

DEFENSA E INTERESES MARÍTIMOS

Un estudio acerca de la influencia
de la Primera Guerra Mundial
en la Armada Argentina (1914-1928)



AGUSTÍN DANIEL DESIDERATO

TESEOPRESS 

DEFENSA E INTERESES MARÍTIMOS

DEFENSA E INTERESES MARÍTIMOS

Un estudio acerca de la influencia
de la Primera Guerra Mundial
en la Armada Argentina
(1914-1928)

Agustín Daniel Desiderato



Desiderato, Agustín Daniel

Defensa e intereses marítimos: un estudio acerca de la influencia de la Primera Guerra Mundial en la Armada Argentina (1914-1928) / Agustín Daniel Desiderato. – 1a ed. – Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Agustín Daniel Desiderato, 2023.

292 p.; 20 x 13 cm.

ISBN 978-987-88-7677-1

1. Fuerzas Armadas. 2. Barcos de Guerra. 3. Buques de Guerra.
I. Título.

CDD 359.9

ISBN: 9789878876771

Imagen de tapa: LibroLab ARTAI

Las opiniones y los contenidos incluidos en esta publicación son responsabilidad exclusiva del/los autor/es.



EBOOK



TeseoPress Design (www.teseopress.com)

teseopress.com

Índice

| | |
|--|-----|
| Agradecimientos | 9 |
| A modo de prólogo | 11 |
| <i>María Inés Tato</i> | |
| Introducción | 15 |
| 1. Hombres, medios y recursos..... | 21 |
| Bases, arsenales y otras dependencias | 25 |
| Divisiones y buques | 27 |
| Combustibles: carbón y ¿petróleo?..... | 29 |
| El componente aéreo: la aviación naval..... | 31 |
| Personal..... | 32 |
| La educación de los oficiales | 34 |
| 2. Neutralidad, comercio y navegación..... | 37 |
| La neutralidad bajo amenaza | 44 |
| Las consecuencias sobre la economía, el comercio y la navegación..... | 51 |
| 3. La Armada Argentina y la Primera Guerra Mundial..... | 69 |
| Problemas de equipamiento y promesas de modernización | 77 |
| La Gran Guerra observada por los oficiales navales argentinos..... | 95 |
| Transformando las observaciones en lecciones y enseñanzas..... | 113 |
| ¿Hacia una solución definitiva? El plan de modernización naval del radicalismo..... | 121 |
| 4. ¿Una simpatía sin opiniones? La pasiva aliadofilia..... | 125 |
| Analizando las influencias externas | 127 |
| Una leve inclinación aliadófila | 130 |
| Ceremonias, banquetes y reuniones protocolares | 137 |
| 5. Lecciones y reflexiones de posguerra | 145 |

| | |
|--|-----|
| La situación material de la Armada y las demandas de la oficialidad | 156 |
| Diseñando proyectos de modernización durante la era del desarme | 168 |
| 6. El poder naval argentino..... | 183 |
| La gestión de Alvear y la primera fase de la modernización naval..... | 189 |
| Debate y aprobación de la ley 11.222 | 195 |
| Cuestiones no atendidas..... | 202 |
| El nuevo proyecto de modernización..... | 206 |
| Debate y aprobación de la ley 11.378 | 212 |
| Compras y adquisiciones | 229 |
| Conclusiones | 235 |
| Fuentes y bibliografía..... | 241 |
| Fuentes | 241 |
| Bibliografía..... | 246 |
| Anexo 1. Glosario breve | 259 |
| Anexo 2. Leyes, acuerdos, informes y decretos..... | 263 |
| Ley N° 6.283 (1908) | 263 |
| Ley N° 11.222 (1923)..... | 265 |
| Proyecto de Ley de Renovación Naval (1925)..... | 266 |
| Análisis de la composición y situación de la Flota y sus necesidades (1925)..... | 271 |
| Acuerdo del 18 de Mayo (1926)..... | 283 |
| Ley N° 11.378 (1926)..... | 285 |
| Decreto del Poder Ejecutivo (1927) | 287 |

