El hecho excede el carácter natural de la progresiva incorporación de unidades pues confrontaba las teorías estratégicas del pasado y abría las puertas hacia un camino sin retorno y de permanente evolución. Este punto importa y adquiere relevancia dado que el gran navío italiano era el resultado de un diseño original, que pretendía satisfacer

⁹ Carta de Manuel Domecq García al teniente general Julio A. Roca, Buenos Aires, 5 de junio de 1895. Primer antecedente sobre la adquisición del acorazado *Garibaldi*, Departamento de Estudios Históricos Navales de la Armada Argentina.

¹⁰ Informe favorable respecto de la adquisición de un crucero acorazado en la casa Ansaldo de Italia, Buenos Aires, 19 de junio de 1895. Firmado por Manuel Domecq García, Félix Dufourq, José Durand y Aníbal Carmona. Departamento de Estudios Históricos Navales de la Armada Argentina.

¹¹ FLAVIO GAI, “El *José Garibaldi*”, en: *Boletín del Centro Naval*, tomo XIII, Buenos Aires, Argentina, 1895-1896, p. 47.

los requerimientos de un crucero sin subordinar totalmente la protección de la coraza.

Son muy raros todavía los acorazados de 18 nudos de velocidad a tiro natural, y podemos quedar satisfechos con esta cifra para el nuestro, sin sacrificar otras cualidades indispensables a que debe satisfacer la nave en su rol de crucero¹².

A los beneficios de esta velocidad económica, se añadía la capacidad de realizar operaciones prolongadas en el mar, con un radio de acción de 12.000 millas. Estaba dotado de una coraza de acero-níquel de 15 cm que lo recorría de proa a popa, y la cubierta principal, dispuesta por debajo de la línea de flotación, había sido blindada con el mismo material, pero en un espesor que iba de los 24 a los 37 cm, contaba con dos cañones de 250 mm montados a proa y popa, diez de 150 mm en batería dispuestos en ambas bandas, seis de 120 mm con igual distribución en la cubierta superior, diez de 57 mm, diez de 37 mm y dos ametralladoras. Completaban el armamento cuatro tubos lanzatorpedos de 18 pulgadas. Salvo por los dos cañones mayores, toda la artillería era de tiro rápido.

Esta combinación de velocidad, radio de acción, blindaje y armamento eran una creación de la marina italiana, que conciliaba poder de fuego, resistencia y capacidad de maniobra constituyendo un excelente buque de combate para el mar. En este camino, la Argentina se desvinculaba de las teorías de la Jeune-École francesa centrada en la utilización de unidades medianas y torpederas para la defensa de costas y se distanciaba de la azarosa carrera que enfrentaba a los partidarios de la coraza con los seguidores de los poderosos armamentos, para tomar la vanguardia en la aplicación de sistemas navales precursores, donde la velocidad y la maniobra, sintetizaban en acción los demás elementos precisamente balanceados.

El efecto fue inmediato y de proporciones que hubieran sido difíciles de imaginar apenas un par de años atrás. La dirección adoptada se consolidó desde el gobierno con el franco apoyo del Congreso Nacional, que por fin había comprendido el peligro latente y las consecuencias de continuar con una política tibia en relación al poder militar.

En poco tiempo el navío italiano fue convertido en el punto de partida al que se sumarían otros elementos de mayor y menor trascendencia, pero que finalmente trazarían el perfil de la Armada del siglo XX. En sí representaba la voluntad nacional de

transformar la organización tradicional por una apta para custodiar eficazmente los intereses nacionales en el mar y hacer realidad el desenvolvimiento del progreso a lo largo de las costas argentinas.

El impacto que el buque produjo en el gobierno y especialmente en los círculos navales trajo como consecuencia que fuera considerada la inmediata incorporación de otras unidades similares. Estas dotarían a la escuadra de un componente naval de vanguardia para combate en aguas abiertas y por primera vez el país tendría la posibilidad de proyectar su poder más allá del mar continental.

Debemos considerar que hacia fines de 1895 la flota tenía un desplazamiento total de 23.220 toneladas. Sólo se destacaban los cruceros livianos *25 de Mayo* y *9 de Julio*, adquiridos en 1891, mientras que en el río de la Plata y los ríos interiores de la región, imponía su presencia una numerosa fuerza de torpederas. Había llegado el momento de reparar la inferioridad militar y el atraso doctrinario con medidas concretas; como consecuencia los gastos reservados para armamento naval pasaron de un razonable 19% a los valores record del 65% del total, con inversiones que permitieron incrementar acelerada y de forma contundente el poder militar global.

