

PERCEPCIÓN DE LA MARINA ARGENTINA SOBRE LOS ASPECTOS NAVALES DE LA GUERRA DEL PACÍFICO

Luis Fernando Furlan*

La Guerra del Pacífico fue un importante conflicto bélico sudamericano que generó interés en la Marina argentina. La percepción de los aspectos navales de aquella contienda permitió capitalizar elementos importantes que tuvieron influencia en el desarrollo de la Marina argentina y que llegaron incluso a cambiar su paradigma estratégico y doctrinario.



replantear la concepción estratégica, la doctrina naval y el diseño de la Marina argentina.

Las Marinas y la guerra naval en el mundo entre 1879 y 1883

En la evolución de los buques de guerra aparecieron distintos

Los aspectos navales de la Guerra del Pacífico no pasaron desapercibidos para la Marina argentina, ya que ese conflicto bélico se produjo en medio de la controversia argentino-chilena por los territorios de la Patagonia, la cual se insertó en un marco geopolítico y estratégico donde el mar y el poder naval poseían una influencia clave.

Desde la Marina argentina se difundieron distintos aspectos del empleo del poder naval en la contienda del Pacífico (buques, operaciones, combates, experiencias y enseñanzas que podrían aprovecharse, etc.) pues ello podría tener potenciales consecuencias en el escenario de la Patagonia y el Atlántico Sur. Además, esas referencias resultaban muy útiles para evaluar y

tipos de acorazados, cruceros y torpederas. La artillería se perfeccionó y diversificó; y la estructura de los buques provocó la redistribución de los cañones. La artillería y sus dotaciones resultaron más protegidas. El torpedo se desarrolló y se instalaron tubos lanzatorpedos en los buques mayores. Se emplearon ametralladoras y cañones de tiro rápido en los buques para rechazar torpederas. También se incorporó a los buques proyectores luminosos para descubrir torpederas. El espolón subsistió como armamento. El espesor de las corazas aumentó ante el desarrollo de la artillería.

En la guerra naval se destacó la concentración de la fuerza propia sobre el punto débil del enemigo,

* Licenciado y Profesor en Historia, Oficial de la Reserva Naval de la Armada Argentina, miembro correspondiente por Argentina de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile.

la vigencia del espolón, el uso combinado de artillería y espolón, la utilización de torpedos y minas, la formación de fuerzas sutiles (torpederas) para luchar contra buques mayores y los ataques sorpresivos y nocturnos por formaciones sutiles. De las formaciones de batalla por grupos se evolucionó hacia formaciones que evitaran el fraccionamiento del propio poder.

La guerra entre Rusia y el Imperio Turco Otomano (1877-1878) fue el conflicto más relevante en lo naval (se utilizaron minas, torpedos, artillería de tiro rápido, redes metálicas en los buques para contener torpedos y proyectores de iluminación para descubrir torpederas).

La Guerra del Pacífico. Aspectos navales

En la guerra participaron activamente las fuerzas navales de Chile y Perú. El control o dominio del mar fue un importante objetivo por su influencia en las comunicaciones, la logística y las operaciones terrestres. Chile disponía de una poderosa Armada, con los modernos blindados "*Almirante Cochrane*" y "*Blanco Encalada*" como buques principales; las corbetas "*Esmeralda*", "*Chacabuco*", "*O' Higgins*" y "*Abtao*"; las cañoneras "*Magallanes*" y "*Covadonga*"; torpederas y transportes. La Marina de Guerra del Perú, conducida por el Capitán de Navío Miguel Grau, contaba con el monitor "*Huáscar*" como unidad más relevante y con los monitores "*Manco Cápac*" y "*Atahualpa*", la fragata "*Independencia*", la corbeta "*Unión*" y la cañonera "*Pilcomayo*", entre otros buques.

La flota chilena era superior a la peruana en número y calidad de buques (poder artillero, protección de corazas). Chile buscó derrotar a la flota peruana lo antes posible. Esta última intentó prolongar su actividad en el mar, concentró su atención en el tráfico marítimo chileno y solamente entabló combate en superioridad de condiciones o cuando el enfrentamiento fuese inevitable.

