



BASE NAVAL MAR DEL PLATA: SU ELECCIÓN COMO APOSTADERO DE SUBMARINOS

Jorge R. Bergallo

A fines del siglo XIX comenzaron a desarrollarse ensayos de laboratorios y pruebas reales en el mar para construir submarinos en algunos países de Europa y América. La historia registra varios intentos anteriores, algunos de ellos con empleo efectivo, aunque ninguno tuvo éxito ni mantuvo una línea de avance en el proyecto. De la mano de la carrera armamentista naval que imperaba en todo el mundo, comenzó la búsqueda de una nueva embarcación de combate que pudiera ser utilizada en combinación con las torpederas para defender las costas y puntos neurálgicos de las líneas de comunicaciones marítimas.

Fue una idea militar muy controvertida porque muchas de las primeras pruebas efectivas en inmersión terminaban en desastres con la pérdida de la vida de todos los tripulantes. El submarino no tuvo rápida aceptación. En particular los ingleses rechazaban hasta el concepto de empleo. Consideraban que era un arma desleal, prohibida para caballeros, ya que atacaba a su enemigo a escondidas sin que éste pudiera verlo o detectarlo.

En la Argentina se registraron varios intentos que alcanzaron diferentes etapas de desarrollo aunque ninguna llegó a ser experimentada en el mar.

En 1891 el ingeniero Jorge Bolthausen presentó a la Armada un proyecto, que luego de ser evaluado por diferentes organismos navales especializados fue aprobado⁽¹⁾. Luego de este trámite no se tienen más registros oficiales respecto de lo que sucedió con el proyecto. Pero lo cierto es que nada más se realizó.

En 1892 el ingeniero Teobaldo Ricaldoni, profesor de física y decano en la Universidad Nacional de La Plata, presentó a la Armada los planos y toda la información técnica para la construcción de una nave de este tipo. Fue el que más avanzó en el proyecto. Pese a varios rechazos de las autoridades navales, Ricaldoni continuó insistiendo, y corrigiendo las observaciones técnicas que le indicaban desde la Marina como argumentos de negativa. En 1895, finalmente la propuesta llegó al Congreso. En la Cámara de Diputados se aprobó, autorizando la inversión de \$ 150.000 o/s para tal fin. Pasó a Senadores, donde quedó archivado para siempre.

El Capitán de Navío (R) Jorge R. Bergallo pertenece a la Promoción 99 de la ESNM, egresó como Guardiamarina en 1970 y se retiró en 2003 siendo Director de Educación Naval. Se especializó en submarinos. Fue Comandante del submarino ARA San Juan en 1993, de la fragata ARA Libertad en 2002 y de la Escuela Naval Militar en 2003. Se desempeñó como Representante Argentino ante la OMI, en Londres, entre 2000 y 2001. Es licenciado en Historia, Magíster en RRII y Doctor en Ciencias Políticas.

⁽¹⁾ Humberto Burzio, La historia del torpedo y sus buques en la Armada Argentina, 1874-1900; Secretaría General Naval, Buenos Aires, 1968.



El ingeniero continuó batallando hasta 1904. Llegó a construir un modelo en escala que fue operado en una pileta frente a autoridades de la Marina de Guerra, quienes pudieron verlo evolucionar en superficie, ir a inmersión y salir a superficie.

Una de las comisiones técnicas navales, que fue presidida por el Capitán de Fragata Manuel Domecq García, por la que pasó esta propuesta se expidió de la siguiente manera: *El proyecto en cuestión no aporta ninguna idea nueva y factible, en pro de los múltiples problemas que constituyen el tipo de submarino útil y eficaz en una Marina de Guerra, y creemos que en materia de submarinos deberíamos seguir el ejemplo de Alemania, Rusia, Austria e Italia que han decidido no gastar un centavo en semejantes construcciones hasta que experimentos posteriores hayan demostrado su valor* (2).

(2)
Tomás Merino, "El submarino en la Armada Argentina [hasta 1914]", Tesis de Maestría en Historia Militar, IESE, Buenos Aires, 2006.

Resolución que da una idea del pensamiento internacional sobre esta nueva clase de arma en los albores del siglo XX.

Si bien la Argentina, hasta los Pactos de Mayo de 1902, compra una importante cantidad de buques para mantener el balance militar con Chile, no procuraba contar con submarinos porque todavía no había un mercado confiable ya que tampoco había un producto seguro.

El primer país latinoamericano que incorpora submarinos es Perú. En 1911 adquirió dos submarinos a un astillero francés. Había tenido un proyecto propio, de la mano de Federico Blume Othon, un alemán residente allí, que no prosperó aunque incluyó pruebas en el mar, en 1866, en el contexto de la guerra con España (3), y en 1879 por la Guerra del Pacífico.

(3)
Jorge Bergallo, "Fuerzas navales españolas imponen su diplomacia en el Pacífico Sur". II Congreso de la Sociedad Argentina de Americanistas, Buenos Aires, 1997.

En 1866, en el mismo contexto que Perú, Chile ensayó, también en el mar, un desarrollo de un ex marino alemán, Karl Flach. Este prototipo zarpó en una de las pruebas del puerto de Valparaíso, fue a inmersión y se perdió con todos sus tripulantes. En la actualidad la Armada de Chile avanza en un proyecto de búsqueda y rescate de los restos. En 1896 probaron en Talcahuano un submarino diseñado por José Hubert. Pero no se superó el estadio de las pruebas. El proyecto se canceló.

A comienzos de la segunda década del siglo XX la República Argentina tenía una de las mejores Armadas del mundo, pero le estaba faltando el arma submarina que ahora sí comenzaba a tener vida propia en Estados Unidos y Europa, y a mostrar que podía ser un factor de desequilibrio en una guerra en el mar. Aún se discutía en todos los altos mandos navales si el submarino debía ser empleado defensivamente, como se lo pensó en sus comienzos, u ofensivamente como el nuevo pensamiento estratégico lo aconsejaba.