LA PEQUEÑA ESCUADRA DE BUQUES ITALIANOS

Al *Garibaldi* le siguió casi inmediatamente el crucero-acorazado *Varese* gemelo del anterior, que como fue dicho, se construía en los astilleros de Orlando Hermanos, en Livorno. La unidad, botada el 25 de mayo de 1895 y rebautizada *General San Martín*, además de proveer mayor poder de fuego respecto del primer buque, debido a la instalación de dos cañones más de 57 mm, en reemplazo de otros similares de menor calibre, tenía las baterías de 6 pulgadas (152 mm) dispuestas de manera tal que los cañones de proa pudieran tirar en “caza” y los de popa en retirada, facilitando su disposición para el combate. También contaba con una coraza de acero endurecido al cemento de probada resistencia; llevaba mayor número de reflectores eléctricos y mejoras en los sistemas de provisión de municiones. No obstante, la innovación de mayor aliento fue la sustitución de los tradicionales mamparos de madera por otros de acero, según las experiencias recogidas de la guerra Chino-Japonesa, convirtiéndolo en

¹² *Ibidem*, p. 49.

el primer buque argentino con esta característica.

El crucero acorazado *Garibaldi* con bandera argentina partió de Génova el 13 de octubre de 1896 y llegó a Buenos Aires el 10 de diciembre. Además de la categórica contribución operativa, con el cambio de mentalidades que su sola presencia imponía en la sociedad, fue un factor determinante al orientar las características y el asiento del primer puerto militar argentino. En efecto, su incorporación a la flota argentina, coincidió con la gran discusión que se había lanzado en torno de la construcción de un gran puerto militar para el país.

El intenso debate contemplaba argumentos objetivos, donde interactuaban condiciones técnicas, tácticas, estratégicas y geopolíticas. Y en este contexto, el aumento de la flota y sobre todo la presencia de unidades del calado y desplazamiento de los buques italianos fue considerado un factor fundamental que aceleraría las decisiones. Los hechos exponían la urgencia de construir diques y talleres capaces de recibir, mantener y reparar los grandes buques que la industria naval estaba desarrollando y el país incorporaba.

Un aspecto primario de la discusión se centraba en el sitio donde debía construirse el puerto. Los más conservadores decían que su asiento debía ser un paraje apropiado en el Río de la Plata, pues era allí donde se concentraban las riquezas del país; los más jóvenes y progresistas sugerían el puerto de Bahía Blanca, un lugar ubicado al sur de Buenos Aires y alejado de los centros poblados más importantes. Los que defendían la primera posición argumentaban que los cruceros-acorazados clase *Garibaldi* no podrían entrar al Río de la Plata por su calado de 24 pies. Sus opositores, señalaban en cambio, que no era serio crear un puerto en Bahía Blanca sólo para subordinar la estrategia nacional al calado de los buques mayores.

Si bien era cierto, que el gran buque se había convertido en todo un símbolo utilizado para respaldar la aspiración de un gran puerto de aguas profundas sobre el Atlántico, esto no bastaba por sí solo para justificar los inmensos gastos que se derivarían del puerto, ni para modificar la tradicional concepción geopolítica. Cuando comenzó a manejarse este argumento hubo quienes se interesaron en demostrar que bien cabían los grandes acorazados en los tradicionales puertos de La Plata o Buenos Aires, y por supuesto cabían; el problema estaba en las grandes restricciones que imponían a su maniobra las condiciones hidrográficas del Plata. La discusión desnudaba las diferentes

formas de concebir la Nación: “El *Garibaldi* debe ir al Puerto Madero para que así pueda conocerlo el pueblo de la República” –decía un diario de la ciudad de Buenos Aires, y los de Bahía Blanca respondían con indignación: “Por lo visto ahora el *Garibaldi* no está en aguas argentinas y Bahía no forma parte del pueblo de la República”¹³.

Ese año, el ingeniero Guillermo Villanueva, ministro de Guerra y Marina, reconocía que el calado medio del *Garibaldi* –superior a los siete metros- había influido sobre el Ejecutivo para someter a “más amplio y detenido estudio la ubicación del puerto militar”¹⁴. Aunque el sentido común impone no dar crédito, a las versiones que decían que el factor principal de la construcción del puerto era la incorporación del *Garibaldi*, sin duda éste era un elemento que sustanciaba muchos, animosos e interesados debates. La soberbia máquina de guerra, si bien podía navegar hasta los puertos de Buenos Aires y La Plata, estaba extremadamente restringida por las condiciones de seguridad que ofrecía el gran estuario rioplatense. Razón por la cual, sin ser el primer factor de decisión, era uno de los argumentos principales que se habían “forjado para la construcción del puerto militar en Bahía Blanca”¹⁵, es decir: en un paraje alejado de los principales centros industriales y de la actividad económica del país, pero con mejores condiciones geográficas para la navegación.