Se destacaron las andanzas del monitor "*Huáscar*", que mantuvo en zozobra a la Armada y al comercio marítimo de Chile y que afectó sus comunicaciones marítimas, puertos y naves mercantes. En ese contexto se produjo el combate de Iquique (21 de Mayo de 1879), donde fue hundida la corbeta

"*Esmeralda*" y murió su comandante el Capitán de Fragata Arturo Prat Chacón. El combate de Angamos (8 de Octubre de 1879) definió la disputa del mar a favor de Chile, cuando su flota capturó al monitor "*Huáscar*", a bordo del cual murió el Contraalmirante Miguel Grau.

El control del mar permitió a Chile invadir Perú y efectuar las campañas terrestres en suelo peruano, donde se produjeron, entre otras acciones, la batalla de Tacna (1880), la toma del morro de Arica (1880), las batallas de Chorrillos y Miraflores (1881), y finalmente, la toma de Lima (1881).

La Marina argentina al iniciarse la Guerra del Pacífico

Hasta el inicio de la Guerra del Pacífico la Marina argentina poseía una concepción estratégica fluvial centrada en la Cuenca del Plata. Ello se explicaba por la fuerte influencia que ejercieron los ríos de la Cuenca del Plata en la formación y el desarrollo histórico de Argentina. La estructuración político-institucional del Estado nacional se apoyó, en buena parte, sobre el núcleo rioplatense y aquellos ríos constituían las vías por donde circulaban la riqueza, la economía y el comercio. La Cuenca del Plata fue un importante escenario de confrontación: conflictos con los portugueses (siglos XVII y XVIII), campañas navales de Buenos Aires contra Montevideo (1811-1814), Buenos Aires contra los caudillos del litoral (1815-1821), guerra contra el Imperio del Brasil (1825-1828), guerra civil (1828-1852), bloqueos de Francia y Gran Bretaña (1838-1851), guerra contra Uruguay (1839-1851), enfrentamientos entre el Estado de Buenos Aires y la Confederación Argentina (1853-1861), guerra de la Triple Alianza contra Paraguay (1865-1870) y enfrentamientos internos (1870-1876).

La experiencia de la guerra de la Triple Alianza convenció al Presidente Domingo F. Sarmiento (1868-1874) de la necesidad de enfatizar la defensa en la Cuenca del Plata. El poder de la Marina del Imperio del Brasil se manifestó durante aquella guerra, ya que las operaciones navales en el vasto escenario rioplatense fueron prácticamente de su exclusiva iniciativa y responsabilidad. Ello demostró la supremacía de la Marina imperial y la posibilidad de proyectarse sobre la Cuenca



■ Corbeta "Uruguay", Marina argentina.

del Plata, lo cual amenazaba el corazón mismo de Argentina. Finalizada la guerra de la Triple Alianza, Argentina casi no poseía Marina y sus relaciones con Brasil fueron conflictivas.

Como la principal hipótesis de conflicto que se presentaba para Argentina era con el Imperio del Brasil, Sarmiento creó una Marina de guerra moderna y apta para defender la Cuenca del Plata. Es así que se gestionaron buques y armamento para la nueva y moderna Marina y comenzó un proceso de profesionalización de las Fuerzas Armadas (para la Marina se creó la Escuela Naval Militar).

Los buques de guerra adquiridos fueron los monitores "Los Andes" y "El Plata"; las corbetas "Uruguay" y "Paraná"; y las bombarderas "Constitución", "República", "Bermejo" y "Pilcomayo". También se compró material de torpedos y minas. Todas esas naves eran de uso exclusivamente fluvial y estaban destinadas a operar en el espacio rioplatense para la defensa de costas y ríos ("hubieran respondido perfectamente de todas las operaciones de una guerra de ríos y costas, como necesaria y forzosamente hubiera sido la que felizmente evitamos con el Brasil").¹ Sus apostaderos eran río Luján y Buenos Aires. Se construyeron en astilleros británicos y se incorporaron entre 1874 y 1876. Para atender las necesidades de los nuevos buques y armamentos se creó en el río Paraná el Arsenal de Marina de Zárate (1873).

La Marina argentina y los aspectos navales de la Guerra del Pacífico

Durante la controversia argentino-chilena por los territorios de la Patagonia (1876-1878), el gobierno argentino envió al sur una expedición naval para ejercer presencia y soberanía en la zona del río Santa Cruz. Sería la

primera vez que la Marina de guerra argentina se lanzaría de manera formal, orgánica y regular al escenario marítimo del Atlántico Sur.

