

LOS CRUCEROS DE LA CLASE *GIUSEPPE GARIBALDI*. DE ITALIA AL MUNDO

Javier YUSTE GONZÁLEZ
Escritor y articulista

ANTIAGO de Cuba, 3 de julio de 1898



Media docena de presas acorraladas saliendo de su madriguera poco o nada podían hacer frente a una jauría muy superior en número, en la que hasta el navío más irrisorio contaba con un hambriento cañón con el que abrir fuego. El plan del almirante Pascual Cervera y Topete fracasó y el enemigo obtuvo satisfacción a su sed de venganza, aunque no fuera de forma total: intentó, sin éxito, capturar casi intacta la escuadra española, deseoso de cambiar el pabellón en sus penoles, pues era buen sabedor de que en las Ordenanzas de la Armada española primaba, cuando todo estaba perdido, el salvamento de la tripulación, mandando embarrancar los buques.

Se elevaron las alzas, quedando todos los impactos muy por encima de la línea de flotación, y se dejó para el final al *Cristóbal Colón*, desprovisto de artillería principal y cuyo hundimiento puso de dientes a los oficiales y reporteros de guerra estadounidenses, que acusaron al mando español de deshonesto por ordenar abrir los grifos de fondo cuando el buque «estaba rendido». Les fastidió y mucho, pues ansiaban, ante todo, la incorporación de este *Garibaldi* a la lista de la US Navy.

Pero no nos adelantemos, pues trataremos del *Cristóbal Colón* a su debido tiempo. La lógica y el título de este trabajo nos invitan a tratar a continuación de la clase *Giuseppe Garibaldi* en general.

Generalidades

El XIX fue el siglo de la industrialización. El avance de la ciencia permitió alcanzar cada vez mayores logros para la vanagloria humana. Todo era más grande, más rápido y más poderoso. Tanta celeridad acarreó no pocos errores.

En muchos países, entre ellos España, no parecía saberse qué decisiones había que tomar ante el amplio abanico que se abría. El miedo al fracaso y la seguridad que conllevaba mantenerse en posturas anticuadas era algo muy de nuestro estilo; pero cuando no quedaba otra que tomar una carta del mazo, tampoco se hacía con el mejor tino, y en cuestiones de Marina no estábamos solos.

Se achaca a la España de la Restauración el error de conceptuar a su Marina de Guerra como una especie de quimera, dotada de buques que ni eran cruceros adecuados para el corso ni acorazados lo suficientemente protegidos para un combate de línea. Se decía que los navíos con los que nos presentamos en Santiago de Cuba en julio de 1898 eran cruceros acorazados, aunque no eran ni lo uno ni lo otro, sino algo *sui generis* que en poco se desviaba de planteamientos generales defensivos en previsión de una guerra. En realidad, solo nuestro *Cristóbal Colón* podría merecer el calificativo de crucero acorazado, ya que los *Garibaldi*, como bien dejaría escrito Italo Zingarelli eran unos *piccole navi di battaglia*.

Si perdimos en 1898, entre otros muchos factores más sesudos, fue porque nuestra Marina estaba diseñada para la defensa, al contrario que la US Navy, abiertamente ofensiva. Pero nos estamos yendo por las ramas...

Durante los últimos años del siglo XIX existió cierto interés por los cruceros acorazados. Muestra de ello fue la incorporación de buques de esta línea de diseño a las marinas mediterráneas (también la inglesa, pues nuestra clase *Vizcaya* no se salía de sus líneas). Se buscaba un punto intermedio entre el concepto de crucero y el de acorazado, y los italianos, que ya dejaron atónito al mundo con los acorazados de la clase *Ruggiero di Lauria*, diseñaron la bella estampa de los que serían los integrantes de la clase *Giuseppe Garibaldi*, siguiendo en parte lo trazado para los acorazados *Carlo Alberto* y *Vettor Pisani*, con el añadido de una reducción al máximo del volumen de las superestructuras para poner en serios aprietos a la artillería enemiga, tal y como lo expresó el ingeniero general Eduardo Masdea.

La autorización del proyecto por parte del Gobierno italiano se firmó en 1893, encomendándose la construcción de las unidades a los astilleros Ansaldo, en Sestri Ponente (Génova), y Orlando en Livorno. Allí se pusieron las quillas de hasta diez navíos, cuyas características generales son las que siguen —si atendemos a la enciclopedia virtual Wikipedia y queremos sintetizarlas sin que nos explote la cabeza—: eslora de 111,80 m; manga de 18,20; calado de 7,30; desplazamiento 8.100 t a plena carga; la propulsión varía según sea el país adquirente, pero como base era de dos máquinas de triple expansión alimentadas por veinticuatro calderas de carbón, que transmitían una potencia máxima de 14.700 CV a dos hélices, permitiendo una velocidad de 20 nudos. Su autonomía llegaba a las 8.300 millas a una velocidad de 10 nudos; la tripulación de alrededor de 550 hombres; el blindaje dependía igualmente de las exigencias del comprador, pero podemos decir que era de 38 a 50 mm en cubierta, de 50 a 150 en cinturón, de 50 en baterías, de 100 a 150 en artillería

principal y de 50 a 150 en puente, y un armamento que difiere según la unidad, permitiendo así una identificación clara, aunque en la teoría deberían estar dotados con un cañón de 254 mm (proel), dos de 203/45 (popel), catorce de 152/40, diez de 76/40 y seis de 47 mm; dos ametralladoras Maxim MG y cuatro tubos lanzatorpedos de 450 milímetros.

Relativamente, salvo por lo evidente de su proa, en agresivo espolón —muy de moda por entonces al entender que se podía hacer la guerra naval al estilo griego y romano de dos mil años atrás, y que causó más de un disgusto por *ramming* amigo—, y de su popa redondeada, parece un buque simétrico desde el combés —si uno se subiera a la cofa del único mástil y otease hacia proa y hacia popa, no podría negar tal sensación— al que se le construyeron un par de castillos que permitían asentar la artillería pesada y dotarle de una mayor estabilidad en navegación y combate.

La propuesta italiana, aunque no desconocida, no dejaba de despertar interés en las marinas de guerra de distintos puntos del globo, pues si las cosas hubieran salido como algunos esperaban, en vez de cuatro, pudieran haber sido siete las naciones que hubieran tenido algún *Garibaldi* adscrito en sus listas oficiales.

De Italia a todo el mundo

La clase *Garibaldi* se conceptuó principalmente para atender y satisfacer las necesidades navales de la Regia Marina italiana. Sin embargo... tenemos que explicarlo, pues la cosa tuvo su aquel.

