

# RÍO DE LA PLATA. APUNTES PARA LA HISTORIA DE UN CRUCERO

Francisco Javier ÁLVAREZ LAITA  
Ingeniero Industrial

## Resumen

Este trabajo resume las características y la historia del crucero protegido de 3.<sup>a</sup> clase *Río de la Plata*, cuya construcción se financió en parte con los fondos reunidos por los españoles residentes en Argentina y Uruguay. Tras una veintena de años de servicio operativo acabó, durante otra decena de años, como pontón al servicio de la Aeronáutica Naval en el puerto de Barcelona.

Palabras clave: crucero, *Río de la Plata*, guerra del 98, artillería, Krupp, Canet Schneider, historial.

## Abstract

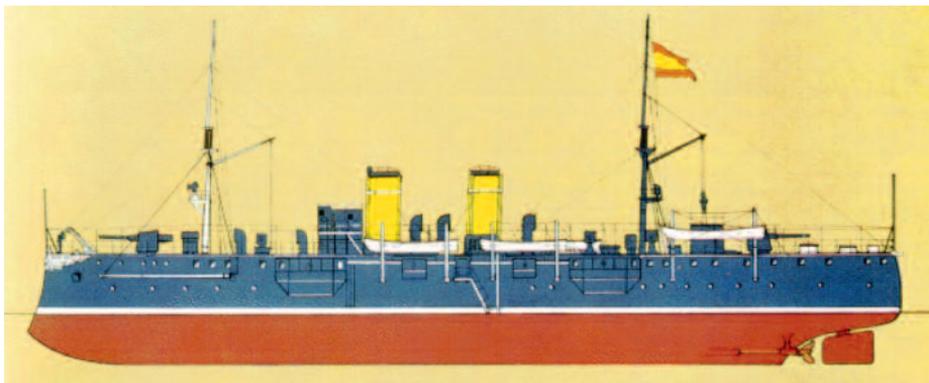
This work is summarizing the characteristics and history of the 3<sup>rd</sup> class protected cruiser *Río de la Plata*, whose construction was partially financed with funds provided by Spaniard citizens residing in Argentina and Uruguay. After some 20 years of operation, she was assigned for another ten years, before her final active life, as a pontoon under the Naval Aeronautic Service in Barcelona harbor.

Key words: Cruiser, *Río de la Plata*, The Spanish–American War, artillery, Krupp. Canet Schneider, record.

**C**UANDO ya se acercaba la guerra del 98, varias asociaciones de españoles emigrados a países de América del Sur comenzaron la tarea de reunir fondos para poder financiar unidades de combate para la Armada española. Así nacieron los cruceros protegidos de 3.<sup>a</sup> clase *Río de la Plata* y *Extremadura* y varios cañoneros operados en las costas de la isla de Cuba<sup>1</sup>.

---

(1) Como ejemplos se pueden citar los cañoneros *Guardián* (ex-*Azteca*), un antiguo yate entregado a la Armada por el armador Antinógenes Menéndez; *Delgado Parejo* (ex-*Dart*), otro yate, en este caso adquirido por españoles residentes en Nueva York, y *El Dependiente* (ex-*Fulminante*), encargado en el Reino Unido por la Asociación de Dependientes del Comercio de La Habana.



Silueta por la banda de babor del crucero *Río de la Plata*. (Foto: [www.histarmar.com.ar](http://www.histarmar.com.ar))

El crucero protegido de 3.<sup>a</sup> clase *Río de la Plata* se gestó por el esfuerzo económico de las colonias españolas residentes en Argentina y Uruguay. Como detalle anecdótico, señalemos que el buque fue conocido con el mote de «la Bombonera».

Se pensó en construir una segunda unidad en España, que fue denominada primero *Puerto Rico* y posteriormente *General Liniers*. Aunque se realizó una parte del acopio de materiales en el arsenal de La Carraca, y posiblemente se comenzó su construcción, esta fue cancelada definitivamente en 1903, utilizándose los materiales en el segundo *Reina Regente*.

Por no dejar temas colgando, es conveniente recordar que el crucero protegido de 3.<sup>a</sup> clase *Extremadura* fue financiado con los fondos reunidos entre la colonia española en México y se construyó en el astillero de la Constructora Naval Española en Cádiz.

### La gestación del proyecto

Para apoyar a la Armada y al Ejército en la guerra que se veía venir, se habían creado comisiones en Argentina y Uruguay para recaudar fondos y adquirir alguna unidad para la Armada. Así, en Argentina, la comisión patriótica contaba con una junta directiva formada por Gonzalo Segovia (presidente) y D. T. Arteaga (tesorero), con Rosendo Ballesteros de la Torre y Juan A. Grela (vocales). En la República Oriental del Uruguay, la directiva de la comisión formada estaba integrada por Bernardino Ayala (presidente), Antonio Serratos (vicepresidente) y Antonio Miró (secretario), así como por Leoncio Monje y Ramón Rodríguez Alonso (vocales).

Ramiro Gil de Ulivarri, ministro residente y cónsul general de España en Uruguay, y el capitán de fragata Juan Puig Marcel, jefe de la estación naval del Río de la Plata y comandante del cañonero-torpedero *Temera-*

*rio*<sup>2</sup>, consiguieron fusionar ambas comisiones. Con el apoyo de las dos autoridades españolas citadas, la comisión conjunta recaudó fondos y negoció con varios astilleros europeos (Reino Unido, Alemania y Francia) la construcción de un crucero protegido, considerando que la oferta más interesante era la presentada por Forges et Chantiers de la Méditerranée.

En una carta<sup>3</sup> fechada el 1 de abril de 1897 y dirigida al ministro de Marina, la comisión ya denominaba al crucero *Río de la Plata*. Adjuntos a la citada misiva se enviaban planos, especificaciones, presupuestos y poder para actuar en nombre de la comisión. En esa época era ministro de Marina José María Beránger Ruiz de Apodaca (que ocupó el cargo desde el 23 de marzo de 1895 hasta el 4 de octubre de 1897)<sup>4</sup>.

Las razones de la adjudicación de nombre al buque son evidentes. El 12 de julio de 1897, una real orden asignaba numeral y señal distintiva al crucero, refiriéndose a él por el nombre que todavía no tenía. La real orden, transcrita literalmente, decía:

«R.O. asignando numeral y señal distintiva al crucero *Río de la Plata*, que se construye en La Seyne.

Excmo. Sr.: S.M. el Rey (q.D.g.), y en su nombre la Reina Regente del reino, ha tenido á bien disponer que al crucero *Río de la Plata*, que se construye en La Seyne, se le asignen la numeral 50 y la señal distintiva G.S.D.W.

De Real orden lo digo á V.E. para su conocimiento y el de esa corporación.

Dios guarde á V. E. muchos años.

Madrid 12 de Julio de 1897.

José M. de Beránger – Señor Presidente del Centro Consultivo».

A la vista de lo anterior, no deja de ser curioso que cinco días más tarde, el 17 de julio de 1897, se dicte una real orden por la que se asigna el nombre de *Río de la Plata* al crucero en construcción en el astillero francés de El Havre, orden que dice, transcrita literalmente:

«Real orden disponiendo que el buque de guerra en construcción en el Havre donado por la colonia española en el Río de la Plata se denomine Río de la Plata.

Excmo. Sr.: S.M. el Rey (q.D.g.), y en su nombre la Reina Regente del reino, ha tenido á bien disponer que el crucero de 1.775 toneladas donado por los españoles del Río de la Plata y que se halla en construcción en el Havre, se denomine Río de la Plata.

---

(2) Cuando estalló la guerra del 98, el *Temerario* tenía su máquina inutilizada. Ante la exigencia de Estados Unidos de que abandonara el Río de la Plata, y habida cuenta el temor de que fuera atacado por la US Navy, remontó el río Paraguay y quedó fondeado, fuera de peligro, frente a Asunción, capital paraguaya.

(3) La carta la firman los ya citados Gonzalo Segovia, como presidente, y Rosendo Ballesteros, como secretario de la comisión unificada.