Agradecimientos

Este libro es una versión modificada de mi tesis doctoral, que fue presentada y defendida en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires (UBA) y financiada por una beca del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Es el resultado de una investigación que demandó años de esfuerzo, y que solo fue posible gracias a la colaboración de numerosas personas e instituciones. Para comenzar, quisiera agradecer a María Inés Tato, mi directora. Por sus enseñanzas y consejos, sus lecturas atentas y la paciencia con la que ha sabido guiarme siempre. Por su generosidad intelectual y, muy especialmente, por su apoyo incondicional durante todos estos años. También deseo extender mi gratitud a los miembros del tribunal de defensa de la tesis –Daniel Mazzei, Germán Soprano y Guillermo Oyarzábal–, por sus valiosas observaciones y recomendaciones, y los elogiosos comentarios que me animaron a publicar mi trabajo.

El contacto con diferentes instituciones, agrupaciones y proyectos me abrió a preguntas, perspectivas y aproximaciones que me enriquecieron enormemente durante estos últimos años. Un sostén clave ha sido el Grupo de Estudios Históricos sobre la Guerra (GEHiGue) del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani”, unidad ejecutora UBA/CONICET, el cual integro desde 2017 y co-coordino desde 2021. Por vía suya, participé de varios proyectos de investigación financiados –UBACYT, UNDEFI y PIP– que derivaron en numerosas jornadas, talleres, simposios y congresos académicos, tanto en el país como en el exterior. De hecho, uno de esos proyectos financió los gastos de publicación de este libro.¹ La

¹ Me refiero al UBACYT 20020190100007BA: “Argentina y los conflictos bélicos del siglo XX: una aproximación desde la historia social y cultural de la guerra”, acre-

pertenencia al GEHiGue también me abrió las puertas del *Historial de la Grande Guerre*, prestigioso museo y centro de investigación internacional dedicado a la Primera Guerra Mundial, ubicado en el Château de Péronne, en el norte de Francia. Allí realicé una breve estadía en julio de 2018, financiada con una beca de la Université Catholique de Louvain (UCLouvain), que me regaló valiosos aprendizajes y la amistad de numerosos colegas.

Por otra parte, no quisiera olvidarme de los archivistas y bibliotecarios que me asistieron durante la consulta y recolección de fuentes. Saludo a Claudia Bonisi, de la Biblioteca del Centro Naval, a Anabella Marín y María von Grolman, de la Biblioteca del Museo Naval de la Nación, y a Rita Catrihual, Manuela Gracca, Martín Castro, Mauro Gandini, Viviana Meneses y Marta Pupin, del Archivo y Biblioteca del Departamento de Estudios Históricos Navales.

Por último, agradezco especialmente a mi familia. A mi padre y a mi madre, Daniel y Silvia. A mi hermano, Nicolás. A Cecilia y a Roberto. A mis abuelos, María Luisa, Salvador, Lola y Ricardo. A Mariana, mi compañera de ruta desde hace muchos años, por soportarme en mis momentos de encierro y soledad. A Toto, que me acompañó durante todo el proceso de escritura, con su mirada fiel e inocente, esperando solo una caricia como simple retribución. A mi hija, Irina, que desde que llegó al mundo no hizo más que enseñarme con su amor y ternura. Escribo estas palabras, mientras la escucho reír, rodeada de sus juguetes.

ditado y financiado por la Universidad de Buenos Aires y radicado en el Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani", UBA/CONICET.

A modo de prólogo

MARÍA INÉS TATO

La Primera Guerra Mundial fue un acontecimiento clave en la historia contemporánea, a tal punto que, según historiadores como Eric Hobsbawm, marcó el nacimiento de un siglo XX convulsionado por conflictos bélicos de extrema violencia. La magnitud de la tragedia, en términos humanos y materiales, y su alcance global significaron un parteaguas en la historia de la guerra y estimularon reflexiones de toda índole.