En 1897 asumía la jefatura de Estado Mayor de la Armada el comodoro Martín Rivadavia, a quien se lo señalaba como un “convencido, anheloso y clarividente marino”. Rivadavia desde tiempo atrás se había convertido en una de las voces más autorizadas, pero con la ventaja de ser de los pocos marinos capaces de conciliar la tradición defendida por los antiguos jefes, que centraban su interés en la escuadra de ríos, y la viva transformación que trataban de imponer los de las nuevas generaciones, con mejor preparación científica. Respaldo por estos últimos, y con la confianza plena del gobierno, Rivadavia abrió para la Armada un campo de acción sin precedentes y canalizó las condiciones para su definitiva consolidación.

En febrero de 1898, en una extensa y reflexiva nota de carácter reservado,

¹³ DIEGO BROWN, “El futuro Puerto Militar. Refutación a *La Prensa*”, en: *Boletín del Centro Naval*, tomo XIV, Buenos Aires, Argentina, 1896-1897, p. 173

¹⁴ MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA, *Memoria*, período 1895-1896, Buenos Aires, 1896.

¹⁵ J. G., “El acorazado *Garibaldi*”, en: *Boletín del Centro Naval*, tomo XIV, Buenos Aires, Argentina, 1896-1897, p. 431.

Rivadavia expuso al general Nicolás Levalle, que había reemplazado a Villanueva en el ministerio, “la imperiosa necesidad de que se complete la flota de guerra del país” con la adquisición de un tercer crucero acorazado “que sea por lo menos igual en poder al *General San Martín* o *Garibaldi*”.

Al hacer esta exposición –explicaba- tengo en cuenta no solamente la inferioridad del poder marítimo del país, comparándolo con el de Chile [...] sino también y muy especialmente considerando la necesidad referida bajo el punto de vista profesional.

La unidad táctica de combate se forma como VE. sabe, de tres buques que reúnan las mejores condiciones de homogeneidad entre sí y todas las formaciones generales comprenden por lo menos este número de buques para presentarlos en combates de escuadra a escuadra¹⁶.

Atento al ejemplo de los modelos europeos, y especialmente de Inglaterra, que cubría con exceso sus necesidades bélicas frente a los demás estados, se rescataban criterios de indiscutible actualidad. En efecto, como señalaba en un oportuno artículo del boletín del Centro Naval, las naciones que se armaban con “juiciosa previsión” habían interpretado el espíritu de una época en la que ya no se discutía si la fuerza del derecho emanaba de las buenas doctrinas o de las bocas de los cañones¹⁷. Estas ideas debatidas en el seno de la Institución y a las cuales adherían los más jóvenes sectores de la oficialidad eran compartidas por gran parte de la opinión pública nacional, para quien el refuerzo de la flota era una medida prudente.

En aquel escenario el país en su conjunto, con un esfuerzo notable, que como expresara el general Levalle en el Senado, honraba “el patriotismo de los argentinos”¹⁸, minimizó otras necesidades para priorizar las de la defensa, con gastos que se canalizaron a través de empréstitos internos y las reservas del ministerio de Hacienda.

Sobre los discursos pronunciados en las cámaras legislativas y por encima de la cuidada letra de las memorias ministeriales, los hechos daban garantía de la disposición por resolver los problemas de la escuadra con la celeridad que imponían las circunstancias. Como había sucedido en torno de la compra del *Garibaldi*, se recibieron

¹⁶ Oficio Reservado de Martín Rivadavia a Nicolás Levalle, Buenos Aires, febrero de 1898. Departamento de Estudios Históricos Navales de la Armada Argentina.

¹⁷ ANÓNIMO, “Los nuevos buques. Sus características principales”, en: *Boletín del Centro Naval*, tomo XV, Buenos Aires, Argentina, 1897-1898, p. 541.

¹⁸ MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA, *Memoria*, período 1897-1898, Buenos Aires, 1898.

propuestas de los principales astilleros de Inglaterra, Francia y Alemania, las que fueron rechazadas no solo por sus costos sino debido a los plazos de entrega que se extendían entre los dieciocho y veinticuatro meses.

Por fortuna, el mercado italiano mantenía el ofrecimiento de unidades modernas que se adaptaban bien a las necesidades argentinas. Como consecuencia, se compraron otros cruceros acorazados en la línea de los ya existentes, tal como pedía Rivadavia.

La fuerza de cruceros–acorazados italianos, convertidos en el orgullo de la escuadra, se completó con la adquisición del *Colón*, nombre original del posteriormente bautizado *Pueyrredón* de la casa Ansaldo y del *General Belgrano* que fabricaba la casa Orlando. Los buques reunían mejoras sustanciales, al ser provistos de calderas tubulares, que permitían obtener el vapor para navegar en sólo cuarenta y cinco minutos, frente a las ocho horas que para la misma operación precisaba el *Garibaldi* y cañones de 254 mm con cierres del tipo Armstrong, que los dotaban de un sustancial aumento en la cadencia de fuego.