(4) Para seguir estos hechos, véase ARNÁU ARTIGAS, Ramón: «El crucero *Río de la Plata*», *Revista General de Marina*, 1900. Alfonso Arnáu Artigas fue un marino mercante autor del libro de divulgación, en dos tomos, *Rudimentos de cultura marítima*.

Lo que de Real orden expreso á V. E. para su conocimiento.  
Dios guarde á V. E. muchos años.  
Madrid 17 de Julio de 1897.  
José M. de Beránger.-Sr. Presidente del Centro Consultivo».

De acuerdo con las fuentes consultadas, el coste total del buque, incluidos todos los elementos mecánicos, alcanzó la cantidad de 3.650.000 francos franceses de la época. Con la colecta realizada en Argentina y Uruguay se pudo pagar el 45 por 100 del precio final del crucero, exigiendo el astillero a la Armada, que era la que había realizado oficialmente el encargo, que se hiciera cargo del 55 por 100 restante.

### Características del crucero

Tras pedir ofertas a varios astilleros, se consideró como más interesante la presentada por Forges et Chantiers de la Méditerranée, para construir el buque en Gravelle (El Havre). Las principales instalaciones de esta sociedad estaban en La Seyne-sur-Mer, en la rada de Tolón.

Según algunas fuentes que no ha sido posible contrastar, la orden de construcción se dio el 21 de junio de 1897. En la Colección Legislativa de la Armada de 1896 y de 1897 no existe ninguna referencia relativa al encargo por la Armada del crucero al astillero francés.

La puesta de quilla se realizó en el segundo semestre de 1897. Respecto a la botadura del buque, consta que fue el 17 de septiembre de 1898. Tras su entrega por el astillero a la Armada navegó hasta Ferrol, en cuyo arsenal se efectuaron las tareas de armamento. La entrada en servicio del crucero tuvo lugar el 1 de agosto de 1899, en la base gallega. Causó baja en la Armada en el año 1931 y se vendió para desguace en 1932.

Tras su entrega a la Marina española, el *Río de la Plata* quedó clasificado como crucero protegido de 3.<sup>a</sup> clase. Estuvo un total de treinta y dos años en servicio, veintidós de ellos como crucero y diez como pontón asignado a la escuela de aeronáutica naval en el puerto de Barcelona.

Tabla 1. CARACTERÍSTICAS DEL CRUCERO *RÍO DE LA PLATA*

<i>Numeral Armada</i>	50	<i>Señal distintiva</i>	GSDW
<i>Desplazamiento</i>	1.950 t a plena carga	<i>Desplazamiento</i>	1.875 t normal
<i>Eslora</i>	Máxima: 76,30 m	<i>Eslora</i>	Perpendiculares: 75,0 m
<i>Manga</i>	10,8 m	<i>Puntal</i>	7,10 m
<i>Calado</i>	Medio: 4,35 m	<i>Calado</i>	Máximo: 4,7 m
<i>Calderas</i>	4	<i>Máquinas vapor</i>	2

RÍO DE LA PLATA. APUNTES PARA LA HISTORIA DE UN CRUCERO

<i>Combustible</i>	Carbón, 376 t	<i>Hélices</i>	2, de bronce
<i>Potencia máxima</i>	2 x 3.600 CV	<i>Potencia normal</i>	6.930 CV
<i>Velocidad máxima</i>	18-19 nudos	<i>Velocidad sost.</i>	12 nudos
<i>Velocidad crucero</i>	10 nudos	<i>Autonomía:</i>	3.600 millas a 10 nudos
<i>Compartimentos</i>	13	<i>Mamparos</i>	12
<i>Material</i>	Casco y superestructuras de acero	<i>Obra viva</i>	Recubierta de madera con forro de cobre
<i>Armamento</i>	2x140 mm Schn. Canet, 4x105 mm Krupp, 6x57 mm Nordenfelt, 4 x 37 mm Maxim (ametr.), 1x 76 mm Maxim Nordenfelt (desembarco)	<i>Blindaje</i>	Cubierta protectora de 10 ó 20 mm, según zonas. Carapachos de las piezas y casamatas de 12 y 30 mm.
		<i>Dotación</i>	214 (1900) / 249 (1911)

### Construcción

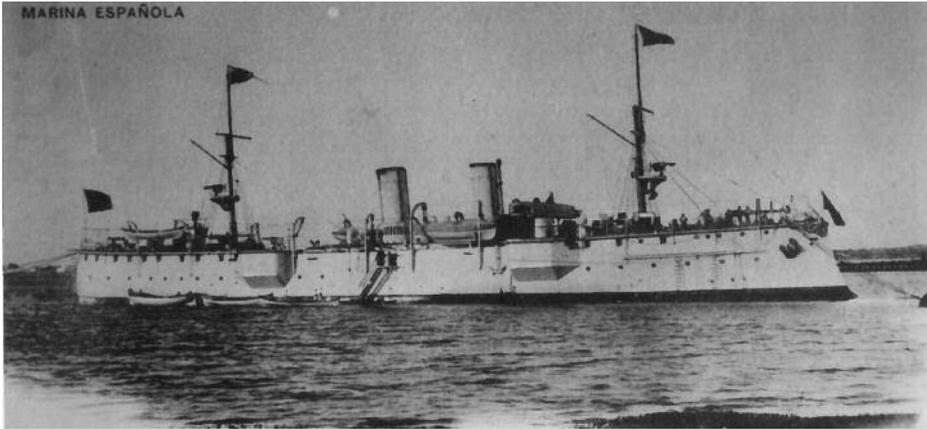
Forges et Chantiers de la Méditerranée era un astillero conocido por la Armada española, para la que había construido, además del crucero *Río de la Plata*, diversos buques:

- fragata blindada *Numancia* (1864)
- diez cañoneros de la clase Somorrostro (1874-1875). Sus nombres, ordenados alfabéticamente, fueron: *Arlanza*, *Bidasoa*, *Ebro*, *Nervión*, *Segura*, *Somorrostro*, *Tajo*, *Teruel*, *Toledo* y *Turia*
- monitor *Puigcerdá* (1875)
- torpedero de botalón *Cástor* (1878)
- acorazado *Pelayo* (1888).

El crucero tenía su casco y las superestructuras de acero. Su interior estaba subdividido en 13 compartimentos, separados por 12 mamparos estancos. Su proa disponía de un espolón poco prominente, y la popa era de tipo redondo.

Contaba con una cubierta protectora con espesores que, según las zonas, eran de 10 y 20 mm. El blindaje en los carapachos de la artillería principal y de la situada en los costados se situaba entre los 30 y los 12 milímetros.

En el Estado General de la Armada de diversos años, en el capítulo dedicado a los buques, y en la columna referida a observaciones de las tablas de características, figura la locución «forado en madera», indicativa de que tenía su obra viva recubierta con este material. Además, en el artículo de Arnáu Artigas antes mencionado, se afirma que este recubrimiento era de cobre. Es necesario señalar que la anotación de «forado en madera» también consta en el crucero protegido *Reina Regente* (2.ª clase). Otras fuentes afirman que el recubrimiento estaba realizado con madera de teca.



El *Río de la Plata* fondeado en la ría de Ferrol, antes de que se le montaran los cañones Krupp de 105 mm en las bandas. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

El forro de planchas de cobre se colocaba sobre la obra viva de los barcos de casco de madera, para evitar la acción sobre esta de algunos moluscos marinos (broma o teredos) que destrozaban el maderamen, y disminuir la fijación en el casco de otros elementos, vegetales o animales, que reducían la velocidad del buque y obligaban a su carenado.

Este proceso empezó a aplicarlo la Royal Navy a mediados del siglo XVIII, aunque existían algunos antecedentes en la Grecia antigua. Era un procedimiento muy caro, debido a lo costoso de las planchas de cobre y de la mano de obra para su instalación. Además, hay que considerar el problema de la sujeción de las planchas, ya que no podían utilizarse clavos de hierro, por la electrólisis, debiendo estos ser de cobre.