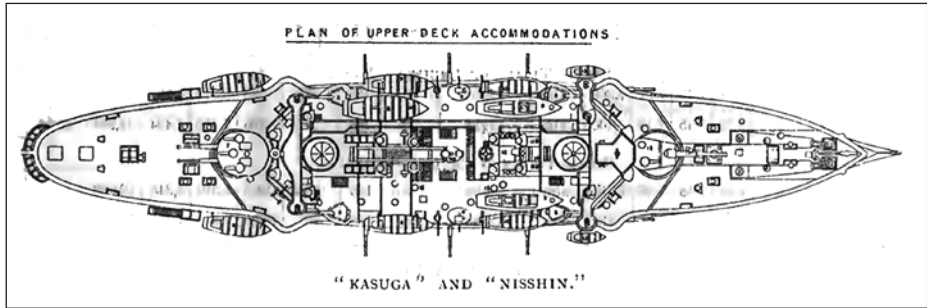
La primera unidad fue bautizada con el nombre de *Giuseppe Garibaldi*. Su quilla se colocó en Ansaldo en 1894 y fue botada en octubre de 1896, siendo vendida a la Marina de Guerra de Argentina, que mantuvo el nombre de *Garibaldi* (1).

La segunda unidad, el *Varese*, comenzó a construirse en 1895 en Orlando, siendo botada en mayo de 1896 y vendida también a Argentina, rebautizándola con el nombre de *General San Martín*.

Volviendo a las andadas, pocas semanas después de la última transacción, en el mismo Orlando se vuelve a iniciar la construcción de otro *Varese*, botado en verano de 1897 y también adquirido por Argentina, pasando a ser denominado *General Belgrano*.

Por supuesto, esto no terminó aquí, pues todavía tenemos pendientes dos unidades más que, en teoría, tendrían que haber sido adscritas a la Regia Marina, pero esta se tuvo que quedar con las ganas. En 1895, en Ansaldo se comenzó la construcción de un segundo *Giuseppe Garibaldi*, vendido antes de su botadura —el 16 de septiembre de 1896— a España, recibiendo el nombre de *Cristóbal Colón*; y en agosto de 1896, de nuevo en Ansaldo y en honor del

(1) También referenciado como *General Garibaldi* o, incluso, *José Garibaldi*.



Vista cenital del plano de los *Kasuga* y *Nisshin*. (Fuente: *Page's Weekly*)

héroe nacional, se pone la quilla a otro crucero que acabaría, cómo no, en la lista oficial de la Marina de Guerra argentina con el nombre de *General Pueyrredón*.

Si la diplomacia no hubiera pisado el freno, Argentina habría tenido buques de la clase *Garibaldi* para dar y tomar, pues otros dos que iban para su Marina —*Mariano Moreno* y *Bernardino Rivadavia*— acabaron en Japón —*Kasuga* y *Nisshin*—, pero esta ya es otra historia.

Cuatro años después se colocó la quilla, por fin, a las tres unidades que nadie se llevaría fuera de Italia: *Varese* (Orlando, completado en 1901), *Giuseppe Garibaldi* (Ansaldo, completado en 1901) y *Francesco Ferruccio* (Arsenal de Venecia, completado en 1905).

En la Marina de Guerra argentina

Como ya apuntamos anteriormente, la República Argentina adquirió unos cuantos buques de la clase *Garibaldi* (*Garibaldi*, *General San Martín*, *General Belgrano* y *General Pueyrredón*), a los que deberían haberse sumado los *Mariano Moreno* y *Bernardino Rivadavia*, en construcción en los astilleros de Ansaldo. Y lo hizo impulsada por si las tensiones fronterizas con su vecina Chile terminaban representándose en el peor de los escenarios posibles; pero, por suerte, ambas naciones alcanzaron una voluntad que plasmaron en el conocido Tratado de Equivalencia Naval, Paz y Amistad de 28 de mayo de 1902, más comúnmente conocido como los Pactos de Mayo, cuyo clausulado obligó a las marinas de Argentina y Chile, entre otras, a reducir su número y potencia de fuego, lo que llevó a Buenos Aires a poner a la venta los aún no entregados *Moreno* y *Rivadavia*.

Los *Garibaldi*, *General San Martín*, *General Belgrano* y *General Pueyrredón* fueron adscritos a la División de Cruceros Acorazados Bahía Blanca, registrando una carrera no muy dispar.

Original Name.	Final Name.	Builder.	Date of launch.	Type of Boilers.	Displacement metric tons.	I.H.P. Shafted metrical.	Armaments.
Giuseppe Garibaldi	Garibaldi	Ansaldo	1895	Cylindrical	6,840	13,000	2 10", 10 6", 6 4 7" { 22 minor guns. 4 above-water torpedo tubes.
Vares	San Martín	Orlando	1896	"	6,882	13,000	" " " { 24 minor guns. 4 above-water torpedo tubes.
Giuseppe Garibaldi	Cristobal Colon	Ansaldo	1896	Niclausse	6,840	13,000	" " " { 22 minor guns. 4 above-water torpedo tubes.
Vares	General Belgrano	Orlando	1897	Belleville	6,900	13,000	2 10", 14 6" { 24 minor guns. 4 above-water torpedo tubes.
Giuseppe Garibaldi	Luceyredon	Ansaldo	1898	"	6,840	13,000	2 10", 10 6", 6 4 7" { 22 minor guns. 4 above-water torpedo tubes.
"	Giuseppe Garibaldi	"	1899	Niclausse	7,400	13,500	1 10", 2 8", 14 6" { 20 minor guns. 4 above-water torpedo tubes.
Vares	Vares	Orlando	1899	Belleville	7,400	13,500	" " " { 20 minor guns. 4 above-water torpedo tubes.
Ferruccio	Ferruccio	R Dock- yard of Venice	1902	Niclausse	7,400	13,500	" " " { 20 minor guns. 4 above-water torpedo tubes.
Rivadavia	Kasuga	Ansaldo	1902	Cylindrical	7,710	13,500	" " " { 20 minor guns. 4 above-water torpedo tubes.
Moreno	Nisshin	"	1903	Cylindrical	7,745	13,500	4 8", 14 6" { 20 minor guns. 4 above-water torpedo tubes.

Características generales de los distintos *Garibaldi*.
(Fuente: *Page's Weekly*)

El ARA *Garibaldi* fue adquirido mediante contrato de 14 de julio de 1895 por el importe de 752.000 libras. Fue entregado a su primer comandante, el capitán de navío Martín Rivadavia, el 11 de octubre de 1896, quien lo conduciría hasta aguas argentinas en diciembre de ese mismo año gracias a la fuerza de sus dos máquinas verticales de triple expansión Ansaldo/Mausdalay de 13.000 HP. Dotado originalmente de dos cañones de 250 mm, uno en proa y otro en popa, estos fueron sustituidos en 1899 por otros tantos de 254 mm y se le anularon los tubos lanzatorpedos.

Los mencionados Pactos de 1902 obligaron a que el *Garibaldi* fuera desarmado, situación a la que volvería en varias ocasiones a lo largo de su vida como buque escuela de foguistas, artillería, marinería, señaleros y maquinistas, ya dentro de la División de Buques Escuela.

En 1924 todos los clase *Garibaldi* estaban encuadrados en la Segunda División Naval (de entrenamiento), y para el ejercicio siguiente circularon noticias de las intenciones de la Armada argentina de remozar sus cruceros.

En 1927 el *Garibaldi* fue reclasificado como guardacostas, junto a varios de sus hermanos, aunque poco provecho ofrecía ante lo desfasado de su tecnología, siendo dado de baja en 1934 y vendido como chatarra para su desguace en Suecia.