En el campo historiográfico, la Gran Guerra –como la denominaron sus contemporáneos– dio origen a una profunda renovación en las últimas tres décadas, especialmente durante el centenario del conflicto. Al calor de la confluencia de la historia social y de la historia cultural con la historia militar, emergieron nuevas temáticas, interrogantes y herramientas conceptuales que enriquecieron y extendieron no sólo el campo de estudios sobre la Primera Guerra Mundial sino también el de la historia de la guerra en general. Asimismo, el auge de la historia global y de la historia transnacional en los últimos veinte años también dejó su huella en el ámbito de los estudios bélicos y transformó a los neutrales en objeto de indagación académica.

Defensa e intereses marítimos, de Agustín Desiderato –que recoge su erudita e innovadora investigación doctoral–, se inscribe dentro de esas recientes y fructíferas tendencias historiográficas. A través del cruce entre la historia socio-cultural de la guerra y la historia global, combinadas con la historia marítima, esta obra se ocupa de la Armada Argentina en el marco de la Primera Guerra Mundial y su inmediata posguerra. El examen exhaustivo de un amplísimo abanico de fuentes primarias (publicaciones navales, prensa

periódica, correspondencia, memorias, documentación oficial, entre otras), obrantes en numerosos archivos, y de abundante bibliografía especializada y actualizada deriva en una doble contribución a la temática planteada en el libro. Por un lado, hace un aporte fundamental a la historia institucional de la Armada Argentina, hasta ahora escasamente explorada para el período de marras, al delinear los contornos de la fuerza en los inicios del siglo XX –detallando su organización, recursos y formación– y su evolución con el devenir de las décadas. Por otro lado, el libro se interesa por las repercusiones de la Gran Guerra en la Marina argentina, atendiendo a la circulación de ideas, saberes y debates, y a su apropiación y resignificación por parte de esa institución armada. Desiderato reconstruye diestramente el escenario del bloqueo naval aliado y la guerra submarina alemana –los principales pilares de la guerra económica emprendida por los beligerantes–, y enfatiza las dificultades y los desafíos que implicaron para el comercio, la navegación y la neutralidad de la Argentina, así como –más específicamente– para los proyectos de modernización naval en curso.

La Gran Guerra suscitó, además, desde sus inicios una aguda polarización de la sociedad y apasionadas tomas de partido frente a los bandos beligerantes y a la neutralidad oficial. El autor examina atentamente en el seno de la Armada las reverberaciones de los debates que dividían a la opinión pública y detecta tanto una actitud reservada ante la contienda como indicios esquivos de ciertas afinidades electivas.

Asimismo, Desiderato analiza las observaciones de primera mano de numerosos oficiales navales argentinos destacados en Europa y sus informes al gobierno nacional, e incluso las experiencias de algunos de ellos en sus travesías por el Viejo Mundo en guerra. Esos testimonios de militares profesionales, además de transmitir una amplia gama de emociones frente a la contienda, evidencian un profundo interés en las innovaciones introducidas en el campo de la tecnología bélica y en el ámbito operacional, así como la

voluntad de extraer de ella lecciones concretas para el ejercicio de sus funciones específicas y para la defensa nacional. Finalmente, el autor demuestra cómo a lo largo de la década de 1920 esas enseñanzas de la tragedia europea se materializaron en políticas estatales referidas a la adquisición de material naval para modernizar a la institución.

Si bien en la Argentina la Gran Guerra ha comenzado a recibir la merecida atención de los historiadores en los últimos 15 años, dando lugar a una fecunda producción académica sobre sus múltiples impactos, aún subsisten algunos vacíos historiográficos que es menester abordar. *Defensa e intereses marítimos* viene a cubrir precisamente una de esas áreas de vacancia al centrarse en los impactos del conflicto en el seno de la Armada y al mostrar en toda su riqueza la fluidez de las conexiones entre lo local y lo global en tiempos de guerra.