Realizadas diversas consultas sobre este tema a especialistas en temas navales, históricos y de construcción, las respuestas han sido variadas:

- esta forma constructiva era habitual en la producción naval militar francesa de la época;
- el forro de cobre podía producir problemas de electrólisis con el casco de acero y en las hélices de bronce;
- la superposición de capas de protección parece excesiva (madera para proteger el casco de acero y cobre para proteger el recubrimiento de madera);
- sorpresa, por considerar que el forro de cobre solo se aplicaba a cascos de madera de épocas pretéritas;
- dificultad de clavar en el forro de teca, considerando imposible la utilización de clavos de cobre.

Es muy posible que este detalle constructivo se debiera a que se pensase utilizar este crucero como unidad estacionaria en aguas de América del Sur.

En lo referente a la pintura, hay que hablar de tres esquemas. Cuando se entregó por el constructor, tenía el casco de color blanco y las chimeneas de ocre. En una segunda época, el casco estuvo pintado en negro, manteniendo el anterior color de las chimeneas. Por último, acabó su vida operativa con el clásico gris naval.

## **Propulsión**

El sistema propulsor era bastante clásico para los cánones de la época. Estaba formado por cuatro calderas cilíndricas Normand, que alimentaban a dos máquinas de vapor alternativas de triple expansión, diseñadas por Singaud Normand. Todos estos elementos fueron construidos por los Chantiers Augustin Normand, con instalaciones en El Havre.

Cada una de las máquinas tenía una potencia de 3.465 caballos de vapor a tiro normal, que podían llegar a tiro forzado, conjuntamente, hasta los 7.200. Este conjunto movía dos ejes con sendas hélices de bronce de tres palas. La velocidad máxima que podía alcanzar el crucero era de 18-19 nudos, con una velocidad sostenida de 12 nudos, siendo la de crucero de diez.

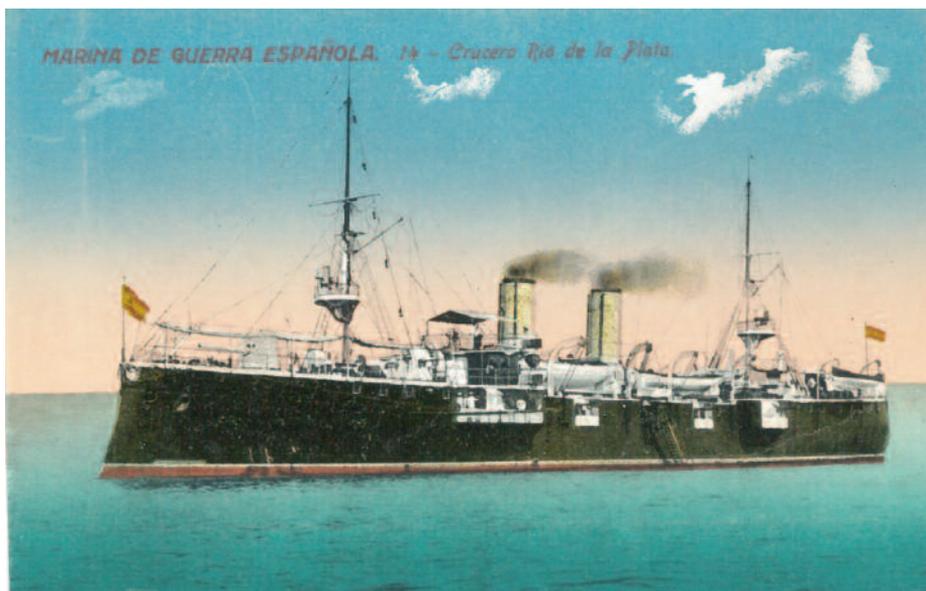
Como combustible utilizaba carbón, pudiendo llevar sus carboneras un total de 376 toneladas. En ocasiones especiales era posible estibar carbón en sacos en distintos puntos de la cubierta. La autonomía alcanzaba las 2.400 millas náuticas a la velocidad sostenida de 12 nudos, que se elevaba hasta las 3.600 a diez.

No es habitual disponer de información relativa al personal asignado a las máquinas de los buques. En el caso del *Río de la Plata* poseemos los datos de la parte técnica de su dotación, compuesta por un total de 53 personas en el momento de su entrada en servicio, y de treinta y cinco a partir de 1911.

El personal de máquinas estaba dirigido por un oficial, maquinista mayor de 2.<sup>a</sup> clase en la dotación aprobada en 1897, o un maquinista mayor de 1.<sup>a</sup> clase en la de 1910. Lo secundaban 12 suboficiales de distintas categorías. En la primera plantilla establecida para el crucero, y en la parte relativa a la alimentación con carbón de las dos calderas, había un total de cuarenta fogoneros, que cuando, en 1910, se modificó la dotación quedaron reducidos a veintidós.

## **Armamento**

El armamento previsto inicialmente era: 2 cañones González Hontoria de 150 mm, 4 cañones González Hontoria de 120 mm, 6 cañones de 57 mm, 2 cañones revólver de 37 mm, que debían ir montados en las cofas de los dos palos, y 2 cañones de desembarco, que se preveía estibar en cubierta en puntos donde pudieran ser manejados fácilmente para operaciones en tierra o para disparar por las bandas.



Nueva vista del crucero protegido de 3.<sup>a</sup> clase *Río de la Plata*. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

Finalmente el armamento quedó compuesto por

- 12 cañones Schneider Canet de 140 mm y 35 calibres instalados en proa y popa, dotados de carapachos blindados. La pieza de proa tenía un sector de tiro de 290° (145° hacia cada banda), y el de la de popa era de 244° (122° hacia cada banda);
- 14 cañones Krupp de 105 mm y 35 calibres, montados en reductos acasamatados en los costados. Los dos de proa tenían un sector de tiro de 145°, medidos desde la banda del buque hacia popa, y los dos otros dos, igual sector pero medido hacia proa;
- 16 Nordenfelt de 57 mm y 43 calibres en la cubierta principal. Situados en cubierta, haciendo fuego por las bandas, con sectores de tiro de 100° por el través.

A este armamento había que añadir 4 ametralladoras Maxim de 37 mm, que podían utilizarse desde afustes en las cofas, en cubierta o para armar alguna de las embarcaciones auxiliares. Además, para las operaciones del trozo de desembarco en tierra, contaban con un cañón de desembarco Maxim Nordenfelt de 75 mm y 16 calibres. Todos los cañones citados eran de los denominados de tiro rápido y estaban instalados en montajes individuales. El armamento se implementó en España, tras la arribada del crucero al arsenal de Ferrol.

Tabla 2. CARACTERÍSTICAS DE LA ARTILLERÍA DEL CRUCERO RÍO DE LA PLATA

	<i>Schneider Canet 140/35</i>	<i>Krupp 105/35</i>	<i>Nordenfelt 57/43</i>	<i>Ametralladora Maxim 37 mm</i>	<i>Maxim Nord. 75/16</i>
<i>N.º Piezas</i>	2	4	6	4	1
<i>Calibre</i>	140 mm	105 mm	56,9 mm	37 mm	76 mm
<i>Longitud</i>	45 cal, 6.300 m	35 cal, 3,675 m	43 cal, 2,134 m	1.340 m	16 cal, 1.233 m
<i>Peso total</i>	4.642 kg	4.410 kg	727 kg	318 kg	
<i>N.º de rayas</i>	36 <i>dextrorsum</i>	32 <i>dextrorsum</i>	24 <i>dextrorsum</i>	12 <i>dextrorsum</i>	30 <i>dextrorsum</i>
<i>Alcance</i>	15.100 m	10.800 m	4.100 m	1.340 m	
<i>Cadencia</i>	7-8 disp / min	8-12 disp / min	5-8 disp / min	300 disp / min	
<i>Granada</i>	40 kg	17,4 kg	2,72 kg	0,454 kg	
<i>Fabricante</i>	Schneider Canet	Krupp	SAPA(*)	SAPA	SAPA
<i>País</i>	Francia	Alemania	España	España	España