El ARA *General San Martín* mostró una diferencia evidente en su artillado principal, montando torres dobles de 203 mm y un blindaje mejorado; aunque lo curioso fue el menor coste que supuso su adquisición para las arcas argentinas; sin duda, un guiño por parte del constructor a tan buen cliente.

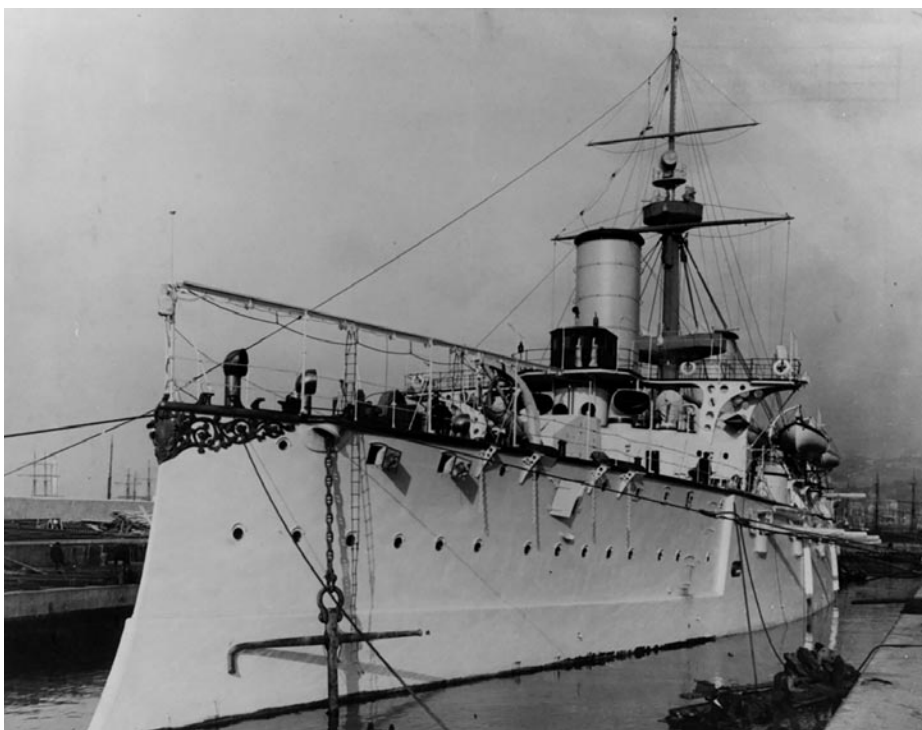
El contrato data del 26 de octubre de 1896 y fija un precio de venta de 688.000 libras, siendo su construcción fiscalizada por el capitán de navío Martín Rivadavia quien, aprovechando sus conocimientos, experiencia y dado el estado

en que se encontraba el buque, introdujo una serie de modificaciones sobre el plano original (aparte del montaje doble y un mejor blindaje, parece que redujo a tres el número de tubos lanzatorpedos).

Para el 25 de abril de 1898 ondeaba la enseña argentina a bordo del *General San Martín*, y el 13 de junio fondeó junto a su gemelo *Garibaldi* en Punta Piedras (margen derecha del Río de la Plata), donde se integraría en la División Bahía Blanca como buque insignia, honor que conservaría durante no pocos años.

Con el fin de la Primera Guerra Mundial, tras una vida demasiado tranquila para un buque de su categoría (como la de todos los *Garibaldi* argentinos), Buenos Aires decidió rebajar de categoría al *San Martín*, retirarle la artillería (aunque se le volvería a dotar de la misma en menos de dos años) y convertirlo en buque para la Escuela Naval Militar hasta su reintegración en la Segunda División de la Escuadra de Marina, junto a sus hermanos.

En 1924 pasó a estar integrado en la División de Instrucción como buque insignia, hasta que fue relevado por el *Rivadavia*, iniciándose unas tareas de



El *Garibaldi* argentino, probablemente en Génova, antes de su entrega.
(Foto: Naval History and Heritage Command, NH 88672)



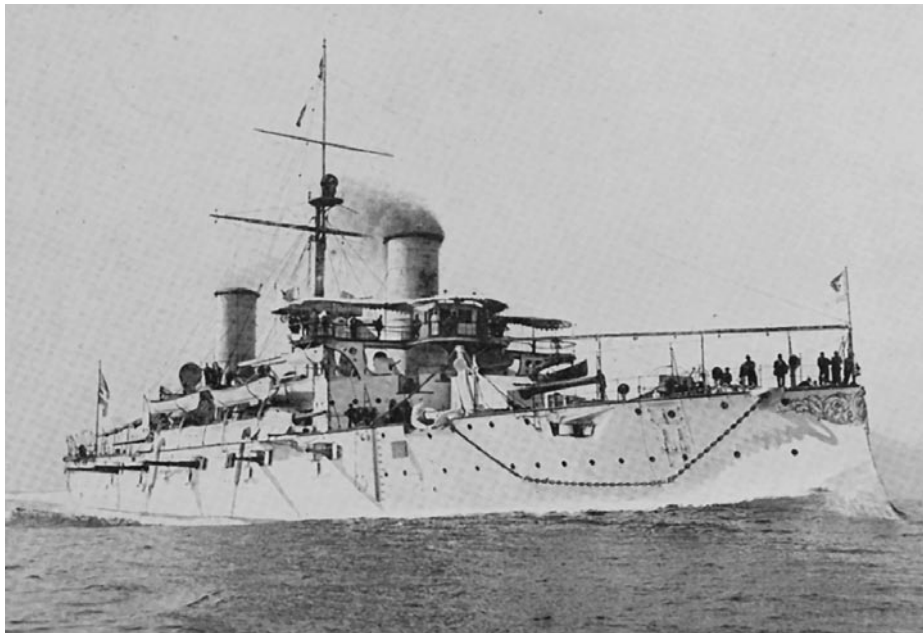
El *General San Martín* durante sus pruebas de mar.
(Foto: Naval History and Heritage Command, NH 94366)

modernización que se alargarían durante largos meses para terminar reclasificado como guardacostas, conforme a la Orden General 209 de noviembre de 1927.

En 1930, el *San Martín* volvió a ser buque escuela y se le acometieron nuevas obras, más que nada para que volviera a ejercer de guardacostas, hasta que en 1934 fue fondeado en río Santiago y sometido a un lento pero constante proceso de canibalización; en 1947 fue cedido a la Fábrica Militar de Aceros de Riachuelo — límite sur de la ciudad autónoma de Buenos Aires — para su definitivo desguace y reciclado.

El ARA *General Belgrano*, junto al *San Martín*, se construyó en Orlando, siendo botado en 1896 y entregado al año siguiente, con un coste de adquisición de 687.700 libras (un precio aún más inferior) y sin que se observase en él nada singular. El hito más remarcable en su hoja de servicios se produjo durante el conflicto con Chile, cuando el 20 de enero de 1899 se firmó en su cubierta el tratado de paz entre ambas naciones del Cono Sur, aunque los encontronazos continuarían hasta que los presidentes Riesco y Argentino Roca concretaron los Pactos de Mayo.