La expedición quedó al mando del Coronel de Marina Luis Py y se integró con el monitor "Los Andes", la corbeta "Uruguay" y la bombardera "Constitución". Esas unidades resultaban inadecuadas para la misión pues no eran aptas para el mar. Al momento de los preparativos la flota estaba en desarme y con tripulaciones reducidas. Los buques de la expedición Py eran además inferiores en poderío y capacidad marinera a los buques de guerra de Chile, que poseía una Armada verdaderamente marítima. Argentina contaba con:

"buques defensivos (...), destinados á maniobrar cerca de las costas, en la entrada de los ríos y en el interior de los mismos. Chile por el contrario, obedeciendo á las necesidades y exigencias de su posición geográfica, ha adquirido buques ofensivos, destinados á la lucha en alta mar, al ataque de fortalezas y al bloqueo de los puertos y costas".²

El 8 de noviembre de 1878 la expedición zarpó de Buenos Aires. Luego de una difícil navegación arribó al río Santa Cruz y en Cañadón de los Misioneros se izó el pabellón argentino (1 de diciembre de 1878). Cuando la expedición llegó al río Santa Cruz no se encontraron buques de guerra chilenos. Durante la estadía en aquella región la Escuadra de Py cumplió con la misión de presencia, defensa y soberanía. De haberse enfrentado la Escuadra de Py con la flota chilena

1. A. V. L. "Las marinas de guerra Sud-Americanas". En: Revista Militar y Naval, año I, Nº 4, 15 de abril de 1880, p. 51.

2. A. V. L. "Las marinas de guerra Sud-Americanas". En: Revista Militar y Naval, año I, Nº 12, 15 de diciembre de 1880, p. 190.

en la zona del río Santa Cruz es muy posible que los buques argentinos hubiesen sido derrotados:

«Podía considerarse que, a pesar de estar la división constituida por buques de río, lo mismo podría aceptar combate con los chilenos, por cuanto no obstante ser sus buques de mar, ellos eran de madera y con artillería tal vez menor. Pero Chile tenía ya sus acorazados "*Cochrane*" y "*Blanco Encalada*", de 3 000 toneladas, y armamento muy superior a los de todos nuestros buques. La presencia de uno solo de aquéllos en Santa Cruz hubiera sido un desastre para la división Py, y en el Río de la Plata se ignoraba dónde se encontraban los mismos, si bien se supo posteriormente que esos buques estaban en sus puertos de aprovisionamiento de Chile central, preparándose para una cuestión mayor, que eran los desacuerdos de Chile con Perú y Bolivia y la inminencia de un rompimiento. El Perú tenía varios buques de guerra de mar, como el "*Huáscar*" y el "*Independencia*", y si Chile hubiese destacado sus unidades principales hacia el sur, ella se hubiera encontrado indefensa, en caso de un ataque sorpresivo de los peruanos».³

El Guardiamarina Santiago Albarracín, integrante de la "*Constitución*", señaló que los marinos chilenos "eran muy listos y con su Escuadra, mucho más poderosa que la nuestra no solamente en material, sino también en organización y personal marino, nos podrían dar una desagradable sorpresa".⁴

Mientras la expedición Py permaneció en el río Santa Cruz (1 de diciembre de 1878 - 14 de marzo de 1879), la flota chilena se encontraba en alistamiento ante la inminente guerra contra Bolivia y Perú (que estalló entre febrero-abril de 1879). Además, el tratado Fierro-Sarratea entre Argentina y Chile atenuó la tensión (6 de diciembre de 1878). Todo ello influyó para que la Armada trasandina no se hiciera presente en Santa Cruz.

En un artículo con elementos de historia contrafáctica se describieron aspectos imaginados del combate entre la expedición Py y la flota chilena: los buques argentinos habrían evitado el mar abierto y se hubieran mantenido en el

interior del río Santa Cruz en aguas estrechas, el enfrentamiento habría involucrado principalmente a los blindados chilenos y al monitor "*Los Andes*" y habría consistido en un duro y prolongado duelo de artillería, los cañones de los blindados terminarían finalmente por perforar la coraza del monitor y la victoria habría favorecido casi seguramente a los chilenos (se mencionaron como factores imprevistos alguna varadura o un tiro oportuno de la "*Constitución*" y/o una sorpresa nocturna con ésta).⁵

Mientras la Escuadra de Py todavía operaba en el Atlántico Sur se produjeron las correrías del monitor "*Huáscar*" y el combate de Iquique. El 9 de julio de 1879 la expedición Py arribó a Buenos Aires. La Marina de guerra argentina, con medios navales escasos e inadecuados, tuvo su debut oficial en un escenario realmente marítimo y la soberanía nacional en el sur fue dignamente establecida, pero se demostró la necesidad de convertir a la Marina en una fuerza poderosa, oceánica y apta para defender la soberanía nacional en escenarios lejanos.