(\*) SAPA. Sociedad Anónima de Placencia de las Armas. Con licencia de Maxim Nordenfelt. El Maxim Nordenfelt 75/16 era una pieza de desembarco. Obsérvese la diferencia entre la denominación (75/16) y el calibre real (76 mm)

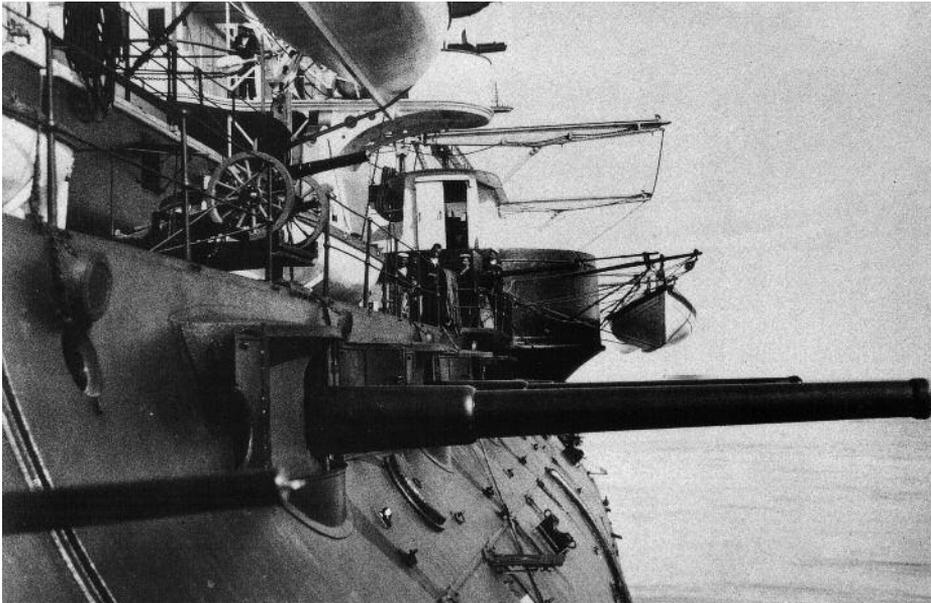
El armamento portátil estaba compuesto por 160 fusiles Máuser<sup>5</sup> (de 7 mm), 40 revólveres de reglamento Orbea<sup>6</sup> (de 11 mm), 100 sables y 40 hachas de abordaje.

Las razones del cambio de armamento pueden ser varias. En primer lugar, que una cosa es el proyecto y otra la realidad. Por otra parte, debemos señalar que en el momento de armar el crucero, tras la guerra del 98, los presupuestos de la Armada estaban muy mermados y había que aprovechar piezas adquiridas cuando la tormenta del 98 se veía venir y que habían quedado sin uso almacenadas en los arsenales. Por último, hay que hablar de los malos resultados obtenidos por las piezas González Hontoria de tiro rápido, cuyo cierre fallaba tras cierto número de disparos.

Los *Schneider Canet de 140/45, modelo 1897*, se encontraban ya en servicio en la Armada. Estaban instalados, entre otros buques, en la batería secundaria del acorazado *Pelayo* y se planeó utilizarlos en la modernización de la fragata blindada *Numancia*.

(5) Su denominación oficial era «fusil Máuser español modelo 1893 de 7x57 mm». Declarado reglamentario por real orden de 7 de diciembre de 1893. Fabricado en España, en la fábrica de armas de Oviedo. El cañón tenía una longitud de 73 cm. Utilizaba un cartucho de 7 mm de diámetro y 57 mm de largo. Podía albergar cinco cartuchos.

(6) Su denominación era literalmente «pistola revólver ONA». *Ona*, en euskera, significa «buena». Su constructor era Orbea Hermanos y Compañía, en Eibar. Se trataba de una versión del revólver Smith & Wesson First Model D.A.



Vista parcial de la batería secundaria del acorazado *Pelayo*, formada por cañones Schneider Canet de 140 mm. (Foto Archivo MdR Almirante de Castilla)

Esta pieza contaba con un tubo de acero fundido con su correspondiente cierre. El montaje estaba formado por cuña con freno y recuperador, horquilla con los aparatos de puntería, basa troncocónica oblicua y el mantelete, todo ello construido en acero fundido o chapa de este material. Los aparatos de puntería se operaban mediante volantes, siendo el sector de tiro vertical desde los  $-10^{\circ}$  hasta los  $+20^{\circ}$ .

Respecto a los pesos de la pieza:

- tubo con cierre 4.642 kg (cierre 130 kg)
- montaje con el mantelete: 3.630 kg y 2.400 kg sin él (mantelete, 1.230 kg).

Los cañones *Krupp de 105 mm* (en la Marina Imperial alemana su denominación era «Geschütz 10,5 cm SK L/35 C/91»<sup>7</sup>) fueron construidos en Essen, Alemania, a partir de 1893, y eran una pieza de uso habitual en cruceros y acorazados de la Kaiserliche Marine.

Llegaron a España como consecuencia de una compra de emergencia de artillería a la Marina imperial en la época de la guerra del 98. Eran ocho piezas, las únicas modernas de una partida total de treinta y seis. Inicialmente se previó que pudieran instalarse en la fragata blindada *Numancia*, en

---

(7) SK es el acrónimo de *Schnelladekanone*, cañón de carga rápida o de tiro rápido. La L, *Länge*, indica que es un cañón largo.

proceso de modernización. Finalmente se montaron cuatro piezas en el crucero protegido *Río de la Plata*, y las restantes, en el crucero acorazado *Carlos V*.

La pieza tenía el tubo de acero fundido y zunchado, con el cierre de cuña habitual en las piezas Krupp. El montaje estaba compuesto por cureña, corredera giratoria, basa y mantelete de 12 mm de espesor, todo ello construido en acero fundido o chapa de acero. Los aparatos de puntería vertical y horizontal se accionaban mediante volantes.

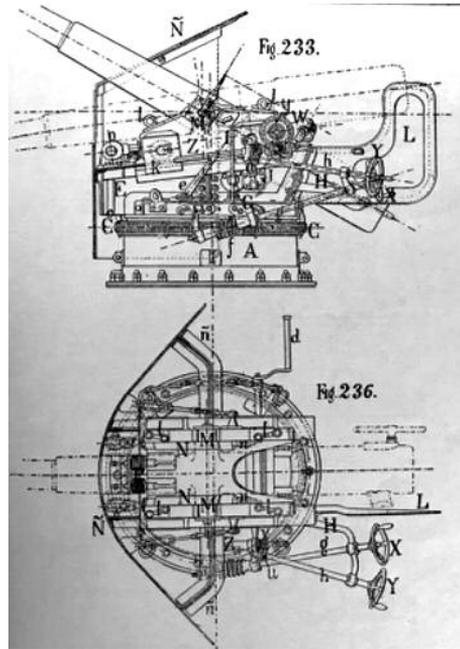
En lo relativo a pesos, el tubo suponía 1.270 kg; el montaje sin el mantelete, 2.400 kg, y el carapacho de la pieza, 740 kg, siendo el peso del conjunto 4.410 kilogramos.

El resto, la artillería secundaria, se componía de piezas utilizadas de manera estándar en la *Amada* y, aunque de diseño inglés, construidas con licencia en factorías españolas.

El cañón de tiro rápido Nordenfelt 57/43 era utilizado como pieza para la defensa contra torpederos en las unidades principales, o como armamento principal en las de menor tamaño. El montaje estaba formado por el tubo con el cierre, la cuña con el freno-recuperador, horquilla, basa troncocónica y mantelete. El tubo con el cierre pesaba 343 kg, y el conjunto del montaje, 727. Su construcción era en acero y en chapa del mismo material (acero). Piezas similares, con el mismo afuste o con otro de caponera, eran empleadas por el Ejército para la defensa de las bocas de las bases navales ante ataques de torpederos.