El crucero acorazado *San Martín*, cuya compra había sido decidida inmediatamente después de la del *Garibaldi*, afirmó el pabellón argentino el 25 de abril de 1898, tras culminar exitosamente las pruebas de mar y de artillería en *La Spezia*, y llegó al país el 13 de junio de ese año.

Una conferencia dictada por el capitán de fragata Félix Dufourq a bordo del *San Martín*, del cual era segundo comandante, reveló los principios tácticos y estratégicos sobre los cuales se estaba construyendo la Marina de esos días. El estudio que comenzaba por definir conceptos fundamentales y se apoyaba en los ejemplos históricos de mayor trascendencia, planteaba finalmente los fundamentos de la estrategia marítima a tenor de las necesidades nacionales.

Así pues la estrategia en la guerra marítima es llevar la escuadra de combate al contacto con la contraria similar, con las mayores ventajas posibles en el número de las unidades de pelea más perfeccionadas de la época, para que en el campo de la acción sus tripulaciones, instruidas en los ejercicios de los períodos de paz, saquen la mayor utilidad del complicado mecanismo y la técnica de sus armas con valor y disciplina, para obtener la victoria. –Nelson e Ito¹⁹.

¹⁹ FÉLIX DUFOURQ, “Conferencia dada a bordo del crucero-acorazado *General San Martín* por su 2º Comandante, en Punta Piedras, agosto 30/98”, en: *Boletín del Centro Naval*, tomo XVII, Buenos Aires, Argentina, 1899-1900, p. 32.

Estas verdades que hoy resultan evidentes, entonces merecían una declaración precisa, en tanto había nacido una nueva conciencia que debía ser consolidada. El párrafo resume principios incontrovertibles como el equilibrio de poder, tendencia sobre la cual por primera vez se avanzaba; modernización continua de los medios navales, un criterio conocido y aceptado, pero que la heterogeneidad de las unidades debido a la imprecisa política de adquisición había desvirtuado; y tripulaciones bien instruidas y adiestradas, en escuelas específicas y en el mar. En su exposición delineó las características de la escuadra ideal, compuesta en primera línea de acorazados homogéneos, complementados con los *destroyers* que pudieran seguirlos “dado el caso general que la historia nos recuerda de que casi todas las batallas navales han tenido lugar cerca de las costas”. Preveía la presencia de transportes armados capaces de proveer combustibles, un transporte adaptado como taller de reparaciones y hasta un hospital flotante.

La disertación de Félix Dufourq, conformaba un documento que en esencia marcaba la ruptura definitiva con la estrategia tradicional argentina, al abandonar la defensiva para adoptar los principios opuestos de la guerra marítima: puertos y fortificaciones alejados de los grandes centros de civilización, vías de comunicación terrestre desarrolladas y medios navales capaces de proyectar su poder en alta mar y hasta las mismas puertas del dominio enemigo.

Por entonces oficialmente se reconoció el papel secundario de las antiguas unidades y la escuadra de línea quedó compuesta solamente por los buques de última generación. Levalle y Rivadavia profundizaron con acierto el proyecto que estaba en marcha. Por primera vez se había trazado una política de adquisición de unidades homogénea y también por primera vez, se logró evitar que intereses contingentes desvirtuaran el alcance y dirección del camino elegido.

El *Garibaldi* ya no quedaba solo, y se quebraba la costumbre de tener componentes navales heterogéneos, en el marco de una política que adquiriría buques de oportunidad sin la estimación precisa de su utilización futura. Los nuevos protagonistas se atrevían a publicar sus impresiones.

¡Cuánta diferencia con lo ocurrido con el acorazado *Garibaldi* despachado de Europa con una precipitación verdaderamente criminal, sin oficiales y con una tripulación recogida al azar en las calles de las ciudades europeas, dejando así una ímproba labor a quienes tenían la

responsabilidad del buque!²⁰.

También la opinión pública internacional prestaba atención al notable cambio que se imprimía en la política de defensa argentina, e Italia, el país más directamente beneficiado y comprometido, interpretaba con optimismo el rumbo adoptado. El 4 de julio de 1898 *Il Século XIX*, de Génova, en ocasión de las pruebas preliminares del recientemente adquirido crucero-acorazado *Pueyrredón* señalaba que la República Argentina: “convencida de que una nación no puede ser verdaderamente fuerte sino tiene dominio absoluto en el mar, tiende con todos sus medios, que no son pocos, a remodelar su flota y a reforzarla con formidables unidades de combate”²¹.