El vuelco definitivo en esta línea de pensamiento lo produjo Alemania durante la Primera Guerra Mundial al lanzar sus flotillas de submarinos a buscar al enemigo, en especial atacando al apoyo logístico marítimo de los Aliados.

La Argentina tenía tantas dudas como el resto y por ende no tomó una decisión hasta no tener plena seguridad de lo que convenía. Pese a ello, a comienzos de 1917 envió a Estados Unidos, a New London, Connecticut, a los Tenientes de Fragata Osvaldo María Repetto, Francisco Emilio Augusto Lajous, Eduardo Ceballos y Vicente Ferrer para que cursaran la escuela de submarinos.

Estos oficiales no sólo aprobaron el curso, en distinguidos órdenes de mérito, sino que tripularon submarinos norteamericanos y participaron del adiestramiento de las nuevas y sucesivas tripulaciones de submarinos que se iban incorporando según demandaba la evolución de la guerra en la cual había ingresado en abril de ese año. Por ello fueron acreedores a la condecoración *Victory Medal* otorgada por el gobierno de Estados Unidos a quienes participaron en el conflicto.

Para entonces la Argentina ya había tomado la decisión de comprar submarinos. Ahora debía decidir sus características y el lugar donde sería su apostadero.

La ubicación del Puerto Militar, actual Base Naval Puerto Belgrano, había sido un tema que demandó muchos estudios y confrontación de opiniones. Algunos de éstos se extendieron más allá del inicio de las obras en la ría de Bahía Blanca.

El mismo ingeniero italiano Luis Luiggi, contratado para proyectar y dirigir las obras, presenta un informe, mientras se seleccionaba el lugar, que señala que Puerto Deseado es el mejor para construir el Puerto Militar desde los puntos de vista estratégico y geográfico, pero tiene la gran desventaja de estar aislado de los centros logísticos y de poder, razón por la cual es descartado. También evalúa la zona de Mar del Plata y la descarta porque sería un puerto totalmente artificial, muy expuesto a las inclemencias del mar y de los vientos, y además porque sería muy difícil de defender. Finalmente avala la propuesta más firme de la Armada, que indicaba la zona del fondeadero de la Escuadra en proximidades de Bahía Blanca, diciendo que en realidad es la menos mala entre las posibles.

Esta opinión desfavorable la veremos repetida en informes posteriores sobre otros temas relacionados con puertos o estrategia.

Con la aprobación de la ley secreta N° 3450 de noviembre de 1896 comienzan las obras que culminarán oficialmente en 1902 cuando el crucero acorazado *San Martín* entre a uno de los dos diques de carena recientemente construidos.

Paralelamente la floreciente Mar del Plata, fundada oficialmente en 1874 pero con vida propia desde muchos años antes, prosperaba rápidamente. La llegada del tren en 1886 facilitó el acceso a sus playas, y su elección por parte de las familias argentinas de mayor abolengo reforzó el crecimiento del único balneario marítimo argentino. La Gran Guerra tuvo un impacto importante en el desarrollo de infraestructura urbana resultado de la forzosa presencia de familias con grandes recursos económicos que construían sus casas frente a la costa, algunas de las cuales aún se conservan, como consecuencia de no poder viajar a Europa. Hubo quienes llamaban a Mar del Plata *La Biarritz de América*.

Simultáneamente la ciudad continúa su lucha para contar con un puerto comercial. Es necesario sacar la creciente producción agropecuaria de la zona y dar facilidades más modernas a los pescadores que deben operar sus embarcaciones desde la playa de la actual Punta Iglesias.

Se registran varias leyes ⁽⁴⁾ por medio de las cuales se conceden derechos para construir y explotar puertos en el litoral bonaerense. En 1885 para hacerlo en zona [...] *del riacho de Ajó* [...]; en 1899 en Samborombón y en 1900 en San Clemente. En lo que hace a Mar del Plata la concesión es para Sixto Fernández en 1887, y en 1899 para Ángel Gardella. Porque se vencen los plazos o porque los concesionarios terminan rechazando la posibilidad, la construcción del puerto no se materializa en ninguno de todos esos parajes.

(4)
Diario de Sesiones de la HC de
Diputados de la Nación, Biblio-
teca del Congreso.

La ley N° 4917 del 30 de diciembre de 1905 concede a los señores Taglioni Hnos. el derecho [...] *a construir y explotar un puerto en la playa de Mar del Plata*. El 25 de septiembre de 1909, por ley N° 6499, se aprueba el *desistimiento* de Taglioni y se autoriza al Poder Ejecutivo a contratar un puerto en la zona de Arroyo del Barco (actual Camet).

Esta ley se promulga el 11 de octubre de 1909 y da origen al ansiado puerto marplatense, aunque no se termine construyendo en el lugar señalado por la Cámara de Diputados. La empresa francesa *Societè Nationale de Travaux Publics* resulta adjudicataria de la licitación internacional en la que se presentaron dos empresas más.

También era muy frecuente la presencia de unidades de la Escuadra en esa zona, durante sus ejercitaciones en el mar, y de altas autoridades nacionales en la ciudad o embarcados.

La inauguración para pequeñas embarcaciones y para operar en el antepuerto se realiza el

24 de febrero de 1913. El 9 de octubre de 1922, se inaugura oficialmente el muelle N° 1 de cabotaje de 300 metros de extensión.

Así como la adquisición de submarinos dio motivo a encendidas discusiones sobre aspectos técnicos y modos de empleo, también se discutió sobre el lugar desde el cual debían operar. En este último sentido encontramos nuevamente a Puerto Deseado como alternativa y rechazado por la misma razón que lo fue en su momento para el Puerto Militar.