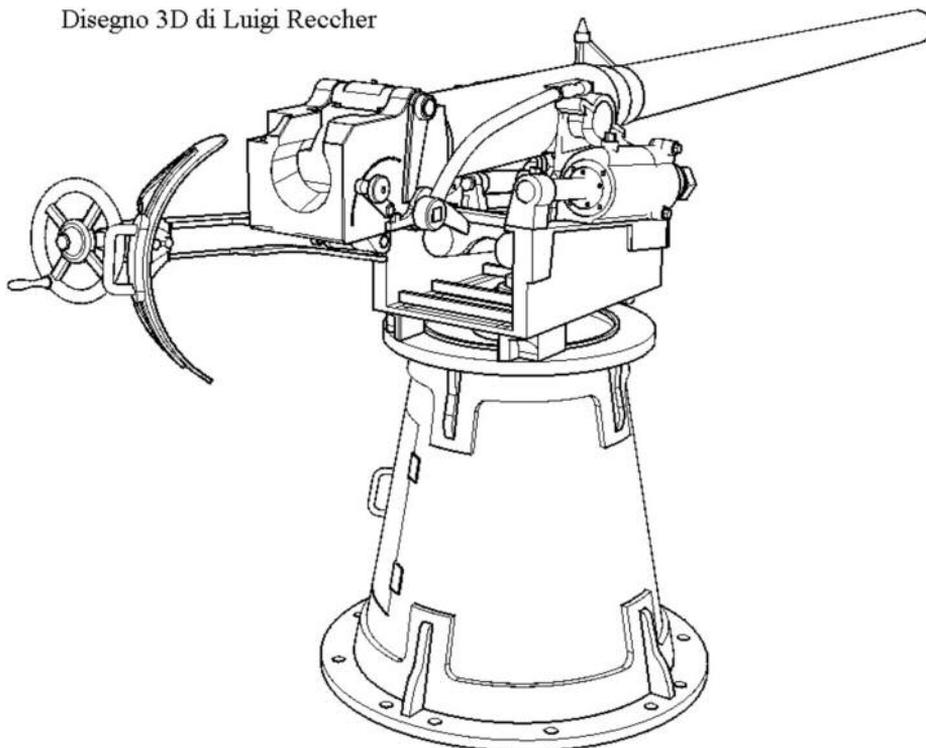
La *ametralladora Maxim de 37 mm* era denominada también «cañón automático Maxim de 37 mm» y conocida con el sobrenombre de «Pompom», por el característico ruido de sus disparos continuados. Utilizaba munición de 37x95 R con cartucho ordinario o perforante de acero, cuyo peso era de 0,454 kg (1 libra o 1 *pound*). Su alimentación se realizaba mediante dos cintas de lona cosidas, formando alveolos en los que se engarzaba la munición.

El cañón medía 1.340 mm y tenía un peso de 165 kg. Por su parte, el afuste pesaba 153 kg, siendo el total del 318 kg. El montaje era en candelero, con la basa troncocónica empernada en la cubierta y una horquilla en la parte superior donde se enganchaba el arma (cañón con la caja de agua de refrigeración



Vista en alzado y planta del cañón Krupp de 105 mm C/91 o SK L/35 (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

Disegno 3D di Luigi Reccher



Dibujo de un cañón de tiro rápido Nordenfelt 57/43. (Foto: Luigi Reccher)

que lo envolvía y los mecanismos). Su sector de tiro horizontal podía llegar a los 360°, si no tenía impedimentos en la superestructura del buque. En lo relativo al vertical, iba desde los -25° hasta los +16. La construcción era en acero y chapa de acero.

En la Armada se utilizaba en distintos buques como parte de la artillería antitorpedera. Los cruceros acorazados de la clase Cardenal Cisneros, además de disponer de piezas con el montaje descrito, poseían otras con uno específicamente diseñado para ser montado en las cofas de los palos. Hay fotos en las que también se ve al *Río de la Plata* con este último tipo de montaje.

El cañón *Maxim Nordenfelt de 75/16* era una pieza de artillería, de tamaño relativamente pequeño, asignada al trozo que cubría ese cometido cuando el crucero ponía su columna de desembarco en tierra. También podía usarse desde alguna de las embarcaciones auxiliares del *Río de la Plata*. Su calibre, pese a lo indicado en su denominación, era de 76 mm. Presentaba un sector de tiro horizontal de 3° hacia cada lado. Estaba construido en acero y chapa de acero.

La pieza se acompañaba de un avantrén sobre dos ruedas, para el transporte de la munición y de las herramientas. Podía cargar un máximo de siete



Una ametralladora Maxim de 37 mm, *Pompom*, en un buque de la US Navy. En el lateral puede observarse el cilindro sobre el que deslizaba la cinta de lona. (Foto: Archivo MDR Almirante de Castilla)

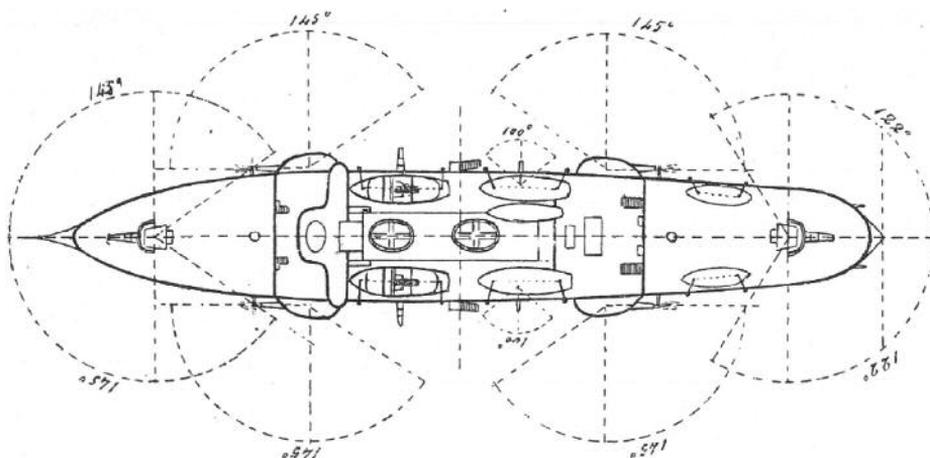
cajas de munición de seis cartuchos cada una, lo que implicaba disponer de forma inmediata de un total de cuarenta y dos disparos. Tanto la pieza como el avantrén eran arrastrados por marineros.

A todo lo expuesto hay que añadir que este crucero también fue utilizado como minador, existiendo alguna foto del mismo en el arsenal de La Carraca, tomada en 1915, con raíles y minas en su cubierta de popa.

### **Embarcaciones auxiliares**

Este crucero disponía de nueve embarcaciones auxiliares, previstas tanto para su utilización cuando el buque estaba fondeado como para actuar en caso de necesidad para salvamento, en situación de hundimiento o en graves circunstancias del crucero. Las embarcaciones auxiliares, ordenadas de mayor a menor tamaño, eran:

- 1 chalupa de 9 metros de eslora
- 1 bote de 9 metros de eslora
- 1 lancha de vapor de 8,8 metros de eslora
- 1 bote para el comandante de 8 metros de eslora (posiblemente propulsado a vapor)



Dibujo en alzado del crucero *Río de la Plata*, mostrando los sectores de tiro de la artillería y la posición de estiba de las embarcaciones auxiliares. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

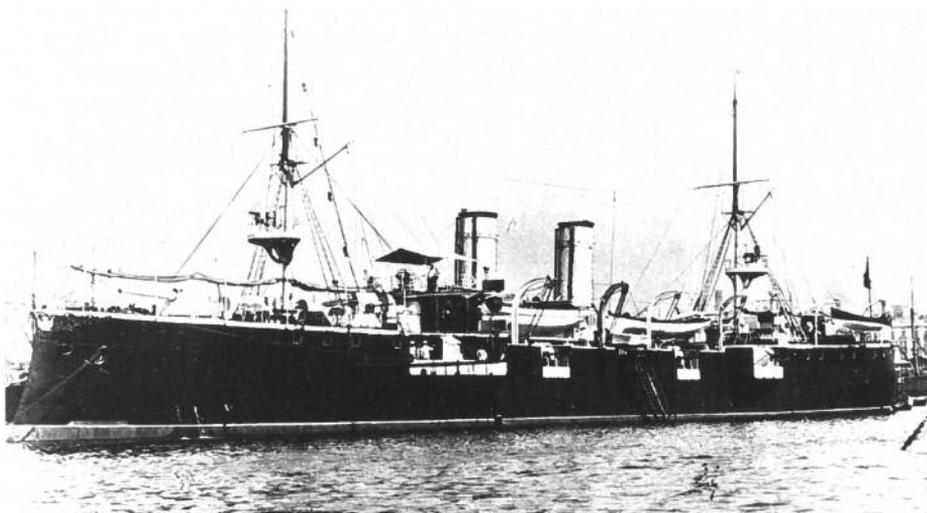
- 1 bote de madera sistema White de 7,65 metros de eslora
- 2 balleneras de 7 metros de eslora
- 1 chinchorro de 5 metros de eslora
- 1 balsa.