La expedición Py, los aspectos navales de la Guerra del Pacífico, la actuación de la Armada chilena en ese conflicto y los blindados "*Almirante Cochrane*" y "*Blanco Encalada*", mostraron a la Marina argentina la importancia de contar con un poder naval más moderno, poderoso y con capacidad oceánica.

La República Argentina se vio obligada a dirigir sus miras hacia la Patagonia y el Atlántico Sur, espacios prácticamente olvidados y que poca atención habían generado en los gobiernos nacionales. De esa manera, sin abandonar el tradicional escenario fluvial, Argentina consideró a la Patagonia como nuevo territorio de interés nacional.

El interés argentino por la Patagonia y su extenso litoral atlántico llevó al mar a la Marina de guerra. Se incorporó la visión marítima a una Fuerza Naval tradicionalmente fluvial (condición que no perdió), se le otorgó perfil y carácter oceánico y se orientó la acción naval y la proyección de los intereses nacionales al sur.

3. Martín, J. "Nuestros límites con Chile en la Patagonia Austral-El tratado de 1881-Divergencias en su interpretación-Creación de nuestra Marina de Mar". En: Boletín del Centro Naval, Año LXXIV, Nº 624, septiembre-octubre de 1955, pp. 350-351.

4. Albarracín, S. J. La Escuadra argentina en la Patagonia. Páginas de ayer, p. 118.

5. Caillet Bois, T. y Braun Menéndez, A. "La expedición Py a Santa Cruz. El combate que no se libró". En: Revista Del Mar, año XXIX, Nº 120, enero-junio de 1983, pp. 36-37.

La concepción estratégica de la Marina de guerra argentina, centrada históricamente en la Cuenca del Plata, se amplió a partir de los años 1878/1879 al incluir el Atlántico Sur con sus territorios e islas adyacentes como nuevos espacios de defensa. La dimensión oceánica se extendió al pensamiento militar naval y a la política de defensa y se manifestó en la paulatina adopción de nuevas orientaciones operativas, estratégicas y geopolíticas.

La Marina adecuada para aquella nueva concepción habría de manifestarse como una importante herramienta para satisfacer necesidades militares y de defensa, respaldar y complementar la política exterior,⁶ integrar y comunicar el territorio nacional, promover los objetivos nacionales de progreso y desarrollo y brindar seguridad y apoyo a las poblaciones de regiones alejadas. En ese contexto de cambio quedaron establecidas las actividades de la Marina en tiempos de paz.

Se comentaba que la organización de la Armada chilena⁷ “data de una época anterior a la de la marina argentina” y que “ha mantenido perpetuamente una escuadra más ó menos buena pero de carácter militar”. Se reconocía, por el contrario, que la Marina argentina no poseía organización definida ni permanente, que se formaba de manera improvisada y en respuesta a situaciones de coyuntura y que se constituía y disolvía constantemente.⁸

La Armada chilena dependía del Ministro de Guerra y Marina, asistido por un capitán de navío, y se hallaba bajo las inmediatas y directas órdenes del Intendente de la Provincia de Valparaíso, secundado por un capitán de navío. El reclutamiento de oficiales se hacía en la Escuela Naval establecida en Valparaíso (para ingresar a ese Instituto era necesario haber cursado tres años en la Academia Militar de Santiago).⁹

De todos los buques de guerra del conflicto se prestó especial atención a los blindados “*Almirante Cochrane*” y “*Blanco Encalada*” y al monitor “*Huáscar*”, cuyas características se describieron, detallaron y analizaron, a la vez

que fueron comparados con los buques de guerra argentinos.