En 1907 el *Belgrano* participó en las primeras pruebas de radiotelegrafía con aparatos Marconi, y durante los años posteriores se le empleó en maniobras y ejercicios, hasta que la Gran Guerra obligó a una serie de reorganizaciones



El *General Belgrano* hacia 1897.
(Foto: Naval History and Heritage Command, NH 16)

en la Flota de Mar. Fue modernizado en Puerto Belgrano entre los años 1927 y 1929, aunque no se libró del sino de ser guardacostas, reclasificación que se hizo oficial en 1933, el mismo año en que se le asignó la misión de ser depósito y buque de apoyo a submarinos. Fue dado de baja el 8 de mayo de 1947 para ser remolcado y, después, desguazado en Riachuelo, al igual que el *San Martín*.

El ARA *General Pueyrredón* se construyó en Ansaldo y fue adquirido por Argentina por el importe de 782.000 libras, ganándole la puja a Chile, que también lo disputaba. Fue botado el 25 de julio de 1898, pocas semanas después de la batalla de Santiago de Cuba, y entregado el 4 de agosto del mismo año. Se le dotó de dos máquinas a triple expansión y calderas Bellville con una potencia de 13.000 HP, registrándose una velocidad máxima de 19 nudos. Con su carga de mil toneladas de carbón y a un ritmo de nueve nudos, se le estimaba una autonomía de 4.752 millas.

El *Pueyrredón*, que sería de entre todos los *Garibaldi* el de existencia más dilatada, entró en servicio en la División de Cruceros Acorazados, uniéndose a sus hermanos gemelos; pero su destino principal fue el de servir a la instrucción de los cadetes de la Escuela Naval Militar de la Armada argentina, al menos desde 1918, reemplazando a la fragata *Presidente Sarmiento*.



General Pueyrredón camino del desguace. (Foto: www.histarmar.com.ar/)

En 1941 sustituyó al crucero *La Argentina* como buque de instrucción, realizando ocho cruceros hasta 1952 (2).

Al año siguiente quedó inmovilizado en Puerto Belgrano al constatarse su mal estado para la navegación, y en 1955 sería dado de baja tras cincuenta y siete años de servicio, vendido como chatarra y desguazado en Japón. Su recuerdo como buque de instrucción aún perdura en la Escuela Naval Militar de Río Santiago, donde se conserva el escudo de proa.

A continuación dedicaremos nuestro estudio a los casos del español *Cristóbal Colón*, los japoneses *Kasuga* y *Nisshin* y los italianos *Garibaldi*, *Varese* y *Francesco Ferruccio*.

Uno para España

El malogrado *Cristóbal Colón* fue el único *Garibaldi* adquirido por España, aunque existen publicaciones especializadas de la época, como la *Notes on Naval Progress*, del Departamento de Inteligencia de la US Navy (octubre de 1896), en las que se asegura la existencia de otro crucero acorazado de la misma

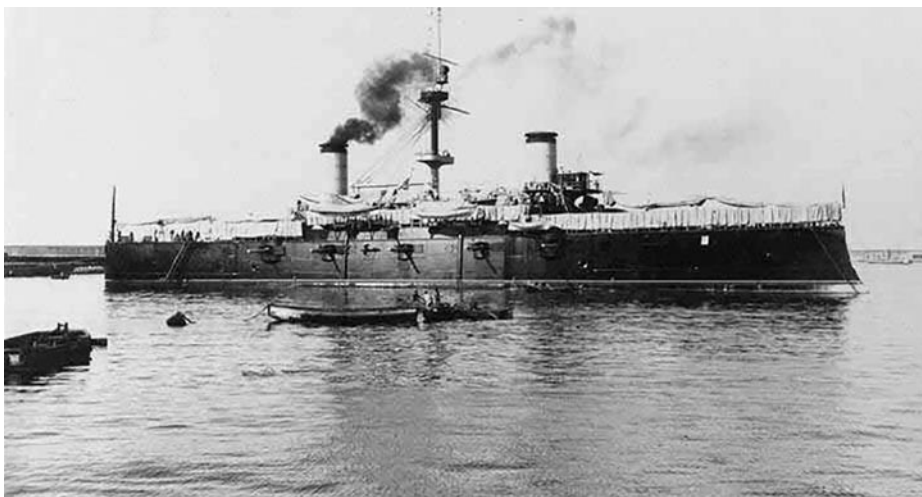
(2) El *Pueyrredón* visitó, por ejemplo, el puerto de Barcelona en 1951.

clase para la Armada con el nombre de *Pedro de Aragón*, que formaba parte unitaria del objeto del contrato junto con el *Colón* (3).

Nuestro *Garibaldi* vio puesta su quilla en Ansaldo, siendo botado el 16 de septiembre de 1896 y entregado a la Armada el 19 de mayo de 1897. Su propulsión consistía en dos máquinas verticales de triple expansión alimentadas por veinticuatro calderas tipo Niclause, alimentadas con 1.100 toneladas de carbón, permitiéndole un radio de 8.300 millas náuticas.

El artillado principal habría consistido en dos cañones Armstrong de 254 mm, que nunca llegaron a ser montados. De lo que sí dispuso el *Colón* fue de diez cañones Armstrong de tiro rápido de 152 mm, otros seis del mismo fabricante pero de 120, diez Nordenfelt de 57, otros diez de 37, dos ametralladoras y cuatro lanzatorpedos (4).

Durante los meses previos al estallido de la guerra con los Estados Unidos de América, el *Colón* estuvo incorporado a la Escuadra de Instrucción y nunca se cejó en el empeño para que se le montara su artillería principal, aunque fuera con cañones de inferior calibre; sin embargo, el almirante Pascual Cervera y Topete recibiría la orden de dirigirse a la Gran Antilla con un buque veloz y protegido, pero desdentado.



Una de las fotografías más reconocibles del *Cristóbal Colón*.

(Foto: Naval History and Heritage Command)

(3) La *Revista de Navegación y Comercio*, de 15 de julio de 1896, abre boca con un artículo dedicado a los astilleros Ansaldo del siguiente modo: «Acordada —según parece— por nuestro Gobierno la adquisición de los dos acorazados *Garibaldi* y *General San Martín*...».

(4) En algunas fuentes se habla de cinco tubos lanzatorpedos.

Aunque la prensa amarilla estadounidense ambicionaba un encuentro en alta mar entre la Armada y la US Navy, Cervera burló a sus perseguidores y el bloqueo, haciendo entrar a su escuadra en la bahía de Santiago de Cuba el 19 de mayo de 1898, cosa de la que los norteamericanos se enterarían días después. Tal circunstancia fue un duro golpe anímico y moral para los oficiales yanquis que, presionados desde «casa», querían resarcirse: ambicionaban capturar las unidades del bravo almirante español para presumir de botín de guerra, lo cual justifica las alzas de artillería que se adoptaron durante el combate, dirigidas a desmontar la artillería sin comprometer a los propios buques enemigos.