Introducción

La Gran Guerra o Primera Guerra Mundial –como se la conoció después– fue el primer conflicto total y global del siglo XX.² Fueron cuatro años en donde las principales potencias del globo, hasta entonces emblemas de civilización y progreso, pusieron todo su empeño en la destrucción de sus enemigos. La utilización masiva de flotas y ejércitos y el desarrollo de avances tecnológicos con fines militares llevarían a una carnicería sin precedentes, de la que Europa tardaría décadas en recuperarse.³

La Gran Guerra se estudió en base a cuatro configuraciones historiográficas. La primera estuvo prácticamente monopolizada por generales y hombres de Estado, que escribieron como testigos directos del conflicto, facilitando sus propios testimonios y algunos documentos oficiales. La segunda corriente apareció entre las décadas de 1950 y 1960 y la protagonizaron académicos, que adoptaron una interpretación más amplia de los hechos, incluyendo las dimensiones sociales y económicas, y las experiencias de los soldados en el frente. Entre las décadas del setenta y el ochenta, nació una tercera configuración que se enfocó en

-
- ² Sobre el carácter total, véase: HORNE, John, “Introduction: mobilizing for ‘total war’, 1914-1918”, en HORNE, John -editor-, *State, Society and Mobilization in Europe during the First World War*, Cambridge University Press, Cambridge, 1997, pp. 1-18; BECKER, Annette, “The Great War: World war, total war”, en *International Review of the Red Cross*, vol. 97, n° 900, 2015, pp. 1029-1045. Sobre el aspecto global, véase: STRACHAN, Hew, “The First World War as a global war”, en *First World War Studies*, vol. 1, n° 1, 2010, pp. 3-14; GERWARTH, Robert y Erez MANELA, “The Great War as a Global War: Imperial Conflict and the Reconfiguration of World Order, 1911-1923”, en *Diplomatic History*, vol. 38, n° 4, 2014, pp. 786-800.
- ³ JOHNSON, Jeffrey, “Science and Technology”, en DANIEL, Ute, GATRELL, Peter, JANZ, Oliver, HEATHER, Jones, KEENE, Jennifer, KRAMER, Alan y Bill NASSON -editores- *1914-1918-online. International Encyclopedia of the First World War*, Berlin, Freie Universität Berlin, 2016.

la cultura y comenzó a estudiar cómo hombres y mujeres dieron sentido a su experiencia de guerra, analizando las representaciones del conflicto en la literatura, el arte y la memoria, entre otros campos.⁴

La cuarta y última corriente historiográfica surgió en los últimos tiempos y se basa en la historia global, un enfoque que rompe con los marcos espaciales de los estados nacionales e incorpora conexiones con otras geografías. A partir de ese abordaje transnacional, se comenzaron a estudiar las repercusiones de la Gran Guerra en regiones distantes de los principales frentes de batalla, que no habían sido atendidas hasta el momento, como Asia, África y Latinoamérica.⁵ En el particular caso de la República Argentina, hasta hace un par de décadas sólo se trabajaban las repercusiones económicas y diplomáticas, y fue recientemente cuando comenzaron a abordarse también las perspectivas sociales y culturales.⁶ Siguiendo ese enfoque, surgieron

4 WINTER, Jay y Antoine PROST, *The Great War in History. Debates and Controversies, 1914 to the Present*, Cambridge University Press, Cambridge, 2005, pp. 7-31.

5 WINTER, Jay, "General Introduction", en WINTER, Jay -editor-, *The Cambridge History of the First World War. Global War*, vol. 1, Cambridge University Press, Cambridge, 2014, pp. 1-10.