En efecto, el crucero acorazado *General Pueyrredón* entró al servicio de la Armada Argentina el 4 de agosto de 1898. El 8 de octubre de aquel año también se incorporaba el de la misma clase *General Belgrano*. Las adquisiciones permitieron la actualización de la organización táctica de los medios navales.

Se crearon dos divisiones, una llamada del Río de la Plata con base de operaciones en la rada de Buenos Aires y la otra denominada Bahía Blanca con fondeadero en Puerto Belgrano. Cada una fue integrada por los buques de guerra conformes al teatro de operaciones. En el Río de la Plata quedaron los acorazados de río y cruceros livianos. A Bahía Blanca y para proveer la defensa a la vasta extensión patagónica del mar argentino fueron destinados, los cruceros-acorazados *General San Martín*, *General Belgrano*, *Pueyrredón* y *Garibaldi* y el crucero *Buenos Aires*. La jefatura fue asumida por el capitán de navío Manuel José García Mansilla, que por entonces, con la publicación del libro *Estudio sobre evoluciones navales y táctica de combate*, culminaba largos años dedicados al análisis y consideración de las operaciones navales. Los comandos se concedieron a los capitanes de fragata Manuel Barraza, Emilio Barilari, Luis Maurette, Hipólito Oliva y Juan A. Martín²².

Una gran revista naval coronó la circunstancia mostrando al mundo, pero especialmente a la sociedad argentina, el altísimo nivel en medios y personal que había

²⁰ ANÓNIMO, “Marina Argentina”, en: *Boletín del Centro Naval*, tomo XV, Buenos Aires, Argentina, 1897-1898, p. 499.

²¹ ANÓNIMO, “Las pruebas preliminares del Pueyrredon”, en: *Boletín del Centro Naval*, tomo XVI, Buenos Aires, Argentina, 1898-1899, p. 48.

²² Decreto del 5 de noviembre de 1898, reorganizando las fuerzas navales. En: DOMÍNGUEZ, ERCILIO, *Colección de Leyes y Decretos Militares*, tomo V, Buenos Aires, Cía. Sudamericana de Billetes de Banco, 1898, p. 214.

alcanzado la Escuadra. Reunidos en Punta Piedras, veintiocho buques pudieron ser admirados por una vasta concurrencia ciudadana, la prensa nacional y extranjera; sobresalían por su porte e importancia los cuatro acorazados clase *Garibaldi*.

EL EQUILIBRIO DEL PODER NAVAL COMO FACTOR DE PAZ

Hacia 1899 la flota de mar contaba con una escuadra de primera línea compuesta por los cuatro modernos cruceros acorazados italianos; cuatro cruceros rápidos: *Buenos Aires*, *9 de Julio*, *25 de Mayo* y *Patria* y los tres transportes antes mencionados. Los ocho buques de guerra alcanzaban las 44.000 toneladas de desplazamiento, con 276 cañones de tiro rápido, 37 tubos lanzatorpedos. Podían navegar en formación a la velocidad de 20 nudos, y gracias al servicio de los buques de apoyo, mantenerse hasta dos meses en operaciones.

Como dijimos el crecimiento y consolidación de la escuadra de mar se desarrollaba simultáneamente con la construcción de un gran dique de carena y un puerto militar. En coincidencia se seguían con gran expectativa las alternativas del conflicto de la Argentina con Chile:

Con los rumores alarmantes de los asuntos internacionales que están tomando cierto cariz nada halagador, ha concluido el poderoso impulso que ha recibido el trabajo de todas las secciones del puerto militar [...] El país quiere ver rematada lo más pronto posible esa obra fundamental para las operaciones de una guerra naval²³.

La tensión aumentó en los meses sucesivos y con ella se fueron reforzando las previsiones militares. Por entonces la fragata escuela *Presidente Sarmiento* regresaba de Europa con un cargamento complementario de municiones adquirido en Italia y destinado a los cruceros acorazados. Paralelamente se iniciaban las gestiones para adquirir otros dos cruceros acorazados clase *Garibaldi* mejorados, de 9.000 toneladas, que sumados a los cuatro ya existentes habrían de conformar un dispositivo imponente. No obstante las mayores expectativas estaban puestas en las construcciones del puerto militar y la inauguración del gran dique.

En efecto, las aspiraciones navales argentinas se coronaban con las obras de infraestructura necesarias para albergar y reparar los grandes acorazados. El 2 de enero de

²³ *El Porteño*, Bahía Blanca, Argentina, 5 de Noviembre de 1901.

