

## **EL TENIENTE GENERAL ROCA Y EL PUERTO MILITAR.**

General de Brigada (R) VGM Diego Alejandro Soria

Este año se cumple el centenario de un momento muy particular en la historia argentina, que podemos considerar bisagra entre las viejas Fuerzas Armadas, protagonistas de los conflictos bélicos que permitieron lograr la independencia patria y la materialización justa e histórica del territorio nacional y las Fuerzas Armadas modernas, custodias de la soberanía de este siglo.

Las manifestaciones más importantes de esa modernización fueron en el Ejército la primera conscripción, que tuvo su centro principal en Cura Malal y en la Armada la construcción del Puerto Militar, como consecuencia de la adquisición de los primeros grandes buques acorazados de nuestra escuadra. Ambos episodios se sitúan en la zona de influencia de Bahía Blanca. Vamos a recordar la creación de nuestra principal base naval.

Ella fue motivada por el conflicto fronterizo con Chile. El tratado de 1881 determinaba la fijación de los límites, pero al llegar el momento de la demarcación, los peritos de ambos países Moreno y Barros Arana, no se pusieron de acuerdo sobre las altas cumbres que dividían las aguas.

Esta controversia se fue avivando a través de los debates parlamentarios y las publicaciones periodísticas. En Chile había una fuerte corriente de opinión favorable a solucionar el pleito por las armas. A ello contribuía la confianza que había provocado la victoria chilena sobre Bolivia y Perú en la guerra de del Pacífico (1879-1883) y la marcada superioridad de sus fuerzas sobre las argentinas.

El Ejército Chileno, fogueado en la guerra del Pacífico, había iniciado en 1885 su modernización contratando misiones militares europeas y comprando armamento moderno. En 1885 disponía de medio centenar de instructores extranjeros, la mayoría alemanes, encabezados por el Coronel de esa Nacionalidad Emilio Körner artífice de la modernización de ese ejército (fue el equivalente a nuestro general Pablo Riccheri).

La marina Chilena disponía de 7 acorazados, entre ellos el “Esmeralda” de 7.900 Tn. y el “Capitán Prats” de 6.900 Tn. y contaba además con 7 torpederas.

La Armada Argentina, por su parte, era esencialmente fluvial. Su buque más poderoso, el acorazado “Almirante Brown”, de 4.300 Tn, tenía ya 14 años de servicios. Su tonelaje total apenas superaba la mitad de la escuadra del país vecino.

En 1895, como había ocurrido en el momento de estallar los conflictos internacionales que había debido afrontar con anterioridad, nuestro país se encontraba sin una preparación adecuada.

En ese año eran Presidente de la Republica el Dr. José Evaristo Uriburu, Ministro de Guerra y Marina el Ing. Guillermo Villanueva, Jefe del Estado Mayor General del Ejército el General de Brigada Alberto Capdevila y Jefe del Estado Mayor de la Marina el Capitán de Navío Manuel García Mansilla. El Gobierno tomó conciencia que el conflicto suscitado no podría solucionarse satisfactoriamente sin una fuerza militar respetable, que permitiera una firme defensa de sus intereses y adoptó diferentes medidas.

Gran influencia tuvo en esta decisión del gobierno el ex Presidente de la Nación y entonces Senador Nacional y presidente del Senado, Teniente General Julio Argentino Roca, quien era sin duda la figura política más destacada de su época y tenía ascendiente sobre el Presidente Uriburu, su amigo y consuegro.

En el ámbito terrestre promulgó la ley 3318 de organización del Ejército el 22 de noviembre de 1885, que fue la que permitiría una gran movilización. En el ámbito naval, se decidió la compra de modernos y poderosos buques.