En 1917 el Ministro de Marina del Presidente Yrigoyen, el ingeniero Federico Álvarez de Toledo, era muy crítico con la ubicación de la principal base naval argentina, resaltando la demanda de permanente dragado de la zona para que los buques de gran porte puedan operar sin riesgo y de la cantidad de horas que se debía navegar para acceder a mar abierto y profundidades razonables. El Ministro informaba al Congreso: *Estos inconvenientes, unidos a la circunstancia de haber hecho poco todavía en este paraje para satisfacer las necesidades de la Escuadra, hacen pensar que fuera quizás oportuno estudiar y resolver de una manera definitiva si la base naval del Atlántico ha de ser en Bahía Blanca, Mar del Plata o un punto más al sur de la costa. Es sabido que la elección del primero de estos parajes no obedeció a razones de orden estratégico, sino principalmente a consideraciones de carácter financiero y urgencia a la habilitación de un puerto que pudiera recibir a los buques del tipo Garibaldi en esa época adquiridos. La ubicación del puerto militar fue entonces muy discutida y se emitieron opiniones muy respetables de distinguidos jefes de la Armada según las cuales Bahía Blanca era el punto menos apropiado* (5).

(5)
Memoria del Ministro de Marina, 1916-1917.

Con esta afirmación el Ministro descartaba definitivamente Puerto Militar para cualquier nuevo proyecto. También evidenciaba que la necesidad de ir más al sur con los puertos estaba en la mente de todos pero nadie tomaba la decisión. La Patagonia aún estaba muy lejos, y no se podían defender aquellas costas y Buenos Aires simultáneamente. La concepción estratégica preveía concentrar los medios de defensa en la Capital y destinar al sur las acciones ofensivas. Por otra parte Chile no era el único enemigo probable. Brasil siempre estaba expectante.

Para esa época la Argentina no había decidido oficialmente comprar submarinos, sin embargo en la Memoria del mismo Ministro, correspondiente a un período en el cual él ejerció siempre la titularidad dice: *Se estudia también la conveniencia de crear un apostadero para el uso exclusivo de torpederos y submarinos; esta medida es tanto más necesaria si se considera la importancia que ese material ha demostrado en la actual guerra y la incorporación a nuestras fuerzas navales de nuevas unidades de este tipo que se proyecta, una vez aprobado por V.H. el programa del Poder Ejecutivo* (6).

(6)
Op. cit., 1917-1918.

En esta misma Memoria Anual el Ministro, en el capítulo Submarinos, afirma: *Es sensible constatar que la Argentina es una de las últimas naciones sudamericanas con futuras perspectivas de potencia naval de alguna importancia que incorporará a su escuadra los submarinos, y esto es tanto más de deplorar observando que la configuración de nuestras costas y la posición que en ella ocupan los grandes centros de recursos, hacen especialmente necesario el empleo de esta arma contra posibles bloqueos.*

Ese mismo año se presenta al Congreso un proyecto de ley para adquisición de material naval, firmado por Yrigoyen y Álvarez de Toledo, que en su primer artículo decía: *"Autorízase al Poder Ejecutivo para proceder a las siguientes adquisiciones y construcciones: [...]. Y en el inciso B, "Material Flotante", de este mismo artículo, se detalla que se quiere comprar cuatro cruceros rápidos (scouts), de desplazamiento conveniente, ocho destructores de desplazamiento alrededor de 1.000 toneladas, un buque escuela para guardias- marinas [sic], un buque de salvamento, un buque hospital, otros tipos de buques y veinte submarinos.*

La presentación no prosperó.

En torno a este proyecto de compra de submarinos la Armada desarrolla su propio estudio

y en 1919 presenta un Proyecto de Ampliación del Puerto Militar, elaborado por la Comisión de Ampliación de Arsenales.

Allí proponen ubicar la dársena de torpederos y submarinos detrás de los diques secos, en lo que luego sería la Dársena de Hidroaviones, actual Playa de Oficiales. Para ello debía conectársela con la dársena existente, donde amarraba la Escuadra, por medio de una esclusa que correría paralela a los dos diques de carena, a la altura del actual edificio del Comando de la Flota de Mar ⁽⁷⁾.

Este proyecto no fue aprobado.

Al finalizar la guerra, la Armada contrató a tres ingenieros alemanes que trabajaron en astilleros de submarinos durante la Gran Guerra para que efectuaran un estudio y asesoraran sobre el tipo de submarinos y el lugar en el que debían ser apostados ⁽⁸⁾. La tarea que desarrollan es muy rica. Presentan una importante cantidad de propuestas abarcando temas como construcción de una base de submarinos, tipo de submarinos a construir, una propuesta para construir un motor diésel y hasta un detallado proyecto para construir submarinos. Sobre la ubica-

(7)
Archivo Gral. de la Armada,
Caja 27 S.

(8)
Fueron designados Asesores
Técnicos del Ministerio de
Marina. Cesaron con el cam-
bio de Ministro al asumir la
segunda presidencia Hipólito
Yrigoyen. Memorandum.
Reservado M-24-R originado
por el Director General del
Material de ese Ministerio.
Archivo Gral. Armada.



ción de la base se expiden en 1921 mediante dos propuestas a desarrollarse en Puerto Militar. Una de máxima y una de mínima. No obstante las dos se ubicarían en la misma zona. La diferencia consiste en la superficie, terrestre y de espejo de agua, a ocupar.

La ubicación era el sector sudeste del Puerto [...] *porque este lugar ofrece un apostadero tranquilo*. La base de submarinos se construiría a partir del borde sur del actual muelle B y se extendería hacia fuera del otro lado del malecón. El presupuesto era de \$ 977.000 o/s, que incluso preveía instalaciones para la construcción de submarinos y llegaba hasta la zona que actualmente ocupa Puerto Rosales.

Incluía todos los talleres necesarios para mantenimiento especializado de los mecanismos y sistemas de submarinos, sus máquinas herramienta y usina, contando también con facilidades para mantenimiento de torpedos y de baterías.

La propuesta de mínima concentraba mucho más las instalaciones y contaba con menos facilidades de reparaciones y amarre. Su presupuesto era de \$ 493.000 o/s.

¿Qué puntos de vista han conducido a elegir para la base mencionada el muelle B del Puerto Militar?