Los blindados “*Almirante Cochrane*” y “*Blanco Encalada*” (calificados como corbetas acorazadas) fueron considerados los buques más poderosos de la Armada chilena y sobre ellos reposaba el poder marítimo del país (“tienen un carácter ofensivo y defensivo a la vez, y son verdaderos buques de mar, llenos de buenas cualidades marineras protegidos [sic] por fuertes planchas de blindaje, y armados con cañones poderosos”).¹⁰ Se informó que la Armada chilena estaba por adquirir, para fines de 1880, un nuevo buque de guerra que se construía en Gran Bretaña (a denominarse “*Esmeralda*”), del cual se mencionaban sus características (velocidad, artillería, máquinas); sobre esa compra se señalaba que “el material naval de Chile adquiere proporciones alarmantes”.¹¹ Desde la Marina argentina se destacaban los progresos de la Armada chilena, su paulatino fortalecimiento y se aconsejaba atender su desarrollo.¹² Del monitor “*Huáscar*” se comentó que “pertenece á los chilenos desde el día memorable del combate de Angamos, en que se defendió valiente y obstinadamente contra el grueso de la Escuadra chilena”.¹³

Entre 1880 y 1883 la Marina de guerra argentina adquirió buques que expresaban la nueva orientación oceánica de su concepción estratégica y la conservación de la tradicional faceta fluvial. Igualmente se adquirieron buques para navegar en escenarios específicos como los ríos de la Patagonia.

Como signos del cambio en la concepción estratégica se incorporaron el transporte “*Villarino*” y el acorazado “*Almirante Brown*” para operar en el Atlántico Sur. Para reforzar la defensa de la Cuenca del Plata se compraron el ariete torpedero “*Maipú*” y las torpederas “*Alerta*”, “*Centella*”, “*Ferré*”, “*Enrique Py*”, N°1 y N°2. Para los ríos patagónicos se adquirieron el transporte “*Río Negro*” y la lancha “*Río Neuquén*”. Se comentaba que se adquirirían no sólo buques defensivos sino también buques de

6. Sobre este aspecto véase A. V. L. “Las marinas de guerra Sud-Americanas”. En: Revista Militar y Naval, año I, N° 12, 15 de diciembre de 1880, pp. 191.

7. A. V. L. “Las marinas de guerra Sud-Americanas”. En: Revista Militar y Naval, año I, N° 5, 15 de mayo de 1880, p. 65.

8. A. V. L. “Las marinas de guerra Sud-Americanas”. En: Revista Militar y Naval, año I, N° 3, 15 de marzo de 1880, p. 33.

9. A. V. L. “Las marinas de guerra Sud-Americanas”. En: Revista Militar y Naval, año I, N° 5, 15 de mayo de 1880, p. 66.

10. A. V. L. “Las marinas de guerra Sud-Americanas”. En: Revista Militar y Naval, año I, N° 5, 15 de mayo de 1880, p. 67.

11. “Buque de guerra chileno”. En: Revista Militar y Naval, año I, N° 7, 15 de julio de 1880, p. 112.

12. Véase por ejemplo A. V. L. “Las marinas de guerra Sud-Americanas”. En: Revista Militar y Naval, año I, N° 6, 15 de junio de 1880, p. 83.

13. A. V. L. “Las marinas de guerra Sud-Americanas”. En: Revista Militar y Naval, año I, N° 5, 15 de mayo de 1880, p. 67.

alta mar.¹⁴ Las características de aquellas nuevas naves eran las siguientes:¹⁵

■ Transporte de mar "*Villarino*"

Construido en el astillero "Cammel", de Laird Bross (Birkenhead, Gran Bretaña). Eslora: 54,58 m; manga: 9,14 m; puntal: 4,56 m; calado medio: 3,20 m, desplazamiento: 1192 toneladas. Velocidad: 10,5 nudos. Radio de acción: 5500 millas. Combustible: carbón. Casco de hierro. Armamento: 2 cañones Armstrong de 20 libras y 2 ametralladoras Hotchkiss. Podía transportar 500 soldados de infantería con equipo completo. Se incorporó el 28 de mayo de 1880. Adquirido para atender el servicio y las comunicaciones en la costa sur y para su posible uso como transporte militar en caso de guerra.