Cervera se percató de que podría mantener sus navíos como defensa de la ciudad, pero el alto coste de su estancia en agua y carbón suponía una mayor agonía para una población desesperada; es más, se corría el peligro de que la plaza cayera y con ella la rojigualda de los mástiles de los navíos españoles sin haberse enfrentado al enemigo. Así que, tras no pocos apremios, salió al encuentro del almirante William Thomas Sampson y plantó un anzuelo sobre sí mismo, sobre el *Infanta María Teresa*, para permitir que huyera el resto de la escuadra. La apuesta era arriesgada y había que estar pendientes del calado del *Cristóbal Colón*, pero también de la meteorología; cuanto más adversa fuera, mejor. Sin embargo, las oportunidades para ejecutar lo planeado se fueron agotando, y el día de marras, el 3 de julio de 1898, el mar estaba como un espejo.

El *Infanta María Teresa* atrajo la atención de los lobos, pero el resto de la escuadra retardó su salida, por lo que se perdió el factor sorpresa. El *Cristóbal Colón* fue el tercer buque en asomarse y el que casi logra el objetivo planteado por el almirante Cervera; su propia velocidad, demostrada en pruebas, sumada al alivio de no cargar con su artillado principal, le permitió sacar ventaja, hasta que el carbón de alta calidad (otro de los quebraderos de cabeza del almirante Cervera durante las semanas previas) se agotó y tuvo que quemar otro menos calórico.

El capitán de navío Emilio Díaz Moreu, comandante del *Cristóbal Colón*, decidió embarrancar el buque ante el río Turquino (a unas 48 millas náuticas de Santiago de Cuba), salvar a su dotación y abrir las válvulas para que no cayera en manos del enemigo. Los norteamericanos se tomaron como una afrenta la última orden de Díaz Moreu, pues habían tenido especial cuidado en no dañar en demasía al *Cristóbal Colón* para poder incorporarlo de inmediato a la US Navy.

Como todos los grandes navíos de Cervera, se pretendió reflotar al *Cristóbal Colón* siguiendo las instrucciones del ingeniero naval Richmond Pearson Hobson; sin embargo, una serie de conspiraciones burocráticas, celos y envidias, a las que se añadió una supuesta falta de presupuesto federal, impidieron que la obra se acometiera, siendo solo recuperado el *Infanta María Teresa*, el cual se perdió mientras era remolcado hacia los Estados Unidos durante una tormenta ante la isla Cat (Bahamas).

El proyecto de reflotamiento y reacondicionamiento de los buques de Cervera se mantuvo hasta los primeros años del siglo XX, cuando se constató que poco se podía hacer por ellos salvo entregarlos definitivamente a la acción del mar y de la naturaleza, formando actualmente un espacio natural protegido.

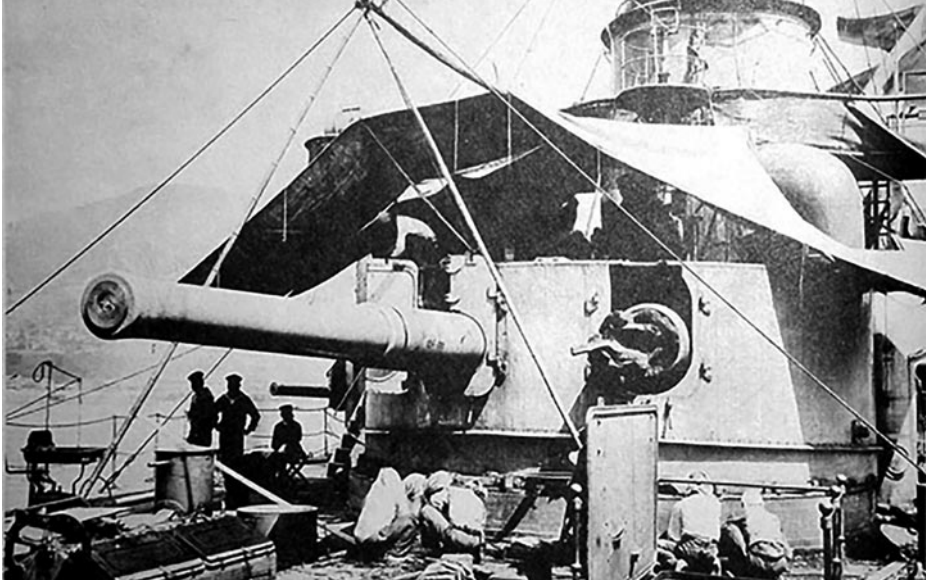
Al servicio del mikado

El incremento de las tensiones bélicas en Extremo Oriente entre el (menospreciado) monstruo militar en el que se había convertido el Imperio del Japón y la (supuesta) todopoderosa Santa Madre Rusia llegó a su punto álgido en 1904. El *Oso* y el *Dragón* tenían las uñas demasiado largas y afiladas para cuando todo intento de solución diplomática cayó en saco roto a finales de 1903.

El Tratado de Equivalencia Naval, Paz y Amistad de 28 de mayo de 1902, suscrito entre Argentina y Chile y que puso fin a varios años de disputas fronterizas, se presentó como la oportunidad esperada para los contendientes del Pacífico occidental. Aconsejado por Gran Bretaña, Japón acudió a Santiago de Chile con la intención de adquirir varios buques de guerra, pero sin éxito, por lo que tornó su mirada hacia Buenos Aires, donde había más disposición para vender dos cruceros acorazados de la clase *Garibaldi* —los *Mariano Moreno* (antes *Roca*) y *Bernardino Rivadavia* (antes *Mitre*)—, que estaban en construcción en los astilleros genoveses de Ansaldo. Y, perdonen la expresión, como «si



El crucero *Kasuga* posiblemente en un momento posterior a 1905.
(Foto: Naval History and Heritage Command, NH 58673)



Serios daños en la torreta popel del *Nisshin* tras la batalla de Tsushima.
(Foto: <https://laststandonzombieisland.com/>)

culo veo, culo quiero», más aún cuando hay una guerra en ciernes, Rusia acudió corriendo a los mismos despachos para ver si se podía quedar con dichas unidades, aunque le salió mal la jugada.

Tokio se llevó el gato al agua el 30 de diciembre de 1903, abonando al contado el importe demandado por ambos buques (14.937.000 ¥); siendo que Gran Bretaña apadrinaba a Japón y quería importunar aún más a los rusos, compró a Chile dos de los navíos que tenían a la venta: los *pre-dreadnought* *Constitución* y *Libertad* (que pasarían a ser los *Swiftsure* y *Triumph*).

El 7 de enero de 1904 se ofició la entrega a Japón de los dos *Garibaldi* y, aún con sus nombres argentinos en el espejo de popa, ambos cruceros se echaron a la mar en cuanto estuvieron lo suficientemente alistados, curiosamente con tripulación en su mayoría italiana en el caso del *Rivadavia-Kasuga*, e inglesa en el *Mariano Moreno-Nisshin*. La noticia fue de dominio público, pues se recogió en no pocos medios de comunicación; por supuesto, la inteligencia rusa estaba al tanto, de manera que cuando las dos relucientes unidades japonesas estuvieron a una distancia aconsejable de la costa italiana, la Flota rusa del Mediterráneo dio inicio a la persecución; empero, la jauría del zar fue interceptada por los británicos, muy interesados en ayudar a sus protegidos del Pacífico, por lo que el convoy japonés se aprovisionó sin problemas en puertos bajo control inglés, recibiendo incluso un trato preferencial a la hora de cruzar

el canal de Suez (a la inversa de lo que se vivió en 1898 con la escuadra del almirante Manuel de la Cámara y Livermore mandada por España para aliviar a las Filipinas y debidamente retenida en el paso marítimo por órdenes de Whitehall).