Eligiendo el lugar se ha tomado en cuenta sobre la posibilidad de crear una base de submarinos militar y técnicamente útil con gastos tan bajos como sea posible [...] Además Puerto Militar es ahora la única base de la Armada defendida en caso de guerra [...]⁽⁹⁾.

(9)
Informe "Observaciones Fundamentales sobre los proyectos de la base para submarinos en Puerto Militar". Septiembre de 1921.
Archivo Gral. de la Armada

No obstante reconocen que ese puerto está muy alejado de mar abierto: *Por eso según nuestra opinión Puerto Militar será conveniente en primera línea como Base Principal*⁽¹⁰⁾. *Pero este puerto está en una distancia bastante grande del mar con profundidades de agua convenientes para ejercicios de sumersión. Por esa razón se ha propuesto Mar del Plata como Base de Ejercicios de submarinos hallando acá las profundidades convenientes inmediatamente fuera del puerto.*

(10)
Subrayados en el original.

No recomiendan una base más grande en esta ciudad porque estaría expuesta a ataques desde el mar en caso de guerra.

Mar del Plata era mencionada cada vez más frecuentemente como lugar de emplazamiento de una base naval. La Escuadra ya operaba desde allí pero los buques ingresaban al antepuerto y permanecían al ancla abrigados por ambas escolleras.

Esto además respondía a la concepción estratégica de la época. Ese lugar dominaba la ruta al Pacífico y era un punto de recalada forzoso, pero además, y fundamentalmente, estaba próximo al Río de la Plata donde debía concentrarse el mayor esfuerzo defensivo.

Esta última era una premisa inalterable y con máxima prioridad en todos los estudios y decisiones de nivel estratégico militar.

El Vicealmirante Segundo R. Storni es una figura señera dentro del pensamiento de los intereses marítimos argentinos. En 1916, pronunció dos conferencias, siendo Capitán de Fragata, que por su trascendencia fueron publicadas y reeditadas sin alteraciones desde aquel entonces hasta nuestros días⁽¹¹⁾. Es el gran pensador y motor de la idea de la presencia de la Argentina en el mar.

(11)
Intereses argentinos en el mar,
Ed. Instituto de Publicaciones
Navales, Buenos Aires, 2006.

Su obra abarca todos los temas relacionados con el mar (pesca, puertos, industria, comercio marítimo, control del mar). Por su claridad y erudición ha sido utilizada para generar conciencia marítima en la población argentina, en especial en aquellos sectores afines con esta temática. Sin embargo, cuando aborda el tema de defensa insiste en concentrarla en la zona del Río de la Plata. Efectúa una valoración de cada zona en función de su nivel de produc-

ción y del comercio marítimo que en ella se realiza y, por supuesto, llega a la conclusión que aquélla es la más valiosa y por ende debe ser la defendida con mayor esfuerzo.

En la Memoria del Ministerio de Marina del ejercicio 1921-1922, firmada por el Contraalmirante Tomás Zurueta ⁽¹²⁾ ya afirma que [...] *se dispone el establecimiento de apostaderos o estaciones de aprovisionamiento en los siguientes puertos: Mar del Plata para torpederos y submarinos [...].* Esto es como consecuencia de la Orden General N° 31, firmada por el Ministro el 3 de febrero de 1922, que dispuso la creación de las llamadas Regiones Navales. La Primera con asiento en Puerto Militar, abarcando desde Punta Médanos (provincia de Buenos Aires) hasta Punta Ninfas (Chubut), la Segunda con sede en Puerto Deseado y la Tercera en Buenos Aires. Nuevamente aparecen elegidos los mismos tres lugares donde se pensó ubicar el Puerto Militar y la base de submarinos ⁽¹³⁾. En el artículo 2° se dispone establecer varios apostaderos para unidades de la Armada, entre ellos Mar del Plata.

(12)
Último Ministro de Marina en la primera presidencia de Irigoyen y primero en el segundo mandato.

El gran cambio e importante avance efectivo en este sentido se dará durante la presidencia de Marcelo T. de Alvear, con el Almirante Manuel Domecq García como Ministro de Marina. Asumen en octubre de 1922. En la Memoria que presenta el Ministro a fines de 1923, es decir la primera que abarca un año completo de ejercicio en sus funciones, dice: *En razón de que su situación estratégica es poco favorable y del desarrollo que nuestro litoral ha tomado en los últimos años, será necesario realizar la preparación de otros puntos para apoyo de nuestras fuerzas navales, debiendo en primer término utilizarse el puerto ya construido en Mar del Plata como base para submarinos y estación de aprovisionamiento para buques. Este puerto se recomienda por su situación estratégica y por su vecindad inmediata a las aguas profundas. En él deberá establecerse también una base de aviación, en virtud de la gran importancia de este servicio en relación con la defensa de costas.*

(13)
Resulta curioso ver que en la década de 1980 la Armada Argentina desarrolla un proyecto para instalar en Deseado una base alternativa de submarinos. Logró un interesante grado de desarrollo que incluyó traslado de material para iniciar las construcciones. El proyecto fue dejado sin efecto durante la presidencia del Dr. Alfonsín.

El interés por Mar del Plata crecía y se combinaba con la necesidad de dar espacio en ese puerto a la naciente Aviación Naval.

Por medio de una nota fechada el 21 de mayo de 1923 el Ministro de Marina le ordenaba al Contraalmirante Julián Irizar, presidente de una comisión constituida para estudiar y proponer el diseño de la base naval en aquella ciudad ⁽¹⁴⁾: *Habiéndose resuelto que el Puerto del Mar Plata [sic] sea utilizado para base de submarinos y torpederos y también para aprovisionamiento de buques mayores [...] deberá tenerse presente que también se establecerá una base de aviación en el mismo puerto, y además le confirmaba que el Superior Gobierno destinará la zona norte del puerto en construcción para tales fines.*

(14)
Circular Reservada N° 29/923.