En el plano de los sectores de tiro de la artillería, también puede verse la estiba de estas embarcaciones sobre la cubierta del buque:

- tras el puente, a la altura de la primera chimenea y en ambos costados, el bote para el comandante y la lancha de vapor;
- tras la segunda chimenea y en ambos costados, la chalupa y el bote de 9 metros. También se ubicaba allí, junto a la banda de estribor, el bote de 7,65 metros;
- en la zona de proa, antes del montaje artillero de 140 mm, las dos balleneras de 7 metros;
- no nos consta dónde se estibaban el chinchorro de 5 metros y la balsa. Por su tamaño, cabe pensar que podían estar situados dentro de algunas de las embarcaciones auxiliares mayores.

## Dotación

Por real orden de 16 de julio de 1897 se dispuso que la dotación del *Río de la Plata* estuviera formada por un total de 214 hombres: 1 jefe, 11 oficiales, 24 suboficiales, 4 especialistas y 144 cabos y marineros, así como 1 suboficial y 29 soldados de Infantería de Marina. En lo relativo a los infantes de mari-



El crucero fondeado, posiblemente en Cartagena, dando la popa al muelle. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

na, que componían la parte fundamental del trozo de desembarco, eran exactamente: 1 sargento 2.º, 2 cabos 1.ºs, 2 cabos 2.ºs, 2 cornetas y 23 soldados.

Una real orden de 28 de enero de 1910 modificaba la dotación del crucero, con efecto a partir del 1 de enero de 1911, elevándola hasta los 249 hombres: 1 jefe, 11 oficiales, 25 suboficiales, 7 especialistas y 205 cabos y marineros.

En ambas reales órdenes, el mando correspondía a un capitán de fragata, y el segundo comandante del buque era un teniente de navío de 1.ª clase, equivalente en la actualidad a la graduación de capitán de corbeta. Debemos recoger que, en la relación de la dotación de 1897, no se incluye al jefe de máquinas, un maquinista mayor de 2.ª clase, en lo que denomina «Plana Mayor» del buque. Sí se le incluye entre los jefes y oficiales, como maquinista mayor de 1.ª clase, en la dotación de 1911.

En lo relativo a los cambios en la dotación, caben algunos comentarios que consideramos de interés:

- la dotación total del buque se incrementa en 35 personas, un 16,35 por 100;
- la infantería de marina no aparece en la dotación del buque para el 1 de enero de 1911. No ha sido posible encontrar ninguna información que justifique su desaparición, sobre todo considerando la buena actuación de la columna de desembarco del crucero en los incidentes de Casablanca de 1907;

- el número de fogoneros pasa de 40 a 22, lo que implica un 40 por 100 de disminución. Este decremento resulta sorprendente. No consta la implementación de ninguna ayuda mecánica en estas tareas. O hubo un error de bulto en la estimación inicial de las plantillas, o la estipulada para 1911 quedó excesivamente corta;
- el número de marineros pasa de 104 a 183, un incremento del 75,96 por 100. Se debe al aumento general de la dotación y a la conversión de plazas de fogoneros y de infantes de marina en plazas de marinería.

Las dos partes de la tabla 3 recogen el detalle de la composición de las dos dotaciones aprobadas y permiten apreciar los cambios en las mismas:

Tabla 3. PLANTILLA DEL CRUCERO PROTEGIDO RÍO DE LA PLATA (1/2)

		RO 16-VII-1897		RO 28-I-1910	
<i>Plana Mayor (1897); jefes y oficiales (1910)</i>	Capitán de fragata	1	11	1	12
	Teniente de navío de 1.ª clase	1		1	
	Teniente de navío	5		4	
	Alférez de navío	1		3	
	Contador de navío			1	
	Contador de fragata	1			
	1.º médico	1		1	
	Capellán	1			
	Maquinista mayor de 1.ª clase			1	
<i>Contramaestres</i>	Contramaestre 1.º	1	5	1	6
	Contramaestre 2.º	2		5	
	Contramaestre 3.º	2			
<i>Condestables</i>	Condestable 1.º	1	7	1	7
	Condestable 2.º	2		6	
	Condestable 3.º	4			
<i>Maquinistas</i>	Maquinista mayor de 2.ª clase	1	13		12
	Maquinista principal	3		3	
	Maquinista 2.º	3		3	
	Maquinista 3.º	3		3	
	Aprendiz	3		3	

RÍO DE LA PLATA. APUNTES PARA LA HISTORIA DE UN CRUCERO

Tabla 3. PLANTILLA DEL CRUCERO PROTEGIDO RÍO DE LA PLATA (2/2)

		RO 16-VII-1897	RO 38-I-1910		
<i>Maestranza</i>	Carpintero calafate	1	3	1	
	Armero	1		1	
	Obrero torpedista	1			
	Obrero electricista			1	
	Escribiente			1	
	Panadero			1	
	Primer ajustador			1	
<i>Practicante</i>	Practicante	1	1	1	
	Practicante 2.º				1
	Soldados	23			
<i>Infantería de Marina</i>	Sargento 2.º	1	30	—	
	Cabo 1.º	2			
	Cabo 2.º	2			
	Cornetas	2			
	Soldados	23			
<i>Marinería</i>	Cabo de mar de 1.ª clase	6	144	7	
	Cabo de mar de 2.ª clase	10		14	
	Marineros preferentes				
	Artillero de mar	22			
	Cabos de cañón			20	
	Marinero armero	1			
	Marinero de oficio			4	
	Marinero mozo de despensa	1		1	
	Marinero cocinero de equipaje	1		1	
	Marinero carpintero	1			
	Marinero corneta	1			
	Marinero corneta o tambor			3	
	Marinero panadero	1			
	Marinero de 1.ª clase	20		45	
				205	

Marinero de 2. <sup>a</sup> clase	40	54
Fogonero de 1. <sup>a</sup> clase	15	
Fogonero de 2. <sup>a</sup> clase	25	
Fogoneros preferentes		22
Marineros preferentes		34
TOTALES:	214	249

NOTA: Las agrupaciones y graduaciones se corresponden con lo expuesto en la real orden de 16 de julio de 1897.

### Comandantes del crucero

A lo largo de su vida operativa, entre su entrega en 1899 y el comienzo de su utilización como pontón al servicio de la Aeronáutica Naval en 1920, el *Río de la Plata* tuvo un total de veinte comandantes. En los años en que estuvo como pontón en Barcelona, hasta 1931, constan diez. En la tabla 4 se recogen los distintos jefes y oficiales que asumieron el mando del buque, indicando la fecha de su toma de posesión.

Los datos utilizados para la elaboración de dicha tabla están extraídos, en su mayor parte, del Estado General de la Armada de los años 1898 a 1931. Cuando la fecha no está completa, la fuente es distinta, siempre de las citadas en la bibliografía.