Los *Kasuga* y *Nisshin* arribaron a Yokosuka el 16 de febrero de 1904, con tiempo más que de sobra para intervenir en distintas acciones de guerra previas a la famosísima batalla de Tsushima (17 de mayo de 1905), como parte de la Segunda División, siendo el *Nisshin* insignia del vicealmirante Kataoka Shichiro, segundo jefe de la escuadra.

Ambos buques, según la edición de *El Globo* de 24 de noviembre de 1904, desplazaban 7.500 t y estaban provistos de cuatro cañones de 208 mm, catorce de 152, doce de 75 y ocho de artillería ligera; números que difieren con los referenciados por *The Imperial Japanese Navy*, de Fred T. Jane (edición de 1904), donde se adjudica al *Kasuga* un cañón de 254 mm y dos de 203 frente a los cuatro de 203 mm del *Nisshin*. Jane concreta más su fuego secundario y aporta un dato muy interesante: el blindaje en la cintura se redujo para dotar de un mayor espesor en el puente de mando. Al terminar su descripción, el autor afirma que estos dos navíos de la clase *Garibaldi* fueron los mejor armados a nivel mundial de entre todos los cruceros de su categoría.

Estos dos *Garibaldi* vinieron a complementar una flota naval muy a tener en cuenta que, según la misma publicación, desplazaba un total de 184.029 t entre acorazados (cuatro), cruceros acorazados (cinco), cruceros protegidos (trece), cazatorpederos y torpederos (treinta), auxiliares y submarinos.

El almirante Togo dispuso en Tsushima a los gemelos *Kasuga* y *Nisshin* como buques principales de su línea de combate, junto a sus acorazados de batalla, recibiendo estos un duro tratamiento por parte de los artilleros rusos. Entonces no se los consideraba navíos de clase inferior, aunque a todas luces lo eran si atendemos a su desplazamiento, que era el menor de la flota principal japonesa en Tsushima, justo la mitad si los comparamos con los acorazados *Mikasa* (15.200 t), *Shikishima*, *Asahi* (14.850 t) y *Fuji* (12.320 t).

Por supuesto, no todo fueron laureles en la carrera militar de los *Garibaldi* nipones, pues la niebla confundió a los vigías del *Kasuga*, ocasionando un gran disgusto al alto mando: el 20 de mayo de 1904 (en otras crónicas, 23 de junio) «se apuntó» el tanto de hundir al crucero *Yoshino* (4.150 t y 360 tripulantes), uno de los buques más reconocidos durante la Guerra sino-japonesa (1894-95). Algunas fuentes varían el origen del desastre, atribuyéndolo a fuego amigo de los cañones de 254 mm del *Kasuga*, pero la mayoría refieren una embestida accidental por culpa de la climatología.

Durante la Primera Guerra Mundial, el *Nisshin* fue adscrito al Segundo Escuadrón especial japonés, junto a los cruceros *Akashi* e *Izumo* y varios destructores de la clase *Kaba* y *Momo*, cuya área de operaciones fue el Mediterráneo, tocando puertos como los de Malta, Salónica, Alejandría, Tarento o Marsella en tareas de protección de convoyes.

En las celebraciones por el armisticio, las tripulaciones de este Segundo Escuadrón especial desfilaron por las calles de París y Londres y escoltaron parte del botín de guerra de Japón, conformado por siete submarinos alemanes capturados (*U-46*, *U-55*, *U-125*, *UC-90*, *UC-99*, *UB-125* y *UB-143*).

Los años fueron pasando y el fin de la Gran Guerra encontró a los *Kasuga* y *Nisshin* con las calderas renovadas tipo Kampo y reclasificados para el servicio de guardacostas, como tantos y tantos buques que en su día fueron insignias (tenemos el ejemplo de la fragata blindada *Numancia*). El *Nisshin*, como buque de instrucción desde 1927, se mantuvo en activo hasta 1936, cuando acabó como el pontón *Hai Kan 6* para los ejercicios de artillería del superacorazado *Yamato*, siendo llevado al fondo de un solo impacto de 460 mm. Sus restos fueron recuperados de las aguas del mar de Seto-Naikai (5) y se le remolcó para su desguace.

El *Kasuga* se mantuvo como barracón flotante en Yokosuka hasta 1945, año en que fue alcanzado por la aviación estadounidense en julio de ese mismo año. No hubo otro destino para él que el soplete.

Como curiosidad, durante la Segunda Guerra Mundial, la artillería principal y secundaria de estos y otros cruceros japoneses de finales del XIX y primeras dos décadas del XX fue dispuesta como defensa de costa en la bahía de Tokio, Tarawa y Wake.

En la Regia Marina

Una de las principales diferencias que se apreció en la construcción de los tres buques de la clase *Garibaldi* que terminaron adscritos a la Marina de Guerra italiana fue que partían de una mejora de diseño con respecto al *Cristóbal Colón*, ampliando el grosor del blindaje hasta las seis pulgadas en ciudadela y tres cuartas partes de la eslora.

Con el estallido de la Guerra turco-italiana en septiembre de 1911 (6), los *Giuseppe Garibaldi*, *Varese* y *Francesco Ferruccio* se integraron en la Cuarta División de la Flota, al mando del vicealmirante Paolo Thaon di Revel (insignia en el *Giuseppe Garibaldi*), junto al crucero *Marco Polo* (de 4.588 t), el torpedero *Coatit* y el minador *Minerva*.

Entre los días 3 y 4 de octubre, los italianos bombardearon la ciudad de Trípoli sin reportarse daño propio alguno y con la siguiente disposición: el *Garibaldi* y el *Francesco Ferruccio* se ocuparon del llamado fuerte Hamidje, a levante de la ciudad libia, mientras que el *Varese*, el *Coatit*, dieciséis destructores y cuatro auxiliares protegían a la flota, formada por los *Sicilia*, *Sardegna*,

(5) El mar existente entre las islas japonesas de Honshu, Shikoku y Kyushu.

(6) 29 de septiembre de 1911-18 de octubre de 1912.

Re Umberto (que atacarían el fuerte Sultanje a poniente), *Benedetto Brin*, *Carlo Alberto* y *Emanuele Filiberto* (encargados de la zona norte de la ciudad).

Iniciado el fuego a las 15:15 horas del 3 de octubre, cesó a las 11:00 del día siguiente, siendo el *Garibaldi* el primero en acceder a Trípoli con un destacamento dirigido por dos oficiales, tomando la abandonada posición de fuerte Hamidje.