■ Acorazado "*Almirante Brown*"

Construido en el astillero "Samuda Bross" (Poplar, Londres). Eslora: 73 m; manga: 15,24 m; puntal: 6,70 m; calado medio: 4,95 m; desplazamiento: 4300 toneladas. Velocidad: 11 nudos en el mar y 14 nudos en el río. Autonomía: 4300 millas. Combustible: carbón. Casco de acero. Coraza en línea de flotación: de 9 pulgadas; debajo de la línea de flotación: 6 pulgadas; en las baterías: 200 mm. Armamento original: 6 cañones Armstrong en reducto, de retrocarga, de 200 mm; 2 cañones Armstrong de 200 mm, de retrocarga; 6 cañones Armstrong de 120 mm, de retrocarga; 2 cañones de 9 libras; y 2 cañones antitorpederos de 63 mm. En sus descripciones se incluyó un espolón. Tripulación: 30 oficiales y 300 tripulantes. Se incorporó el 16 de junio de 1881. Primer buque de guerra de alta mar de la Marina argentina. Por su poderío y características su adquisición constituyó un hito en la historia naval argentina. Fue un verdadero puntal del poder naval oceánico moderno de Argentina. Considerada unidad fundadora de la Flota de Mar.

La compra del "*Almirante Brown*"¹⁶ respondió a la existencia de los modernos y poderosos blindados chilenos "*Almirante Cochrane*"

y "*Blanco Encalada*", base del poder naval trasandino y de gran desempeño en la Guerra del Pacífico. Esos blindados eran gemelos, se construyeron en los astilleros de "Hull" (Gran Bretaña) entre 1873 y 1874 y tenían las siguientes características:¹⁷ eslora de 210 pies; manga de 45 pies; calado de 19 pies; desplazamiento de 3 560 toneladas; 6 cañones de 250 libras, 1 de 20, 1 de 9, 1 de 7, 1 ametralladora Nordenfeldt y cañones Hotchkiss; espolón; cintura acorazada de 9 pulgadas, coraza de batería de 8 pulgadas y cubierta de hierro de 2 a 5 pulgadas; 12 nudos de velocidad máxima; tripulación de 300 hombres.

Se comentó que ningún blindado chileno que lo atacara solo, podría esperar triunfar sobre el "*Almirante Brown*".¹⁸ Se comparó este buque con los dos blindados chilenos y el monitor "*Huáscar*" (dimensiones, desplazamiento, velocidad, coraza, artillería).¹⁹

■ Ariete torpedero "*Maipú*"

Construido en el astillero "Elder" (Glasgow, Gran Bretaña). Eslora: 82,36 m.; manga: 8,34 m; puntal: 4,50 m; calado medio: 2,75 m; desplazamiento: 1165 toneladas. Velocidad: 11½ nudos. Radio de acción: 1200 millas. Combustible: carbón. Casco de



■ Ariete torpedero "*Maipú*". 1888.

14. A. V. L. "Las marinas de guerra Sud-Americanas". En: Revista Militar y Naval, año I, Nº 4, 15 de abril de 1880, p. 51.

15. Arquindeguy, P. Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina, tomo IV.

16. Sobre los motivos de su construcción véase «Juicio del "Colburn's United Services Magazine and Naval and Military" sobre el acorazado "*Almirante Brown*". En: Memoria del Ministerio de Guerra y Marina (correspondiente al año 1880), tomo I, pp. 195-196.

17. Fuenzalida Bade, R. La Armada de Chile. Desde la alborada al sesquicentenario (1813-1968), tomo III, p. 721.

18. «Juicio del "Colburn's United Services Magazine and Naval and Military" sobre el acorazado "*Almirante Brown*". En: ob. cit., p. 196.

19. «Juicio del "Colburn's United Services Magazine and Naval and Military" sobre el acorazado "*Almirante Brown*". En: ob. cit., pp. 195-196.

acero. Armamento: 1 cañón Armstrong de 110,5 mm, de retrocarga; 1 ametralladora Hotchkiss de cuatro cañones; 2 tubos lanzatorpedos, capacidad para 12 torpedos Whitehead. Se lo describe con espolón (de ahí su denominación de ariete), armamento todavía vigente (el monitor "Huáscar" utilizó espolón en el Combate de Iquique). Tripulación: 90 hombres. Se incorporó el 15 de octubre de 1881. Era un buque fluvial a ruedas. Destinado al río Luján.