Tabla 4. COMANDANTES DEL CRUCERO *RÍO DE LA PLATA*

<i>Toma de posesión</i>	<i>Graduación</i>	<i>Nombre</i>
1899	Capitán de fragata	Jacobo Mac-Mahón y Sachi
1 de mayo de 1899	—	Eloy Montero y Santiago
20 de julio de 1900	—	José María Chacón y Pery
9 de abril de 1901	—	José del Romero Despujol
1903	—	Julio Azemar
9 de mayo de 1903	—	Juan Puig y Marcel
Junio de 1903	—	Julio Alvargonzález y Zarracina
13 de junio de 1904	—	Eduardo Menacho y Tourné
15 de junio de 1905	—	Diego Carlier y Velázquez
15 de junio de 1907	—	Rafael Benavente Carriles
14 de octubre de 1909	—	Pedro Vázquez y Pérez de Vargas
30 de octubre de 1910	—	Emiliano Rodríguez y Loño

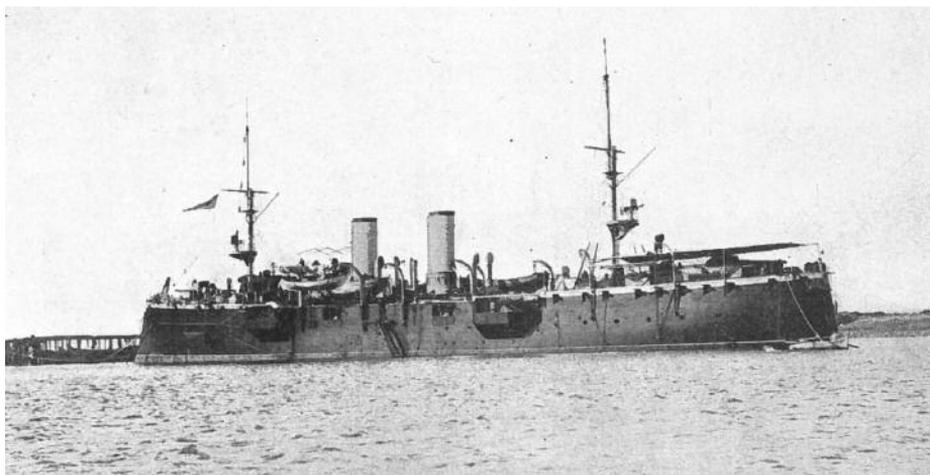
RÍO DE LA PLATA. APUNTES PARA LA HISTORIA DE UN CRUCERO

21 de octubre de 1911	—	José María Saralegui y Medina
6 de octubre de 1912	—	Saturnino Montojo y Montojo
25 de febrero de 1914	—	Antonio Espinosa y León
3 de junio de 1915	—	Eloy Montero y Santiago
30 de noviembre de 1916	—	Adriano Pedrero y Beltrán
30 de marzo de 1918	—	José María Butier y Mir
26 de mayo de 1919	—	Salvador Carviá y Caravaca
2 de junio de 1920	—	Mariano Sanjúan y Domínguez (Comandante interino)
2 de noviembre de 1920	Capitán de corbeta	Francisco Márquez Román (*)
20 de diciembre de 1921	—	Venancio Pérez y Zorrilla
1922	—	Manuel Ruíz y de Atauri
13 de diciembre de 1924	—	Vicente Castro Aguiar
Mayo 1926	—	Gabriel Ruíz Acosta
Octubre de 1926	—	Pablo Hermida Seselle
3 de octubre de 1927	—	Federico Garrido y Casadevante
Febrero de 1928	—	Manuel de Florez y Martínez de la Victoria (Comandante interino)
12 de noviembre de 1929	Capitán de fragata	Ramón Fontenla y Maristany (**)
Abril de 1931	Teniente de navío	Tomás Moyano y Araiztegui
(*) Simultaneaba el mando del crucero con el del contratorpedero <i>Audaz</i> y la Dirección de Enseñanza de Aeronáutica Naval.		
(**) A la vez era director de la Escuela de Aeronáutica.		

Lamentablemente, los datos de los Estados Generales no son excesivamente fiables. En el periodo en que el crucero operó como tal, nos consta que faltan cambios en el mando producidos dentro de años naturales. En la época como pontón, los Estados Generales, en muchos años, no recogen el dato del nombre del comandante. Probablemente la razón sea que no figure porque el mando del crucero (ya pontón) era ejercido simultáneamente con otro puesto en la Aeronáutica Naval.

Aun considerando los eventuales errores que puedan originarse en virtud de lo expuesto en el párrafo anterior, las cifras causan asombro:

- 1.<sup>a</sup> etapa, como crucero, entre 1899 y 1921. Estuvo operativo unos veintidós años y tuvo como comandantes un mínimo de 20 capitanes de



El crucero, al ancla en el caño de Sancti Petri, frente al arsenal de La Carraca. (Foto: Archivo MDR Almirante de Castilla)

fragata. Ello implica que el mando medio duraba 1,1 años o, lo que es lo mismo, 13,2 meses;

- 2.<sup>a</sup> etapa, como pontón, entre 1921 y 1931. Durante los diez años que permaneció en esta situación, tuvo un mínimo de 10 comandantes, jefes y oficiales. El mando medio duró un año aproximadamente.

Posiblemente la razón de los cambios en la comandancia del crucero sea el cumplimiento de condiciones de embarque para poder ascender. La guerra del 98 implicó una importante pérdida de unidades y la baja en las listas de la Armada de otros buques que se consideraron anticuados o no útiles para el servicio. En consecuencia, eran pocas las unidades con mando de capitán de fragata. Las soluciones evidentes eran aumentar los buques con mando de la graduación citada, lo que se hizo; disminuir los tiempos de ocupar los puestos de mando, y cambiar los mandos de las unidades con mayor frecuencia de la que sería lógica.

## Historial

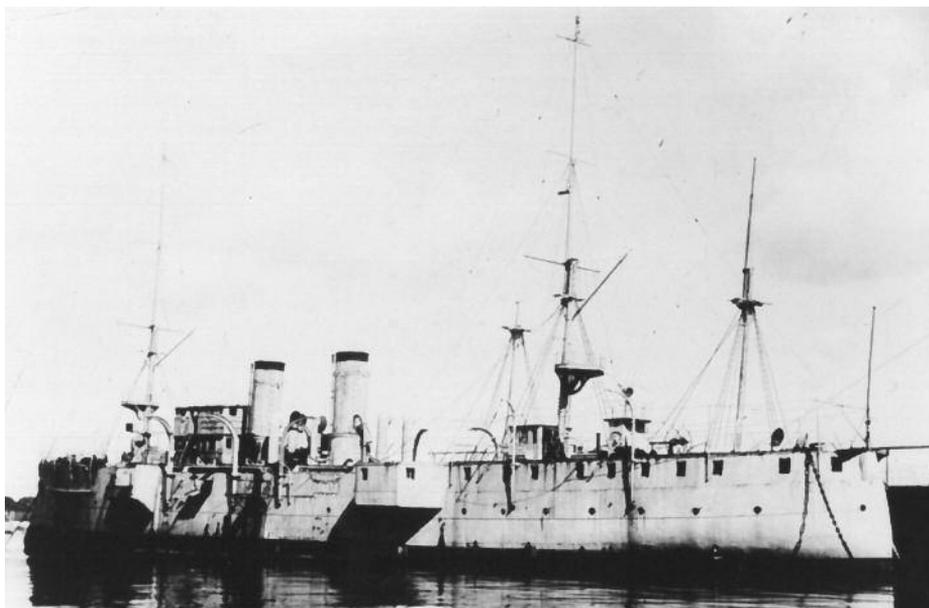
Sin pretensión de recoger toda la historia del crucero, en las siguientes líneas se apuntan algunos hitos de la vida operativa del *Río de la Plata*.

- 21 de junio de 1897 Se da la orden de construcción. (No existe ninguna referencia de esta orden en la Colección Legislativa de la Armada de 1896 y de 1897.)
- 2.º semestre de 1897 Puesta de quilla.