Durante el mes de octubre, el *Varese* y el *Marco Polo*, junto al *Arpi* y cuatro transportes de tropas, arribaron a Homs, exigiendo la rendición de la plaza, lo cual rechazó su comandante, ganando unas horas preciosas para organizar la evacuación gracias a la mala mar. Los efectivos del 8.º Regimiento de Bersaglieri no desembarcarían hasta pasados tres días.

Durante el mes de enero de 1912, el *Garibaldi*, el *Varese*, el *Etna* y algunos torpederos se apostaron en Tobruk, mientras que el *Francesco Ferruccio* lo hizo en Derna. Varios navíos italianos fueron dispuestos en puertos libios, manteniendo la «cocina caldeada» mientras el grueso de la flota italiana permanecía en sus astilleros para un carenado de urgencia. Se inició así una larga partida entre ratones que se creían gatos, y viceversa, a lo largo de toda la costa mediterránea bajo dominio turco, así como en el mar Rojo. Temiendo un ataque del enemigo a las líneas de transporte de tropas italianas hacia la bíblica masa de agua, el vicealmirante Thaon di Revel, con su insignia en el *Garibaldi* y acompañándose del *Francesco Ferruccio*, arribó al puerto de Beirut durante la madrugada del 24 de febrero de 1912, donde se encontraban fondeados el *Awn-Allah* —un monitor de 2.300 t construido en 1869— y el *Ankara* (7).

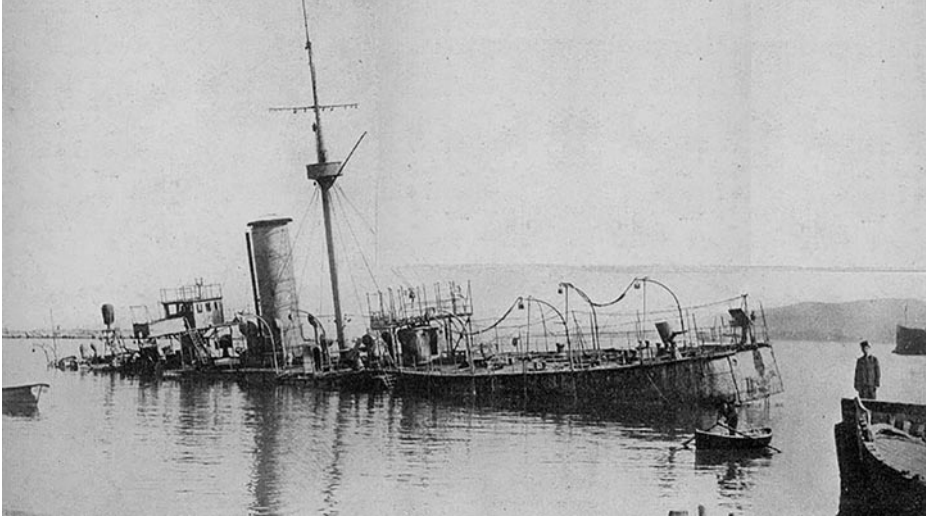
Junto al bombardeo de la ciudad de Trípoli, la batalla naval con estos dos navíos turcos es lo más destacable de la hoja de servicios de la clase *Garibaldi* durante este conflicto.

Tras lanzar una salva desde el *Garibaldi*, a la cual los turcos respondieron preparándose para el inminente choque, Thaon di Revel exigió al walí de Beirut la entrega de los dos navíos enemigos, poniendo como hora límite las 09:00 (8). En caso de no ver satisfecha su demanda, ordenaría el ataque.

No hubo respuesta alguna a la petición del vicealmirante italiano, por lo que los dos *Garibaldi* centraron sus miras sobre el *Awn-Allah*, que se hallaba a una distancia de unos seis mil metros. El turco apenas mantenía una cadencia aceptable de respuesta, no digamos ya de puntería, por lo que el *Awn-Allah* plantó cara durante treinta y cinco minutos, tras los cuales rindió bandera y el buque fue abandonado. De una tripulación de doscientos efectivos, se reportó el fallecimiento de tres oficiales y cincuenta y cinco suboficiales y marineros, resultando heridos un total de ciento ocho.

(7) Destructor en algunas fuentes y torpedero en otras.

(8) Thaon di Revel apretó mucho el reloj, pues la demanda llegó a manos del Walí a las 08:30 horas.



El *Awn-Allah* tras la batalla de Beirut. (Foto: www.wikipedia.org)

No se puede afirmar que los artilleros italianos estuvieran muy duchos aquel día en la batalla; prueba de ello fue que los operadores de una batería de 76 mm no llegaron a causar daños al *Ankara* (9) a una distancia corta de seiscientos metros. En cambio, sí se «cebaron» sobre la ciudad, causando sesenta y seis civiles muertos, cientos de heridos y daños directos y/o por incendio en una infinidad de inmuebles, destacando los pertenecientes a los bancos Otomano, Germano-Palestino y de Salónica, a los almacenes de la Aduana, etc. Igualmente, desde el *Garibaldi* se lanzaron dos torpedos Whitehead para darle la puntilla al *Awn-Allah*, siendo que el primero se desvió y al explotar afectó a seis barcos de los allí fondeados, y solo el segundo dio de lleno en el blanco.

Estambul respondió al resultado de la batalla de Beirut expulsando a todos los ciudadanos italianos de dicha ciudad, de Alepo y de Damasco, otorgando un plazo de catorce días a partir del 28 de febrero para cumplir la orden. La misma medida se adoptaría en el caso de que otras poblaciones portuarias bajo dominio turco fuesen atacadas.

Para abril de 1912, la Cuarta División naval italiana se encontraba desplegada por los puertos de Cirenaica, Tobruk y el golfo de Bomba, atrayendo la mirada de los turco-árabes hacia ese punto, por lo que la flota otomana de los Dardanelos

(9) A las 11:00 horas, el *Garibaldi* y el *Ferruccio* se alejaron, pero a las 13:45 regresaron y el *Ferruccio* se enfrentó al *Ankara*, el cual se había refugiado en el puerto entre buques de naciones neutrales. Por lo visto, el destructor turco aguantó tres minutos.



Postal austro-húngara que recrea un momento del hundimiento del *Giuseppe Garibaldi*.
(Fuente: <https://morski.hr/>)

se encontraba ociosa. Que el enemigo se concentrara en el norte de África era un plan premeditado de Roma, al que ayudó la filfa de que el Primer Escuadrón italiano —con la insignia del almirante Luigi di Saboya, duque de los Abruzos, en el *Vettor Pisani*— y un gran número de navíos de distinto porte se dirigían a Trípoli, cuando en realidad iban al mar Egeo, el mismo punto hacia el que se enfilaba desde Tobruk y Augusta el Segundo Escuadrón, con el *Regina Margherita* (insignia), seguido del *Benedetto Brin*, *Ammiraglio di Saint Bon*, *Emanuele Filiberto*, los *Garibaldi*, auxiliares y carboneros.