6 Algunas de las obras más significativas son: ALBERT, Bill, *South America and the First World War. The impact of the war on Brazil, Argentina, Peru and Chile*, Cambridge University Press, Cambridge, 1988; COMPAGNON, Olivier, *América Latina y la Gran Guerra. El adiós a Europa (Argentina y Brasil, 1914-1939)*, Crítica, Buenos Aires, 2014; DEHNE, Phillip, *On the far Western Front. Britain's First World War in South America*, Manchester University Press, Manchester, 2009; LANÚS, Juan A., *Aquel Apogeo. Política internacional argentina, 1910-1939*, Emecé, Buenos Aires, 2001; RINKE, Stefan, *Latin America and the First World War*, Cambridge University Press, Cambridge, 2017; SIEPE, Raimundo y Montserrat LLAIRO, *La democracia radical. Yrigoyen y la neutralidad 1916-1918*, CEAL, Buenos Aires, 1992; SIEPE, Raimundo y Montserrat LLAIRO, *Yrigoyen, la Primera Guerra Mundial y las relaciones económicas*, CEAL, Buenos Aires, 1992; TATO, María Inés, *La Trinchera Austral. La sociedad argentina ante la Primera Guerra Mundial*, Prohistoria, Rosario, 2017; WEINMANN, Ricardo, *Argentina en la Primera Guerra Mundial: neutralidad, transición política y continuismo económico*, Biblos, Buenos Aires, 1994; VANDER KARR, Jane, *La Primera Guerra Mundial y la política económica argentina*, Troquel, Buenos Aires, 1974.

algunos trabajos que analizaron los impactos del conflicto en las fuerzas militares, aunque fue el Ejército y no la Armada quien concentró el interés de las investigaciones.⁷

Este libro se dedica al estudio de la Armada Argentina, en el marco de los efectos, impactos e influencias que experimentó como consecuencia de la Primera Guerra Mundial, a partir de un enfoque global y transnacional y una perspectiva social y cultural. El marco cronológico trabajado se extiende hasta los últimos años de la década de 1920, pues también es de interés conocer el mediano plazo y las repercusiones del conflicto en la inmediata posguerra.

La investigación se sustenta en la historia social y cultural de la guerra, una aproximación que permite una problematización de la cuestión bélica, pero mirando más allá de lo estrictamente militar, es decir, del combate, la conducción, la maniobra, la táctica y la estrategia.⁸ Este libro también se vale de la historia global, la cual favorece el estudio de relaciones e interacciones transfronterizas y suprarregionales y revela la existencia de vínculos económicos, políticos, sociales y culturales, como resultado de la

⁷ DALLA FONTANA, Luis Esteban, “La Gran Guerra y los escritores militares argentinos”, en TATO, María Inés, PIRES, Ana Paula y Luis Esteban DALLA FONTANA -coordinadores-, *Guerras del siglo XX. Experiencias y representaciones en perspectiva global*, Prohistoria, Rosario, 2019, pp. 45-62; DALLA FONTANA, Luis Esteban, “Los militares argentinos dijeron... La Gran Guerra en las publicaciones militares entre 1914 y 1918”, en *Revista de la Escuela Superior de Guerra*, vol. 93, n° 591, 2015, pp. 65-100; TATO, María Inés y Luis Esteban DALLA FONTANA, “An Argentine Reporter in the European Trenches: Lieut. Col. Emilio Kinkelin’s War Chronicles”, en PIRES, Ana Paula, TATO, María Inés y Jan SCHMIDT -editores-, *The Global First World War. African, East Asian, Latin American and Iberian Mediators*, Routledge, Londres, 2021, pp. 164-185.

⁸ BLACK, Jeremy, *War and the Cultural Turn*, Polity Press, Cambridge, 2012; BORREGUERO BELTRÁN, Cristina, “La historia militar en el contexto de las nuevas corrientes historiográficas. Una aproximación”, en *Manuscripts. Revista d’Història Moderna*, n° 34, 2016, pp. 145-176; BOURKE, Joanna, “New military history”, en HUGHES, Matthew y William J. PHILPOTT -editores-, *Palgrave Advances in Modern Military History*, Palgrave Macmillan, London, 2006, pp. 258-280.

circulación de personas, bienes e ideas.⁹ Por último, se sirve de las historias marítima y naval. La primera se ocupa de la interacción y actividad humana en el mar; la segunda, de la guerra y el modo en que los gobiernos han organizado y empleado sus fuerzas navales para alcanzar sus objetivos nacionales.¹⁰