Al mes siguiente, el Capitán de Fragata José C. Gregores le informaba al Ministro, en su calidad de Director de la Escuela de Aviación Naval, que había enviado al teniente de navío Marcos A. Zar a Mar del Plata para analizar la construcción de una *base aeronáutica en el Puerto de Mar del Plata*. Como resultado se comprobó que el antepuerto es inmejorable para la operación de hidroaviones. Destaca como emplazamientos muy favorables el rincón noroeste y sudoeste del espacio reservado para la Marina. Prefiere el sudoeste porque sólo es necesario terraplenar un metro sobre la costa actual para absorber altura de marea. Gregores además informa que será necesario ocupar una zona de 300 x 250 m, colocar dos hangares de 60 x 30 m de 6,60 y 7,50 m de altura respectivamente y construir planchadas para lanzar hidroaviones.

Aprovecha este informe para insistir con la construcción de la *base aeronáutica del Río de la Plata, para aeroplanos, aparatos anfibios y dirigibles*. También afirma: *La base aeronáutica del Río de la Plata, cuyo asiento fue proyectado en las proximidades de la estación Verónica de la línea F.C. del Sud, conjuntamente con la de Mar del Plata y Puerto Militar, constituyen, a mi juicio, las tres estaciones aeronáuticas de primer orden que asegurarán la defensa y exploración de la costa oceánica comprendida entre los paralelos 32° y 42°,*

(15)
Corresponde al litoral que se
extiende entre el límite
Uruguay/Brasil hasta la
Península de Valdez.

es decir, la zona ⁽¹⁵⁾ que abarca las rutas de los tres puertos más importantes del país: Buenos Aires, Mar del Plata y Bahía Blanca.” ⁽¹⁶⁾

(16)
Archivo Gral. Armada. Caja 28 S.

Como se puede comprobar, el criterio estratégico para que desde esa ciudad operen aviones navales es el mismo que imperaba para la ubicación del apostadero para submarinos, y además incidía en las características que debían reunir aquellos que fueran a comprarse. La defensa del Río de la Plata era mandatoria, independientemente del escenario de conflicto que se imaginara.

La Base Aeronaval Punta Indio, aquella que llamaban *base aeronáutica del Río de la Plata* fue creada en febrero de 1925 y tenía como objetivo contribuir con esta concepción defensiva. Si bien unos años antes operaban desde Fuerte Barragán, partido de Ensenada, algunos dirigibles y globos, Punta Indio fue la primera base de aviación naval con vida autónoma, es decir fuera de otro establecimiento naval como ocurría en Puerto Militar.

En 1925 visitó la Argentina el Príncipe de Gales, quien sería conocido como Eduardo VIII. Vino a bordo de dos cruceros, el *Repulse* y el *Curlew*. El príncipe efectuó un raid aéreo entre Puerto Militar y Buenos Aires, con escala en Mar del Plata en aviones navales argentinos. Los buques no pudieron tomar puerto en esta última ciudad porque no estaban listas las instalaciones ni era adecuado el dragado del canal de acceso.

La Comisión que mencionamos más arriba presidida por Irizar presentó su informe que fue aprobado por Circular R 29/923 el 5 de octubre, elevado para presupuesto y remitido al Ministerio de Obras Públicas.

Preveía la construcción de un hospital naval sobre la avenida Juan B. Justo, para atender a 2.700 hombres que tendrían la base y el acorazado que estuviera de estación allí. Iba a estar ubicado a unas 13 cuadras del puerto comercial, aproximadamente en el cruce con la calle Alvear, y ocuparía una superficie de 200 x 200 metros.

Más allá del predio del Golf, cruzando la actual calle Alem, se instalarían depósitos subterráneos de combustible y otros de agua, sobre el terreno, para abastecer a la base y a las unidades navales y edificios para suboficiales.

Se construirían depósitos de torpedos, pañoles, usinas y todos los edificios necesarios para una base que albergaría a 12 submarinos, si amarraban en andada de a dos, o 18 si las andanas eran de a tres, y dos diques flotantes.

La base *aeronáutica naval* no se incluía en los detalles de este informe porque iba a tener una vida totalmente independiente.

También proponía vías férreas que viniendo desde el puerto tendrían un recorrido casi coincidente con la actual avenida Martínez de Hoz, que para entonces no existía.

Simultáneamente con este documento el Ministro de Marina le ordenó al Agregado Naval argentino en Washington, Capitán de Fragata Ricardo Vago, que solicitara a la Armada norteamericana una propuesta de base de submarino para construir en Mar del Plata contemplando el amarre de 24 unidades ⁽¹⁷⁾. Vago contestó elevando un estudio del *Bureau of Yards and Docks*, firmado por el Rear Admiral L. G. Gregory, que coincide bastante con el proyecto argentino, excepto que el muelle de submarinos y talleres, en lugar de estar como se lo construyó y puede verse actualmente, salía casi perpendicular de la Escollera Norte.

(17)
Expte. S.n. 12 P.R.

(18)
Astillero de mucha tradición en
la fabricación de submarinos
en Estados Unidos.

Como un aporte más el *HMS Repulse* había traído a bordo, y facilitado, un proyecto peruano para construir una base de submarinos en la isla San Lorenzo, elaborado por la *Electric Boat Co* ⁽¹⁸⁾ de acuerdo con un contrato firmado en 1924 ⁽¹⁹⁾.

(19)
Archivo General de la Armada,
Ficha B. IX-c.6.

El 29 de noviembre 1923, en el Boletín Oficial se publicó la autorización a la Armada a destinar los terrenos donde comienza la Escollera Norte para instalar la Comisión Oceanográfica, el Yacht Club Argentino ⁽²⁰⁾ y alguna escuela para personal naval.

Finalmente en 1926 se promulgó la ley N° 11.378, conocida como Ley de Armamentos Navales. En ella se establecía la compra de dos grupos de tres submarinos y la ampliación del Puerto de Mar del Plata para la construcción de una base naval. En dicha ley se habla de cantidad de estas unidades pero no dispone qué características técnicas deben reunir.