Ambos escuadrones se reunieron el 17 de abril al oeste de Rodas, llegando al paso de los Dardanelos la noche siguiente. El encuentro se saldó con otro ojo morado para el turco y con unos números a favor de los italianos que pueden sonar exagerados, como si los artilleros enemigos estuvieran todos dormidos o ebrios. Con esta operación se dio pistoletazo de salida a una particular guerra de desinformación, en la que unos decían que se había incendiado tal barco y otros lo negaban (el *Varese*, por ejemplo) o se apuntaban un hundimiento, y los de la grada opuesta gritaban al mundo y a los periodistas que había sido provocado por la propia tripulación para evitar la captura.

Un ojo morado también para los países neutrales que utilizaban el paso de los Dardanelos pues, aparte de lo inevitable de la batalla en sí, los italianos se dedicaron con ahínco a destruir los cables de comunicaciones y las estaciones de radio y telegrafía de la zona. Además, el Gobierno turco decidió cerrar el mar Negro al tráfico mercantil mientras la flota italiana operase en el Egeo (la



Preciosa estampa del *Varese*. (Foto: Naval History and Heritage Command, NH 48661)

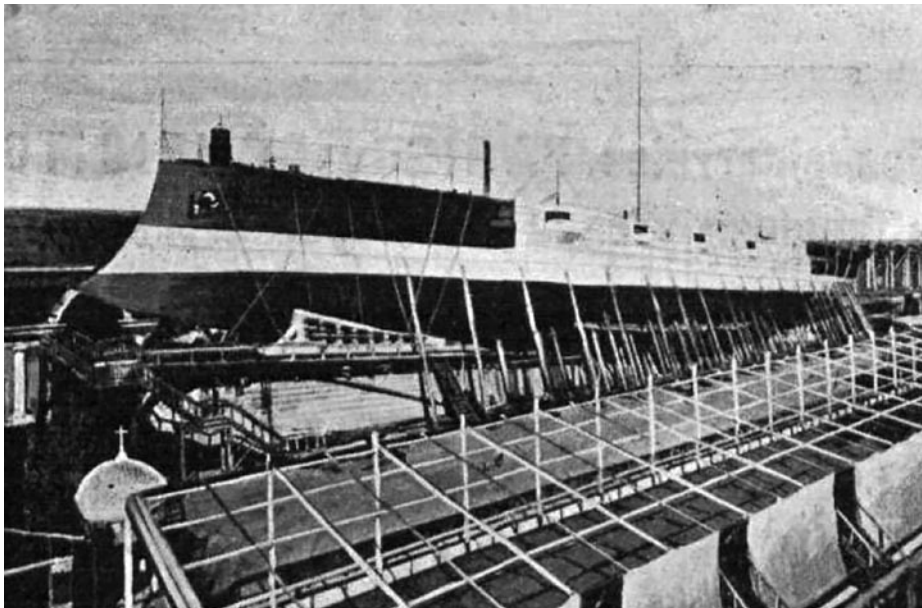
cual mantuvo un férreo bloqueo hasta el final de la guerra), ante lo que los embajadores de Francia y Alemania, entre otras naciones occidentales, levantaron airadas protestas. Gran Bretaña, por su parte, relevó al almirante Hugh Pigot Williams, agregado naval en Estambul, sustituyéndolo por Arthur Limpus, de la misma graduación, para que «le pusiera las pilas» a la Marina de Guerra turca.

Una vez superada la prueba de la guerra abierta con los turcos, los *Garibaldi* se veían viejos; a pesar de haberseles renovado la artillería en 1912, se adivinaba su pronto final.

El *Giuseppe Garibaldi* encontró sepultura en los abismos el 18 de julio de 1915, mientras cumplía con la misión de bombardear la línea férrea entre Cattaro y Ragusa (Dubrovnik), afectando a su funcionamiento durante todo el mes siguiente. A las baterías de costa se unieron varias unidades submarinas de la Marina de Guerra austro-húngara; el SM *U-4*, de la clase *U-3*, hirió mortalmente a la mole italiana; su mando y tripulación se mantuvieron en sus puestos hasta que no pudo hacer fuego, llevándose al fondo consigo al *U-5*. La fortuna apenas sonrió en algo a los italianos: aunque de los quinientos cuarenta tripulantes del *Garibaldi* pudieron ser salvados cerca de quinientos, el crucero italiano a duras penas sobrevivió cincuenta y cinco días en la Gran Guerra (10).

Por su parte, en febrero de 1916, el *Francesco Ferruccio*, el *Varese* y otros cuatro buques de la clase *Roma*, todos con base en Valona, mantuvieron una estrecha vigilancia en el paso de Otranto y apoyaron con su artillería a la infantería italiana.

(10) Italia entró en la Primera Guerra Mundial el 24 de mayo de 1915.



El *Francesco Ferruccio* en construcción.
(Foto: revista *Caras y Caretas*)

Ambos supervivientes terminaron sus días como buques escuela de la Accademia Navale (*Varese*, hasta 1923; *Ferruccio*, hasta 1929), siendo sustituidos por los *tall ships* *Amerigo Vespucci* y *Cristoforo Colombo* y vendidos para su desguace.

Adiós, *Garibaldi*

Y así damos fin a este artículo dedicado a una clase de cruceros cuya estampa aún nos maravilla y que bien pudiera haber cambiado el rumbo de la historia.



BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

- BEEHLER, W. H.: *The History of the Italian-Turkish War. September 29, 1911, to October 18, 1912*. The Advertiser-Republican. Annapolis, 1913.
- CLOWES, W. Laird: *The naval pocket book*. R. C. Anderson, Londres, 1915.
- GALUPPINI, Gino: *Cruceros de todo el mundo*. Espasa-Calpe. Madrid, 1984.
- HALE, John Richard: *Famous sea fights from Salamis to Tsu-shima*. Little, Brown & Company. Boston, 1911.
- HURD, Archibald: *Italian sea-power and the Great War*. Constable and Company Ltd. Londres, 1918.
- JANE, Fred T.: *The Imperial Japanese Navy*. W. Thacker & Company. Londres, 1904.
- YUSTE, Javier: *Crucero Reina Mercedes. De la Armada española a la US Navy*. Tombooktú. Madrid, 2014.
- ZINGARELLI, Italo: *La Marina italiana*. «Quaderni della Guerra», núm. 26. Fratelli Treves, Milán, 1915.
- Revista *Caras y Caretas*. Buenos Aires, 14 de junio de 1902.
- Monthly Information Bulletin*. Office of Naval Intelligence, Navy Department. Washington DC, 1925.
- Notes on Naval Progress*. Office of Naval Intelligence, Navy Department. Washington DC, octubre de 1896, enero de 1898 y abril de 1899.
- Page's Weekly*. Londres, 14 de abril de 1905.
- Pluma y Lápiz. Semanario hispano-americano de literatura y arte*. Barcelona, 28 de febrero de 1904 y 14 de enero de 1905.
- Revista de navegación y comercio*. Madrid, 15 de julio de 1896.
- El Globo*. Madrid, 24 de noviembre de 1904.
- Naval History and Heritage Command.
<https://foro.todoavante.es/>
<https://www.histarmar.com.ar/>
<https://laststandonzombieisland.com/>
<https://morski.hr/>
<http://www.navypedia.org/>
<http://warshipsresearch.blogspot.com/>
 Wikipedia.