1902 el crucero–acorazado *San Martín*, y ante la mirada emocionada de la población fue el primer buque en entrar en el gran dique militar. En ese momento –indica la crónica– “la concurrencia delirante atronaba los aires con sus exclamaciones”²⁴. Un telegrama del presidente de la República Julio Roca dirigido al ingeniero constructor del puerto Luis Luiggi, señalaba en pocas líneas el reconocimiento al esfuerzo y la importancia nacional de la obra:

La entrada del *San Martín* realizada en la forma sencilla de un acontecimiento natural, pone de manifiesto la competencia del director y del personal que ha ejecutado obra de tanta magnitud. Las naves del comercio y de la Marina de Guerra tienen en el nuevo dique un elemento principal de conservación²⁵.

Una semana después salía el *San Martín* y el dique abría sus compuertas para recibir al *Pueyrredón*, pocos días después hacía lo propio, para limpiar el fondo y pintar el casco, el cuarto y último de los buques traídos de Italia, el crucero –acorazado *General Belgrano*. De esta manera, los buques clase *Garibaldi* se imponían dando más relevancia al original paisaje determinado por el puerto, al tiempo que recibían los primeros beneficios de la obra.

Por razones técnicas y cuestiones de protocolo la inauguración oficial fue postergada para los primeros días de marzo, donde el presidente de la Argentina y las más altas autoridades nacionales contemplarían la entrada del *Garibaldi*.

La ceremonia fue prevista para la tarde del 7 de marzo, pero desperfectos en parte de la maquinaria retrasaron las operaciones hasta la próxima marea. Demás está decir que nadie durmió a bordo esa noche, pensando en la compleja maniobra que debía practicarse a las dos de la mañana. El personal del dique, más atareado que nunca y lleno de expectativas dispuso lo necesario, aunque el tiempo, como deseoso de hacer una nueva postergación, se mostraba inclemente. No obstante, bajo una lluvia torrencial, a pesar de la oscuridad reinante y la adversidad de las condiciones meteorológicas, el más representativo de los buques argentinos entró a dique.

El periodista de un diario local reprodujo el testimonio de uno de los oficiales en estos términos: “puedo asegurar que el *Garibaldi* es el primer buque de guerra que entra

²⁴ *La Nación*, Buenos Aires, Argentina, 3 de enero de 1902.

²⁵ *La Nueva Provincia*, Bahía Blanca, Argentina, 12 de enero de 1902.

a dique, en todo Sudamérica, de noche y en condiciones desfavorables”²⁶. Ese día, a la una de la tarde, se realizó la ceremonia oficial, el presidente argentino con la herramienta apropiada, fue el primero que hizo una raspadura en el casco de la nave que había de ser pintada. Luego dirigió la palabra al ingeniero director y a los empresarios constructores y recordó la coincidencia de hacerse la inauguración a bordo del *Garibaldi*, que fue precisamente el buque que determinó al gobierno emprender la obra: “grandiosa obra –subrayaba la prensa– que demuestra nuestra potencia vital y asegura la integridad y soberanía nacional”²⁷.

Los buques de la escuadra, entre los cuales sobresalían los grandes acorazados italianos, y las obras del puerto militar completaban el esquema de defensa naval que necesitaba el país para equilibrar su poder militar con Chile, y a partir de allí negociar con el país vecino en igualdad de condiciones.

Estas circunstancias sumadas a la voluntad de ambos estados de llegar a un acuerdo que superara los mayores conflictos limítrofes, permitieron el encaminamiento de las negociaciones para consolidar la paz. En marzo de 1902 el gobierno argentino nombró al doctor José Antonio Terry como embajador en Chile y tras varias conversaciones, incluso con la participación del presidente chileno, el doctor Germán Riesco, se encaminaron los acuerdos principales. En la Argentina existió entre los hombres de Estado un verdadero pacto político que permitió avanzar en las negociaciones, el presidente de la República Argentina Julio A. Roca, los expresidentes Bartolomé Mitre y Carlos Pellegrini, los ministros Amancio Alcorta y Joaquín V. González se unieron entonces para dejar lo mejor de su intelecto y vocación patriótica en beneficio de la paz.

Finalmente se suscribieron los Pactos de Mayo (28 de mayo de 1902). De los tres documentos principales: Acta Preliminar, Tratado de Arbitraje y Convención sobre limitación de Armamentos Navales, interesa el último por la importancia que tuvo en el desenvolvimiento inmediato de las operaciones y medios navales. La Convención, compuesta de cinco artículos, establecía el compromiso de suspender las construcciones en curso y desistir de nuevas adquisiciones, disminuir las respectivas escuadras hasta lograr una “discreta equivalencia” en el término de un año y no aumentar durante cinco años los armamentos navales sin un aviso previo de por lo menos dieciocho meses. Quedaban excluidos, los armamentos para fortificación de costas y puertos y aquellos de carácter

²⁶ *La Nueva Provincia*, Bahía Blanca, *Argentina*, 9 de marzo de 1902.

netamente defensivos²⁸.