■ Torpederas "Alerta", "Centella", "Ferré" y "Enrique Py"

Construidas en los astilleros "Yarrow" (Poplar, Londres). Eslora: 30,48 m.; manga: 3,72 m.; puntal: 2,44 m.; calado medio: 1,83 m.; desplazamiento: 52 toneladas. Velocidad: 16 nudos. Radio de acción: 900 millas. Combustible: carbón. Casco de acero. Armamento: 1 ametralladora Nordenfeldt; 3 tubos lanzatorpedos. Tripulación: 12 hombres. Incorporadas entre 1881 y 1882. Eran torpederas fluviales. Destinadas al río Luján.

■ Torpederas N° 1 y N° 2.

Construidas en los astilleros "Thornycroft" (Chiswick, Londres). Eslora: 19,21 m; manga: 2,33 m; puntal: 1,22 m; calado medio: 0,75 m; desplazamiento: 16 toneladas. Velocidad: 14 nudos. Combustible: carbón. Casco de acero. Armamento: 1 tubo lanzatorpedos; 1 torpedo de botalón. Tripulación: 6 hombres. Incorporadas entre 1882 y 1883. Eran torpederas fluviales. Destinadas al río Luján.

■ Transporte "Río Negro"

Construido en el astillero "Cammell", de Laird Bross (Birkenhead, Gran Bretaña). Eslora: 36,30 m; manga: 6,70 m; puntal: 2,20 m; calado medio: 0,75 m; desplazamiento: 120 toneladas. Velocidad: 8,5 nudos. Combustible: carbón. Casco de acero. Tripulación: 16 hombres. Incorporado en 1879. Era un vapor a ruedas para la Escuadrilla del Río Negro.

■ Lancha "Río Neuquén"

Construida en el astillero de Laird Bross (Birkenhead, Gran Bretaña). Eslora: 23,25 m; manga: 3,72 m; puntal: 1,25 m; calado medio: 0,93 m; desplazamiento: 100 toneladas. Velocidad: 10 nudos. Casco de acero. Tripulación: 12 hombres.

Incorporado en 1879. Era un vapor a ruedas para la Escuadrilla del Río Negro.

En 1879 se construyeron los Talleres Nacionales de Marina en el río Luján para reparaciones, mantenimiento, sostenimiento y logística de la flota. Al incorporarse los torpedos Whitehead (1881) se crearon allí la División de Torpedos (unidad operativa) y la Estación de Torpedos (sostén logístico).

La incorporación de buques y armamento con moderna tecnología obligó a crear institutos técnicos especializados para formar e instruir personal idóneo y atender el servicio de aquellos complejos medios navales. Así surgieron las escuelas de torpedos, electricistas, aprendices mecánicos, maquinistas navales, artillería y oficiales de mar y clases de marinería. Especial importancia concedió la Marina argentina a esos temas.²⁰

La Marina argentina prestó atención a la guerra naval desarrollada en el Pacífico ("comprendiendo la importancia que tiene para nosotros un asunto como éste, cuyos pormenores y reflexiones [sic] pueden arrojar tanta luz sobre la táctica naval del porvenir").²¹ Se resaltaron los siguientes aspectos: influencia del control o dominio del mar; utilidad de fortificar puntos estratégicos costeros; bloqueo de puertos; operaciones conjuntas; enfrentamientos entre buques de mar de hierro y blindados; duelo artillería-coraza; preponderancia de la artillería; poder y precisión de la artillería chilena; superioridad de la coraza de los blindados chilenos; vigencia del espolón; empleo de ametralladoras en los buques para rechazar torpederas; importancia de la superioridad y facilidad de marcha, maniobra, velocidad y gobierno de los buques; importancia de controlar los incendios y reparar las averías a bordo; prever la atención de los heridos a bordo; y atender el estado de máquinas y calderas en el alistamiento de los buques.

Sobre el uso de torpedos las opiniones estuvieron divididas: los oficiales Manuel García Mansilla²² y Santiago Albarracín²³ destacaron su empleo, mientras que para Emilio Sellstrom (profesor de la Escuela Naval Militar y partidario

20. A. V. L. "Las marinas de guerra Sud-Americanas". En: Revista Militar y Naval, año I, N° 12, 15 de diciembre de 1880, p. 191.

21. «La captura del "Huáscar"». En: Revista Militar y Naval, año I, N° 3, 15 de marzo de 1880, p. 44.

22. «Conferencia sobre Torpedos dada en el "Centro Naval" el 15 de junio de 1882». En: Boletín del Centro Naval, tomo I, Años 1882-1883, pp.18-19.