Para ello se recurrió a Italia, donde se estaban terminando de construir los cruceros acorazados de 6870 Tn “Varese” y “Giuseppe Garibaldi” para la Real Marina italiana. Ante la solicitud del gobierno argentino, en un gesto amistoso el Rey Humberto I y su Ministro de Marina Benedetto Brin los cedieron a nuestro país (sendas calles de la capital federal llevan los nombres de estos personajes). En agradecimiento al segundo de estos buques se le conservó el nombre de “Garibaldi” y el otro fue bautizado “San Martín”. Estas grandes naves se incorporaron a la escuadra en 1886 y dos años más tarde lo hicieron otros dos similares, el “Belgrano” y el “Pueyrredón”. También se incorporó el crucero “Buenos Aires” comprado en Gran Bretaña.

Esta nueva flota de combate apta para alta mar que se estaba formando, hizo necesario contar con un puerto militar ubicado en aguas de profundidad suficiente para permitir la entrada y salida de la escuadra en cualquier momento.

Hasta esa época, en todos los conflictos tanto internacionales como internos, la Armada Argentina había operado exclusivamente en la cuenca del Plata, Paraná y Uruguay (en alta mar habían operado solamente los corsarios).

Las bases existentes estaban emplazadas en Zárate (arsenal de marina), Tigre (taller de marina) y la Plata (apostadero). Pero ya hacía tiempo que se venía analizando la

creación de una base en aguas profundas. En 1894 el Centro Naval organizó su 6to certamen anual, cuyo tema era: “¿Cuál es el punto de la Republica más adecuado para establecer el Puerto militar?” El ganador fue el Teniente de Navío Félix Dufourq, quien en un análisis profundo proponía al Puerto Belgrano de Bahía Blanca como el más conveniente.

Dufourq tenía gran experiencia, habiendo realizado estudios hidrográficos en la zona y varios viajes a Europa a estudiar sus bases navales.

En septiembre de 1895 Dufourq presentó, a requerimiento del Ministro, un memorando fundamentando la conveniencia de establecer un dique de carena en Puerto Belgrano, como parte del Puerto Militar, y no en la Plata como se proyectaba hacerlo.

Un mes más tarde, el gobierno argentino solicitó al italiano la designación de una comisión para el estudio del Puerto Militar de Bahía Blanca. Ella fue encabezada por Ing. Luís Luigi, quien estaba secundado por el Mayor de Artillería de Costas Bertrando Villavecchia, dos técnicos y seis suboficiales de marina; todos ellos fueron contratados por nuestro gobierno.

El estudio que efectuó Luigi coincidió con la propuesta de Dufourq. La ley 3450 del 30 de noviembre de 1896 dispuso la construcción del puerto militar y, adjudicada la licitación, las obras comenzaron de inmediato. El 2 de julio 1898 se clavó el primer pilote del puerto. En 1901 las obras finalizaron y el 2 enero de 1902 se inauguró el dique de carena con la entrada del “San Martín”.

Entre tanto, en 1898 había cambiado el gobierno nacional. El Teniente General Roca fue elegido por 2da vez Presidente de la República. Mucho tuvo que ver en esa elección el conflicto que se arrastraba con Chile. Roca, político astuto y general invicto, era partidario de la paz, pero también era una garantía si ella no podía mantenerse. El único que habría podido disputarle la presidencia era el Dr. Pellegrini, pero cuando a éste le ofrecieron la postulación, la rechazó diciendo: “Con Roca en la Presidencia, en lugar de disparos de armas oiremos el destapar de botellas de champagne festejando el arreglo definitivo con Chile”.

Con el crecimiento impresionante de la Marina, se concretó el desdoblamiento del Ministerio en el de Guerra, a cuyo frente Roca colocó al General Luis María Campos y el de Marina, cuyo titular fue el Comodoro Martín Rivadavia.