El crucero acorazado *San Martín* fue la unidad designada para llevar la embajada argentina hasta Santiago de Chile. El 23 de septiembre de 1902, en una solemne ceremonia realizada en la Casa de la Moneda, tuvo lugar el canje de los *Pactos de Mayo*. El acto había sido precedido por una serie de homenajes y visitas protocolares que tuvieron al gran crucero acorazado como protagonista, que además de ser visitado por las más altas autoridades y los almirantes Jorge Montt y Joaquín Muñoz Hurtado y Goñi, recibió al propio presidente Riesco.

El *San Martín* –narra su comandante en aquella ocasión, Juan A. Martín- fue continuamente visitado por todo Chile, dejando la impresión de un instrumento perfecto en su conjunto, desde su material bien presentado y mantenido y su personal disciplinado y moderado, sin dar lugar a incidentes, habiendo recibido a menudo expresiones muy gentiles. Por nuestra parte volvíamos encantados de la acogida que nos brindaron, la cual desde el primer momento nos unió al pueblo chileno haciéndonos recordar las épocas de San Martín y O'Higgins que rememoran ahora los nombres de los dos buques jefes [...]²⁹.

La paz armada, invocada con insistencia, concebía el crecimiento militar como objetivo para evitar la guerra mediante negociaciones en igualdad o superioridad de condiciones y ese había sido el razonamiento de los militares del Ejército y de la Marina cada vez que defendían la necesidad de contar con fuerzas poderosas y equilibradas respecto de Chile y Brasil. A pesar de que hubo sectores que rechazaban de plano los acuerdos establecidos, en opinión de la mayoría efectivamente ese poder había evitado finalmente la guerra y cobraba sentido entonces ceder a las presiones que indicaban la conveniencia de una reducción considerable de los armamentos.

La Argentina debió desarmar los cruceros acorazados *Garibaldi* y *Pueyrredón* y vender los dos últimos de 9.000 toneladas, que se fabricaban en los astilleros de Ansaldo, y que ya habían sido bautizados con los nombres de dos próceres de la Independencia: *Mariano Moreno* y *Bernardino Rivadavia*. Los dos buques fueron vendidos al Japón

²⁷ *El Porteño*, Bahía Blanca, Argentina, 9 de marzo de 1902.

²⁸ Tratado de limitación de armamentos entre la República Argentina y Chile, Santiago, 28 de mayo de 1902. Ver: CARLOS ALBERTO SILVA, *La política internacional de la Nación Argentina*, Buenos Aires, Imprenta de la Cámara de Diputados, Buenos Aires, 1946, p. 376 y ENRIQUE GONZÁLEZ LONZIEME, “Los conflictos con Chile (1883-1904)”, en: *Historia Marítima Argentina*, tomo VIII, capítulo XIII, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales de la Armada Argentina, 1990, pp. 401-405.

mediante una negociación conducida por Gran Bretaña. Aunque nunca llegaron al país enarbolaron el pabellón argentino. Con la bandera de Japón participaron en la guerra Ruso-Japonesa, denominados respectivamente *Kasuga* y *Nisshin*.

Al pasar a desarme los cruceros acorazados *Garibaldi* y *Pueyrredón*, la División Bahía Blanca fue desafectada y se creó otro componente en el Río de la Plata, todavía considerado llave principal del poderío de la Nación. Por entonces desde el ministerio de Marina se acentuaban los caracteres propios, que definían a la Marina de Guerra como garantía de paz y justicia en Sudamérica.

La acelerada evolución de la tecnología bélica de principios del siglo XX dejó obsoletos a los buques italianos, que fueron reemplazados en sus funciones principales por otros navíos, en todo sentido más poderosos, y vinculados con los desarrollos de vanguardia que lideraban Gran Bretaña y los Estados Unidos.

EPÍLOGO

El crucero acorazado *Giuseppe Garibaldi*, se retiró del servicio luego de la ratificación de los Pactos de Mayo. En 1908 fue rearmado y destinado al adiestramiento de la Escuela de Artillería, para oficiales de cubierta, señaleros y maquinistas. En realidad, este buque, que había servido para justificar y consolidar un cambio estratégico sin precedentes y un salto tecnológico de vanguardia, fue desplazado en poco tiempo por unidades de mayor envergadura y capacidades. La aparición de los acorazados clase *Dreadnought*, lanzados por la Marina Real Británica alteraron la industria bélica naval en todo el mundo y la Argentina enfrentada al Brasil en una nueva carrera armamentista declinó el uso estrictamente operativo de los navíos italianos para centrar su política en la adquisición y uso de las nuevas unidades.