23. "Martín García y los elementos navales de la República Argentina". En: Boletín del Centro Naval, tomo I, Años 1882-1883, p. 91.

del cañón) fueron mal utilizados y no obtuvieron ningún resultado.²⁴

Por otra parte, se destacaron las condiciones como conductores navales de Arturo Prat Chacón y de Miguel Grau, como así también las cualidades humanas de los marinos chilenos y peruanos (valor, sangre fría, denuedo, heroísmo, espíritu de cuerpo, compañerismo).

Se destacaron las correrías del monitor "Huáscar",²⁵ el combate de Angamos y el transporte por mar del Ejército chileno para proyectar las hostilidades al territorio peruano.²⁶ De Angamos se identificaron aspectos que debían satisfacer los buques de guerra: artillería para disparar sobre todos los puntos del horizonte, poca eslora con relación a la manga, doble hélice, velocidad no inferior a 13 nudos, espesor de coraza no menor de 9 pulgadas y condiciones marinerías para aguantar el mar en cualquier tiempo.²⁷

Conclusiones

- La Armada de Chile, con sus modernos y poderosos blindados "Almirante Cochrane" y "Blanco Encalada", constituyó un poder naval respetable durante la controversia territorial argentino-chilena. La actuación de la Armada chilena en la Guerra del Pacífico demostró la importancia de un poder naval moderno y con carácter oceánico. Los blindados constituyeron la base del poder naval de Chile y podían apoyar su política exterior en la tensión con Argentina.
- El Gobierno argentino apreció la importancia del poder naval en la controversia con Chile, dadas sus características geopolíticas y estratégicas y por estar encuadrada por un escenario fuertemente marítimo. Surgió así la necesidad de renovar y modernizar la Marina de guerra argentina para contar con un poder naval con perfil oceánico.
- Se incorporó la visión marítima a una Marina eminentemente fluvial como la de Argentina. La concepción estratégica y la doctrina

naval de Argentina experimentaron un cambio importante al adquirir dimensión y orientación oceánica. La estrategia naval argentina se estructuró así en dos áreas operativas y de defensa: una tradicional y fluvial (Cuenca del Plata) y otra nueva y oceánica (Atlántico Sur-Patagonia).

- La Marina de guerra argentina adquirió buques para operar en el mar. Se incorporó un moderno y poderoso acorazado de alta mar (el "Almirante Brown") como respuesta a los blindados chilenos y se adquirió capacidad de transporte y logística en el mar con la incorporación del "Villarino".
- La Marina de guerra argentina salió por primera vez al mar de manera formal, regular, organizada y con criterio de continuidad, como respuesta a la nueva orientación de la concepción estratégica. En ese contexto se realizaron operaciones conjuntas con el Ejército en la Patagonia.
- Se identificaron y resaltaron distintos aspectos relacionados con el empleo del poder naval, la organización de la flota, la lucha en el mar, el armamento naval, la construcción y el diseño de los buques de guerra, las condiciones de a bordo durante los combates, las operaciones, la importancia del poder naval para la política exterior, etc. La incorporación de buques de guerra y armamento con moderna tecnología introdujo cambios en la formación e instrucción del personal, que se orientó a la creación de institutos técnicos especializados y a la obtención de recursos humanos con capacitación específica.
- La Guerra del Pacífico fue un importante conflicto bélico sudamericano que generó interés en la Marina argentina. La percepción de los aspectos navales de aquella contienda permitió capitalizar elementos importantes que tuvieron influencia en el desarrollo de la Marina argentina y que llegaron incluso a cambiar su paradigma estratégico y doctrinario.

* * *

24. "El Torpedo y el cañón". En: Boletín del Centro Naval, tomo I, Años 1882-1883, pp. 285-287.

25. «La captura del "Huáscar"». En: Revista Militar y Naval, año I, Nº 2, 15 de febrero de 1880, p. 9. Véase también el artículo de Emilio Sellstrom "El Torpedo y el cañón", ya citado, p. 281.

26. "El Torpedo y el cañón". En: ob. cit., pp. 277-278, 280-281 y 288.

27. A. V. L. "Las marinas de guerra Sud-Americanas". En: Revista Militar y Naval, año I, Nº 6, 15 de junio de 1880, p. 82.