Habla de la utilización del puerto [...] *con fines de carácter militar* [...] que debía contar con “[...] *elementos subacuos* [sic] *que no pueden faltar en ninguna Marina.*”

Luego de firmada esta ley, la Circular Reservada N° 89/926 del Ministerio de Marina designa una comisión para efectuar el plan de construcción.

Los límites para las obras de carácter militar eran:

Una línea imaginaria paralela al eje de la Escollera Norte que correría 200 m más al norte de la misma.

Por el sur la prolongación del eje del espigón C y su prolongación hacia la Escollera Sur.

Por el oeste el límite del espacio asignado en forma precaria al Golf Club por decreto del 10 de agosto de 1923.

El diseño propuesto por el Ministro de Marina fue aprobado por un decreto del 7 de diciembre de 1926, como [...] *plan definitivo de las obras a ejecutarse en el Puerto de Mar del Plata a objeto de habilitarlo como Base de Submarinos y aviación y probable Base de Operaciones de la Escuadra.*

Era muy ambicioso y, ahora sí, contemplaba una base aeronaval integrada a la naval, ocupando el espacio que en la actualidad tienen los clubes náuticos y parte de los espacios que siguen hacia el sur. Respondía en buena medida a aquel proyecto de mínima para Puerto Militar sugerido por los asesores alemanes.

El proyecto que acompañó al decreto del Poder Ejecutivo Nacional era prácticamente el mismo que el de Irizar. Los edificios de la base iban a estar construidos en la zona que actualmente ocupa parte de la avenida Martínez de Hoz y que, como ya dijéramos, en aquella época no estaba construida. Sólo había un pequeño camino secundario que permitía salir hacia el puerto comercial, y que aún puede verse en algunos espacios del frente de la Base Naval. La conexión de la ciudad con la zona sur se realizaba por la actual avenida Alem. Los terrenos que ocupa el Golf y los de la Armada no tenían solución de continuidad. En la fotografía que se agrega puede apreciarse cuán descampada era la zona. Entonces no debe sorprender que allí se planificaran construcciones militares.

Los terrenos del Golf Club Mar del Plata fueron motivo de duras controversias a lo largo de varios años entre la Nación y la provincia. Mientras eran espacios que no revistaban ningún interés nadie, privado o público, se preocupaba por lo que con ellos sucedía. Un decreto del Ejecutivo provincial del 15 de marzo de 1911 los había concesionado al club ⁽²¹⁾ y periódicamente las sucesivas Comisiones Directivas fueron pidiendo y logrando incrementar la superficie a su cargo. Son extensos y numerosos los expedientes entre diferentes organismos del Estado para dirimir esta cuestión. Cuando se aprueba la construcción de la base naval, los espacios en disputa son asignados a la Armada. La Comisión Directiva del Golf Club no bajó los brazos, continuó su lucha. En 1923 logró una cesión con carácter precario. Alvear construyó su mansión a 100 m del Club House del Golf. Agustín P. Justo llegaba a Mar del Plata, en tren o en barcos de la Marina, y casi inmediatamente iba a jugar al golf.

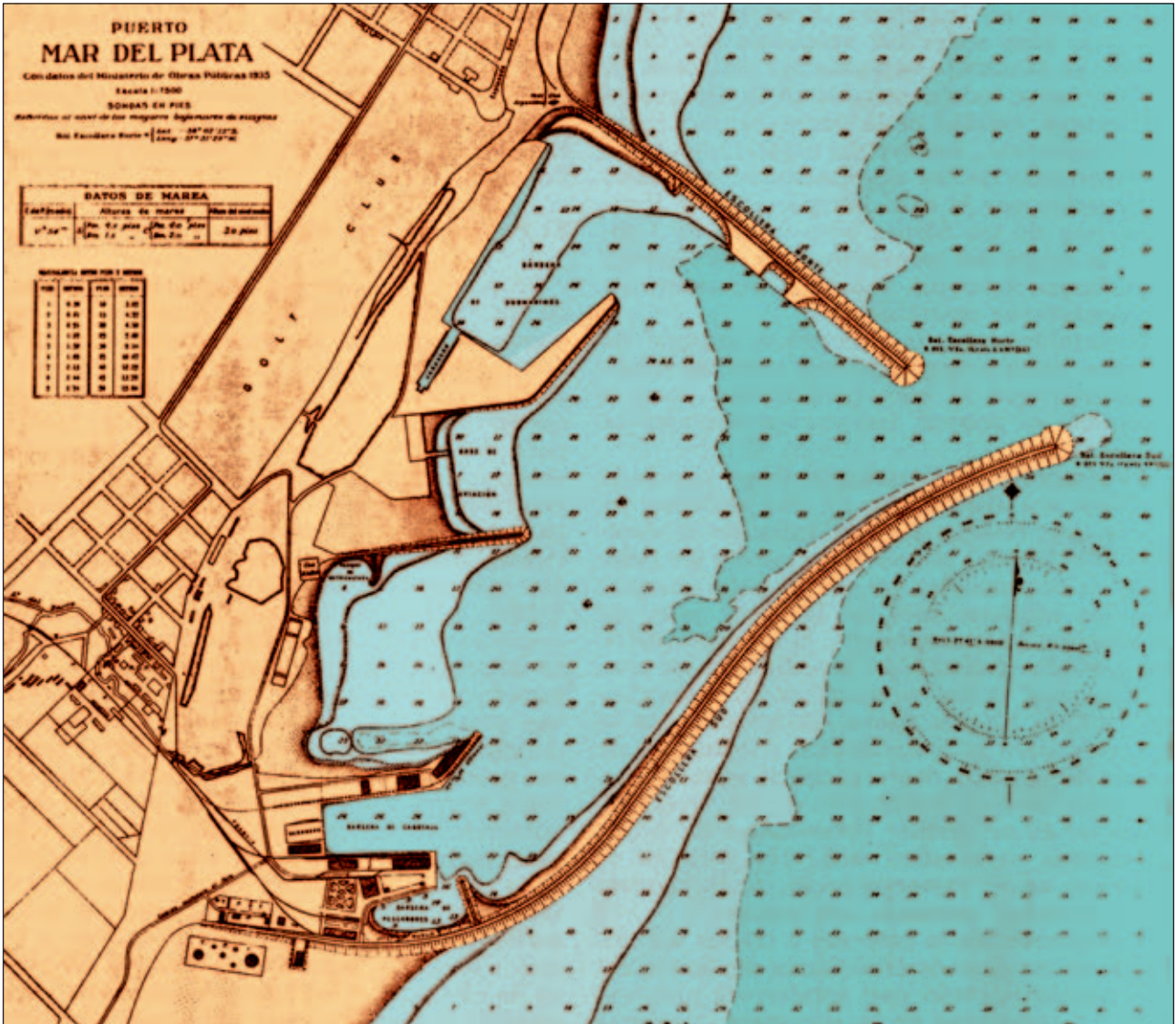
(20)