A poco de asumir la presidencia, el General Roca visitó las obras del puerto militar. El 21 de enero de 1899 llegó en tren a Bahía Blanca, y allí embarcó en el “San Martín” acompañado del Canciller y el Ministro de Marina. Efectuó una larga gira por la Patagonia y Tierra del Fuego. Finalmente el “San Martín”, escoltado por el crucero ligero “Patria” se

trasladó por los canales fueguinos hasta Puerto Hambre, donde se les reunió la fragata “Presidente Sarmiento” y los tres buques que dirigieron a Punta Arena, donde los esperaban cuatro naves chilenas. Allí, el 15 de febrero se realizó la entrevista recordada como “el abrazo del Estrecho”.

El 8 de marzo de 1902, el Presidente Roca, acompañado del Ministro de Marina Capitán de Navío Onofre Betbeder (que había sucedido el año anterior al fallecido Comodoro Rivadavia) inauguró oficialmente el Puerto Militar a bordo del “Garibaldi”.

El 1923, el Puerto Militar pasó a llamarse Puerto Belgrano.

En su trabajo premiado por el Centro Naval, el Teniente de Navío Dufourq había escrito en 1894: “Puerto Belgrano de Bahía Blanca es el gran puerto natural que nos conviene para puerto militar. Será el centro estratégico por más de 100 años” y “el centro estratégico del Ejército del Sur”. Evidentemente, no se equivocó en su apreciación.

En cuanto al conflicto limítrofe con Chile, se zanjó en 1902 con la firma de los “Pactos de Mayo” sometiendo el litigio al arbitraje de la corona británica. Sin duda, la modernización de nuestras Fuerzas Armadas proveyó al gobierno nacional de un respaldo para negociar en igualdad de condiciones y ello aventó el peligro de guerra.

En una visita que el General Roca efectuó a bordo del “San Martín” a Puerto Belgrano en 1901, durante la construcción de las obras, dirigió la palabra a los jefes y oficiales de la Armada, expresándoles : “La escuadra Argentina que acabo de de revistar no ha surgido espontáneamente de las espumas del mar, ni es fruto casual de las circunstancias, sino la obra deliberada y resuelta de los poderes públicos de la Nación y del aprendizaje lento, silencioso e inteligente de los jefes y oficiales que tripulan y comandan, a los que solo les faltan medios y espacio para desenvolver las aptitudes adquiridas por el estudio asiduo y constante y mostrar su alma templada para todas las fatigas y peligros”.

“Los progresos realizados en estos últimos tiempos por esta rama de nuestro poder militar no ha podido ser más rápidos y extraordinarios, y la diferencia de nuestra marina hoy es bien considerable. Quien no haya sabido apreciarla hasta ahora, no tiene más que echar su mirada al pasado cercano y contemplar luego estas 16 naves de guerra meciéndose serenas, cual si tuvieran conciencia de su fuerza, en esta esplendida bahía que, a su vez permanecía como dormida y olvidada del resto de la República. Pareciera que una voz extraña, un secreto instinto de la rama del pueblo argentino nos hubiera impulsado a precipitar la organización de este elemento poderoso de seguridad nacional, indispensable a un país que crece y se agranda en este sentido, que tiene delimitadas costas y puertos marítimos que amparar y proteger; ...”.

“Señores marinos: los secretos del mar, los arrecifes, los más pequeños abrigos y escollos a lo largo de las costas patagónicas os son familiares y viejos conocidos y podéis vanagloriaros de no necesitar marinos, maquinistas ni pilotos extranjeros para dirigir vuestros buques a través del inmenso campo del océano, en plena calma o en medio de las furiosas tempestades, ni cabos de cañón para dirigir la puntería de vuestros cañones. El Gobierno, el Honorable Congreso y el pueblo todo de la Nación están satisfechos del espíritu de orden, trabajo, disciplina y nobles emulaciones que reinan en nuestras filas, confiando en que sabréis conservar estas costosas y respetables máquinas navales listas, sin que les falte un tornillo ni un grano de pólvora para levar anclas a la primera orden; que no olvidareis jamás, en ningún caso, que lleva cada una de ellas en su tope la bandera argentina, y que el amor a la Patria y a la gloria son el móvil más poderoso de las grandes acciones de guerra.”