RÍO DE LA PLATA. APUNTES PARA LA HISTORIA DE UN CRUCERO

- 17 septiembre 1898 Tiene lugar la botadura del buque, en Graville (El Havre)
- 1 de agosto de 1899 Entrada en servicio del crucero, en el arsenal de Ferrol.
- 12 febrero 1900 Realiza un viaje a América del Sur. Recala en primer lugar en el Río de la Plata, Montevideo y Buenos Aires. En esta última ciudad recibe la bandera de combate. Posteriormente, y a través del estrecho de Magallanes, pasa al océano Pacífico, visitando puertos de Chile y Perú.
- 1901 Escolta del yate real *Giralda* en el Mediterráneo.
- Verano de 1901 En San Sebastián y Bilbao, con el acorazado *Pelayo*, el crucero acorazado *Carlos V*, el cañonero torpedero *Temerario*, el cañonero *Vasco Núñez de Balboa*, los contratorpederos *Audaz*, *Osado* y *Proserpina* y los torpederos *Habana*, *Halcón* y *Orión*.
- 1903 Se le envía a la Exposición Internacional de Nueva Orleans.
- Sept.-octubre 1904 De maniobras en la costa cantábrica, junto con el acorazado *Pelayo*, los cruceros acorazados *Princesa de Asturias* y *Cardenal Cisneros*, el crucero protegido *Río de la Plata*, el contratorpedero *Audaz* y el cañonero *Álvaro de Bazán*.
- 13 noviembre 1904 Visita a La Coruña con la Escuadra de Instrucción. Además de por el crucero, esta estaba integrada por el acorazado *Pelayo*, el crucero acorazado *Cardenal Cisneros*, el contratorpedero *Audaz* y el cañonero *Álvaro de Bazán*.
- 13 de enero 1905 Con la Escuadra de Instrucción en Cádiz, para recibir a los duques de Connaught, junto con el acorazado *Pelayo*, los cruceros acorazados *Cardenal Cisneros*, *Princesa de Asturias* y *Carlos V*, y los cruceros protegidos *Extremadura* e *Infanta Isabel*.
- 5-25 febrero 1905 Con la Escuadra de Instrucción en Santa Cruz de Tenerife. Además de por el *Río de la Plata*, estaba formada por los cruceros acorazados *Cardenal Cisneros*, *Princesa de Asturias* y *Carlos V*, y por el crucero protegido *Extremadura*.
- 1905 Es visitado por Alfonso XIII en Santander.
- 26 de enero de 1906 Se le asigna nuevamente a la Escuadra de Instrucción.
- 3 de noviembre 1906 Con la Escuadra de Instrucción en Málaga, para una visita de los reyes a la ciudad, con el acorazado *Pelayo*, los cruceros acorazados *Princesa de Asturias* y *Carlos V*, el crucero protegido *Extremadura* y el cañonero *D.<sup>a</sup> María de Molina*.
- 4 de noviembre 1906 Se le designa para realizar tareas de apoyo a la conferencia de Algeciras.

- 8 de agosto 1907 Zarpa desde La Carraca hacia Casablanca, para apoyar al crucero no protegido de 3.<sup>a</sup> clase *Don Álvaro de Bazán* y a las unidades francesas. El 30 de julio de 1907 se habían sublevado las tribus de Shauía, que ocuparon Casablanca, entonces un pequeño puerto de la costa marroquí, asesinando a trabajadores.
- 1909 Después del desastre del Barranco del Lobo realiza patrullas de vigilancia de la costa del Rif.
- 1911 Es visitado por el rey Alfonso XIII.
- 1911 Interviene en la ocupación de Larache.
- 23 de mayo 1912 Se publica una real orden relativa a la reorganización de la Escuadra de Instrucción, que queda formada por
- 1.<sup>a</sup> división: cruceros *Carlos V* (almirante), *Princesa de Asturias* y *Cataluña*.
  - 2.<sup>a</sup> división: acorazado *Pelayo* (almirante), cruceros *Reina Regente*, *Extremadura* y *Río de la Plata*;
  - A las órdenes del comandante general de la escuadra: contratorpederos *Audaz*, *Osado*, *Proserpina* y *Terror*.
- 1912 Toma parte en la revista naval de Santander con la Escuadra de Instrucción.
- 1913 Con el *Cataluña*, que trasladaba al jalifa de Larache a Tetúan.
- 1914 Vigilando las costas del noroeste de España, con base en Vigo y Ferrol.
- 1916 Enviado a Guinea Ecuatorial para escoltar a los transportes que trasladaron a la Península a los alemanes, civiles y militares, procedentes de Camerún, internados en la colonia española.
- 19 de marzo 1919 Persecución del submarino alemán UC-48, internado en Ferrol, el cual se pensaba que quería escapar.
- Julio de 1921 Asignado como pontón a la Aeronáutica Naval en el puerto de Barcelona. Llegó remolcado por el transporte *España* núm. 3.
- Agosto-sept. 1931 Se ordena su desarme en Cartagena.
- 1932 Es vendido para desguace.



El crucero, ya como pontón al servicio de la Aeronáutica Naval, en el puerto de Barcelona.  
(Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

## Bibliografía

### Libros

- AGUILERA GARCÍA, Alfredo, y ELÍAS, Vicente: *Buques de guerra españoles, 1885-1971*, San Martín, Madrid, 1972.
- BUDIÑO CARLÉS, José Manuel; FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro, y MOSQUERA GÓMEZ, José María: *Buques de la Armada española. Historiales (1700-2014)*, Instituto de Historia y Cultura Naval y Fundación Alvargonzález, Gijón, 2014.
- CAMPANERA I ROVIRA, Albert: *Los cruceros españoles. Crónica versus Historia, 1875-1975*, Real del Catorce Editores, S.L., Madrid, 2014.
- COELLO LILLO, Juan Luis, y RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Buques de la Armada española a través de la fotografía (1849-1900)*, Aqualarga Editores, Madrid, 2001.
- FERNÁNDEZ SANTANDER, Carlos: *El crucero en la Armada española*, Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, S.A., Madrid, 1993.
- GARCÍA PARREÑO Y KADEN, Jorge: *Las armas navales españolas*, Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, S.A., Madrid, 1982.
- GUARDIA Y PASCUAL DE POBIL, Rafael de la: *Crónica de la Aeronáutica Naval española (2 t.)*, Editora Nacional, Madrid, 1977.
- HERMIDA Y ÁLVAREZ, Germán, y RISTORI Y CASTANEDA, José María: *Curso de artillería para uso de los alumnos de la Escuela Naval y de la Escuela de Aplicación de Marina (2 t. y un atlas de láminas)*, Librería de Perlado, Páez y Compañía, Madrid, 1903.
- KARR, Hans: *Deutsche Marine-Artillerie. Schiffs und Küstenartillerie bis 1945*, Motorbuch Verlag, Stuttgart (Alemania), 2017.
- MINISTERIO DE MARINA: Colección Legislativa de la Armada, Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, Ediciones de 1896, 1897 y 1911.

FRANCISCO JAVIER ÁLVAREZ LAITA

--: Estado General de la Armada, Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, ediciones entre 1896 y 1931.

MORTERA PÉREZ, Artemio: *La artillería naval en la Guerra Civil española, 1936-1939*, Fundación Alvargonzález, Gijón, 2006.

-.e INFIESTA, José Luis: *La artillería en la Guerra Civil. Material reglamentario en 1936*, Quirón Ediciones, Valladolid, 1999.

-.e-: *La artillería en la Guerra Civil. Material fuera de servicio incorporado a la campaña*, Quirón Ediciones, Valladolid, 2000.

RUESGA HERREROS, Valentín: *Buques de guerra españoles. El siglo XIX, desde el vapor*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2017.

### **Artículos**

ÁLVAREZ LAITA, Francisco Javier: «Las columnas de desembarco de los acorazados de la clase España», *Serga*, núm. 51, enero-febrero de 2008, Almena Ediciones, Madrid.

ARNÁU ARTIGAS, Alfonso: «El crucero *Río de la Plata*», *Revista General de Marina*, t. XLVI, febrero de 1900, Ministerio de Marina, Madrid.