Una parte de estas instalaciones de madera se encuentra en la llamada "Laguna" del Puerto de Mar del Plata donde amarran las embarcaciones deportivas de varios clubs.

(21)

Archivo de la Secretaría General Naval, Propiedades Fiscales Navales, Caja M-11.

Los espacios verdes que se ven en la actualidad en el frente la Base Naval y la ampliación de la base de la Escollera Norte fueron rellenados con el refulado del dragado del antepuerto y en menor medida de la Dársena de Submarinos ya que la tosca se encontraba muy cerca de la superficie del fondo.



Carta náutica de 1935.

Un decreto firmado pocos días después, el 27 de diciembre, autorizaba a construir espigones en la Escollera Norte para cubrir las necesidades de *la Marina de Guerra* y *buques mercantes*. Estos espigones nunca llegaron a construirse. Sólo se adecuó muchos años después el borde interior de la escollera para esos fines aunque, obviamente, con menor cantidad de sitios de amarre.

Los Capitanes de barcos mercantes y Comandantes de unidades navales informaban frecuentemente sobre las dificultades para operar con seguridad dentro del puerto como consecuencia de las ondas de mar que ingresaban al mismo cuando soplaban vientos del este-nordeste que producían sensibles movimientos de los buques amarrados, afectando las operaciones de carga y descarga, y hasta la misma maniobra del buque.

Planteadas la preocupación a la empresa constructora, efectuó una serie de pruebas y presentó varias alternativas que iban desde construir algunos rompeolas dentro del puerto,

hasta la extensión de la Escollera Sur y la construcción de más dársenas en su interior tal como puede verse en el gráfico siguiente (22).

Debido a los altos costos de las obras del puerto de Mar del Plata y a la falta de recursos genuinos del Estado para afrontarlos se dispuso (23) que parte de los mismos fueran imputados a la Ley de Armamentos Navales (11.378).

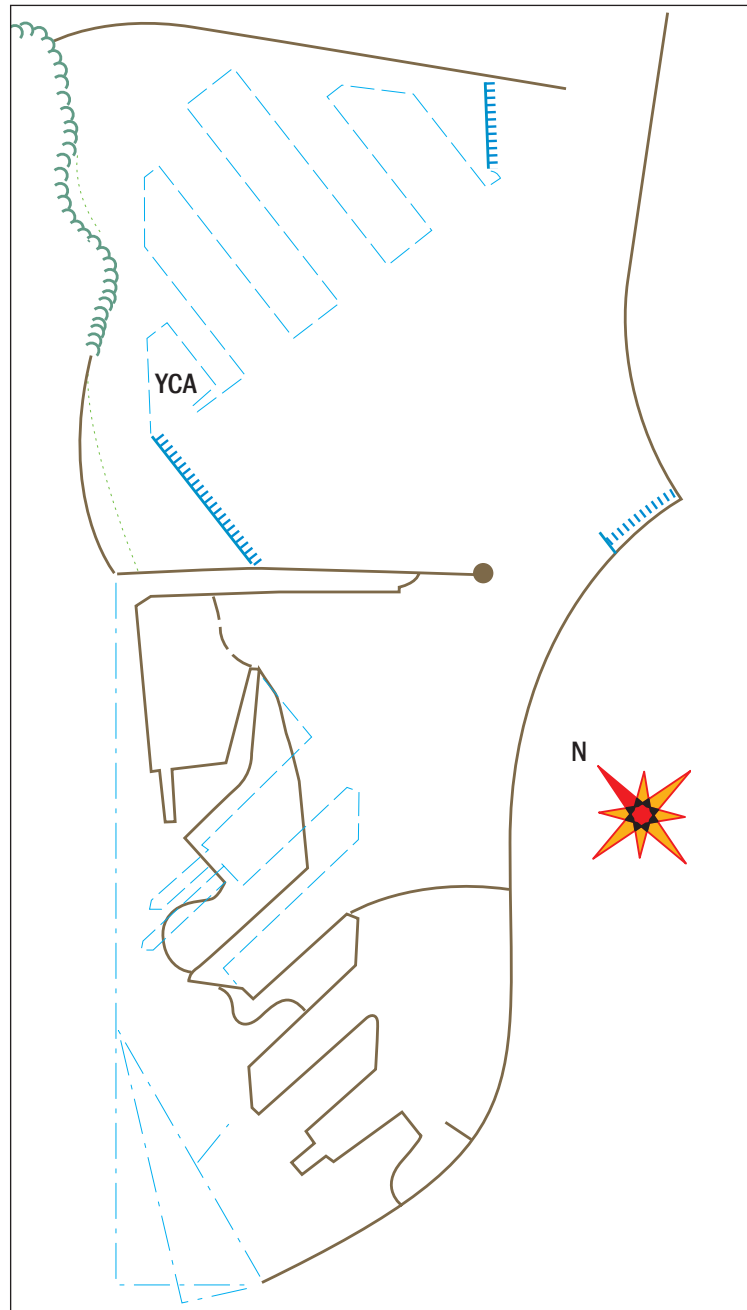
En la Memoria Anual del Ministerio de Marina presentada al Congreso al finalizar las sesiones ordinarias de 1927, dice en el capítulo correspondiente a Bases Navales: *La ley 11.378 permitirá mejorar gradualmente el servicio de nuestras bases navales. Esta ley ha permitido destinar fondos para obras de dragado, construcción de muros, espigones, escolleras, etc. que requieren los servicios de la Armada en Mar del Plata, que viene siendo usado como eficiente Base de operaciones de la Escuadra [...] en la cual se iniciará la construcción de talleres, varaderos y cuarteles necesarios para la reparación y mantenimiento de los submarinos a adquirirse.*