En consecuencia, los buques italianos y especialmente el *Garibaldi* se dedicaron a la instrucción y al adiestramiento de la marinería en las principales especializaciones. En efecto, con la modernización de los medios y la ininterrumpida incorporación de material, que se había iniciado en la década de 1880 y profundizado hacia adelante, la necesidad de dotar a las unidades de marineros adecuadamente instruidos y adiestrados

²⁹ JUAN A. MARTIN, “Viaje del crucero acorazado *San Martín a Chile* (septiembre de 1902). Canje de los Pactos de Mayo sobre equivalencia naval, paz y amistad”, en: *Boletín del Centro Naval*,

se hizo imperativa. Esta iniciativa había sido orientada en sus orígenes por el capitán de fragata y ex-oficial de la marina italiana Eduardo Múscari. Su proyecto tendía a reunir a bordo de un solo buque todas las escuelas, de manera que fueran unidades específicas las que proporcionaran al personal de marinería y suboficiales la preparación profesional en los distintos servicios, optimizando la enseñanza³⁰. El primer buque para estas funciones había sido un viejo vapor, el *General Brown*, iniciando una tradición que sin notables cambios de fondo continuaban los buques italianos. Estos, separados de la actividad netamente operativa y con solo funciones protocolares y de instrucción en la flota de mar, en poco tiempo perdieron el lugar de privilegio que tenían. En 1922 el *Garibaldi* fue elegido como sede permanente de la escuela de Maquinistas y Marineros Señaleros, cumpliendo esa tarea hasta el final de su vida útil en 1931. Junto con la instrucción y el adiestramiento profesional, a los maquinistas se les impartían clases de marinería y deberes militares, con un ciclo elemental de aritmética, geometría, física y español. Además de esta formación básica, los señaleros recibían instrucción en comunicaciones con banderas y banderolas, timonería y práctica marinera, que incluía ejercicios en botes a remo y vela.

Sin desatender estas tareas principales participó en actividades protocolares. En 1924 presentó honores a la División Naval Italiana, formada por los cruceros acorazados *San Marco* y *San Giorgio*, que traían al príncipe de Piamonte de visita a la Argentina. En 1927, junto con los cruceros acorazados *San Martín* y *Pueyrredón*, fue reclasificado como guardacostas. Siguió operando como buque escuela hasta su desafectación en 1933. El 20 de marzo de 1934, fue separado definitivamente del servicio, vendido a Suecia y desguazado en 1936.

El *General San Martín* fue el buque insignia de la flota de mar hasta 1911. En 1926 fue modernizado en los talleres del Puerto Militar, donde fueron sustituidas las calderas de carbón por otras a petróleo; también se reformaron los montajes de artillería y superestructuras. Prestó servicios hasta su desafectación 1935. Fue desguazado en los talleres del Riachuelo de Buenos Aires en 1947.

tomo LXX, Buenos Aires, Argentina, p. 433.

³⁰ Informe de la comisión, integrada por Francisco Beuf, Daniel de Solier y Rafael Blanco, Buenos Aires, 15 de enero de 1882. MINISTERIO DE GUERRA Y MARINA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA, *Memoria*, período 1881-1882, Buenos Aires, 1882.

El *General Pueyrredón*, operó junto a sus gemelos en la flota de Mar. Fue sede de distintas escuelas de marinería y en 1918 realizó un primer viaje de Instrucción alrededor del mundo con los guardiamarinas egresados de la Escuela Naval. En 1922 fueron modificadas sus calderas a carbón y adaptadas para el uso de petróleo. Entre 1937 y 1940 formó parte de la división de Instrucción, navegando el litoral marítimo argentino desde el Río de la Plata hasta los puertos más australes. En 1941 realizó un segundo viaje como buque escuela. Cumplió desde entonces servicios secundarios hasta su separación del servicio activo el 2 de agosto de 1954. En enero de 1955 fue vendido a la compañía *Boston Metal*, de Baltimore, Estados Unidos, que lo llevó a Japón donde fue desmantelado.

El crucero acorazado *General Belgrano* también como sus pares y con tareas similares, tuvo una larga trayectoria de servicios en la Armada Argentina. En 1927 representó a la Argentina en Génova, donde la tripulación asistió a la inauguración de un monumento al general Manuel Belgrano, héroe durante las guerras por la independencia argentina. Tras un breve periplo en aguas españolas regresó a Génova donde se modernizaron las calderas, y se modificó la artillería. En 1933 fue clasificado como guardacostas y enviado al puerto y base naval de Mar de Plata donde se convirtió en depósito y buque de apoyo de sumergibles. El 8 de mayo de 1947, tras 50 años de servicios, fue desafectado y posteriormente desguazado.