En el mismo capítulo de la Memoria del año siguiente (1927-1928): *La Base de Operaciones de Mar del Plata, que antes he mencionado, es excelente como ha quedado demostrado por las ventajas de todo orden que ha encontrado en ella la Escuadra en los ejercicios de los últimos años. Los buques pueden aprovisionarse y hacerse a la mar en cualquier momento, quedando en franquía en pocos minutos; los submarinos tendrán cómodo refugio y fuente de recursos, y los aviones, hangares modernos a mitad de distancia entre Buenos Aires y Puerto Belgrano.*

La dársena de submarinos se halla muy adelantada, alrededor del mes de julio [de 1928] podrá ser entregada por la empresa Travaux Publics, juntamente con el varadero, capaz de soportar buques de hasta 2.000 toneladas.

Las obras avanzaban muy bien en lo que hace a la dársena y sus muelles, pero aún faltaba un cuartel para tropa, un alojamiento para suboficiales, una casa de oficiales, un depósito y los edificios más indispensables para talleres. Ni hablar del hospital, los depósitos de combustible y los edificios administrativos. Tampoco se construían las instalaciones para la operación de aeronaves. En la misma Memoria, en el capítulo Servicio Aeronáutico, el Ministro decía que la construcción de esa infraestructura era imperiosa para el mantenimiento y operación seguros de los aviones. [...] *en esa Base de Operaciones de nuestra Marina, a fines de 1927, se concentraron tres escuadrillas de aviones y no contaban con un local de abrigo para casos de mal tiempo o de reparación.*

Ninguno de los edificios previstos fue construido hasta fines de la década del '40 (24). Las fotos de Mar del Plata de la época muestran una base que era campo llano. Para solucionar el problema, la Armada envió allá al viejo crucero acorazado *Belgrano*, comprado en 1898 a los astilleros Cantieri Orlando, en Livorno, Italia, y que fue una de las unidades



(22) Empresa Societè Nationale de Travaux Publics - Estudios sobre modelo reducido; Servicio de Hidrografía Naval, Archivo Técnico Letra C N° V.S Orden 35.

(23) Decreto del 22 de julio de 1927.

(24) Cuando se dispuso continuar con el proyecto la ciudad era otra y hubo que adecuar las construcciones a la nueva situación. Se construyeron en aquel entonces los edificios que actualmente pueden observarse.



Base Naval Mar del Plata en 1938, con el Buque Base *Gral. Belgrano* amarrado.

argentinas que participaron del famoso Abrazo del Estrecho en febrero de 1899, entre los Presidentes Federico Errázuriz, de Chile, y Julio A. Roca. Dados los servicios a los cuales era destinado, y como consecuencia de haber perdido la capacidad de propulsión, fue reclasificado como *Buque Base*. Toda la actividad que se desarrollaba en una base naval tenía lugar en el viejo *Belgrano*, incluyendo la Escuela de Submarinos. Cuando en 1947 se habilitaron los primeros edificios de alojamiento en la base, ya no fueron necesarios sus servicios y entonces es radiado por decreto N° 12.502 de ese año ⁽²⁵⁾.

(25)
H. Rodríguez y P. Arguindeguy, *Buques de la Armada Argentina; 1852-1899*, Instituto Nacional Bowniano, Buenos Aires, 1999.

Se había analizado la posibilidad de utilizar para este fin al viejo transporte *Chaco*, pero los estudios de factibilidad y aceptabilidad realizados en el Arsenal Puerto Belgrano evidenciaban que los resultados no serían satisfactorios y el presupuesto era demasiado elevado.

El 11 de febrero de 1928, a las 16 horas, se efectuó la inauguración oficial de la dársena para submarinos con la presencia del Presidente de la Nación y altos funcionarios. Se colocó una placa tallada en piedra para recordar el evento en el filo del muelle sur.

El 15 de octubre de 1927 se había firmado el contrato con el astillero Cantieri Navali Tosi, de la ciudad de Taranto, Italia, para la construcción de los primeros tres submarinos. Sus nombres fueron *Santa Fe*, *Salta* y *Santiago del Estero* ⁽²⁶⁾. Tenían 69 m de eslora y desplazaban 935 toneladas en superficie y 1.155 en inmersión. Su modelo era idéntico a los últimos que habían entrado en servicio en la Marina italiana.

(26)
Orden General N° 103/928. Por tradición los submarinos siempre llevan nombres de provincias que comiencen con la letra S.

Los submarinos arribaron el 7 de abril de 1933 a Buenos Aires, durante la presidencia de Agustín P. Justo. El 6 de junio, a las 15 hs ingresaron por primera vez a su Base Naval en Mar del Plata. Venían acompañados de su buque madre, el ahora guardacostas *General Belgrano*. La compra del segundo grupo y la continuación de las obras fueron canceladas durante la segunda presidencia de Yrigoyen, iniciada en 1928.

(27)
Fue presidente del Centro Naval en los siguientes períodos: 1898-1899, 1912-1913 y 1921-1923.

El desarrollo de lo que podríamos llamar proyecto Mar del Plata fue planificado y ejecutado merced a la excelente conjunción y determinación de un Presidente de la Nación como el doctor Alvear y un excepcional Ministro de Marina, el almirante Manuel Domecq García ⁽²⁷⁾. ■