Las fuentes y documentos utilizados se han obtenido de repositorios diversos, como el Archivo General de la Armada, el Archivo Histórico del Departamento de Estudios Históricos Navales y su Biblioteca “Capitán de Fragata Teodoro Caillet-Bois”, el Archivo Parlamentario del Honorable Congreso de la Nación, el Archivo Histórico de la Cancillería Argentina, la Biblioteca Nacional “Mariano Moreno”, la Biblioteca “Capitán Ratto” de la sede central del Centro Naval y la Biblioteca “Capitán de Navío Juan Carlos Sidders” del Museo Naval de la Nación. Asimismo, se consultaron repositorios extranjeros, de acceso virtual, como la Biblioteca Nacional de España, el *Ibero-Amerikanisches Institut* de Berlín y la Biblioteca “George A. Smathers” de la Universidad de Florida.¹¹

La obra trabaja diferentes preguntas y problemas de investigación, y se divide en dos partes: la primera –capítulos uno, dos, tres y cuatro– abarca el periodo de la Primera

⁹ CONRAD, Sebastian, *What is global history?*, Princeton University Press, Princeton and Oxford, 2016; HAUSBERGER, Bernd y Erika PANI, “Historia Global. Presentación”, en *Historia mexicana*, vol. 68, n° 1, 2018, pp. 177-196; HOPKINS, A. G., *Global History. Interactions Between the Universal and the Local*, Palgrave Macmillan, Basingstoke, 2006.

¹⁰ POLÓNIA, Amélia, “Maritime History: A Gateway to Global History?”, en FUSARO, Maria y Amélia POLÓNIA -editores-, *Maritime History as Global History*, Liverpool University Press, Liverpool, 2010, pp. 1-20; HATTENDORF, John B., *Ubi Sumus? The State of Naval and Maritime History*, Naval War College Press, Newport, 1994; HATTENDORF, John B., “The Uses of Maritime History in and for the Navy”, en *Naval War College Review*, vol. 56, n° 2, 2003, pp. 19-20; LAMBERT, Andrew D., “The Construction of Naval History 1815-1914”, en *The Mariner’s Mirror*, vol. 97, n° 1, 2011, pp. 207-224.

¹¹ Las citas en lengua extranjera han sido introducidas en el texto directamente en español.

Guerra Mundial; la segunda –apartados cinco y seis– se ocupa de la inmediata posguerra y la década de 1920.

El capítulo uno presenta un cuadro general de la Armada en los instantes previos al conflicto, para una comprensión más acabada de la organización y formación de sus cuadros, y el detalle y composición de sus distintas distribuciones y dependencias. El segundo capítulo estudia las repercusiones de la guerra en aspectos económicos, comerciales y marítimos de Argentina, mientras que los capítulos tres y cuatro se interesan por los impactos en la Armada. Por último, los apartados cinco y seis investigan cómo la Primera Guerra Mundial continuó presente en la inmediata posguerra, dialogando con la situación material de la Marina, el contexto internacional y la agenda política local.

1

Hombres, medios y recursos

La reseña histórica de la Armada Argentina se inició en el contexto de las guerras de independencia de la Corona española. El 12 de enero de 1811 la Junta de Mayo creó la Mesa de Cuenta y Razón de la Marina, responsable de alistar los buques armados por el gobierno, con los que se formó la primera escuadrilla naval patriota que bajo las órdenes del coronel de marina Juan Bautista Azopardo tuvo su bautismo de fuego en el Combate de San Nicolás, el 2 de marzo de 1811.¹²

Para los inicios del siglo XX, la Armada respondía a los lineamientos de una marina poderosa, con proyección marítima, luego de una acentuada transformación desarrollada en las últimas décadas del siglo anterior, por la cual se abandonó la idea de que el único centro de riqueza estaba en el Río de la Plata. A ese cambio de vista geopolítico y estratégico, se debió la construcción de Puerto Militar, en Bahía Blanca, y la adquisición de modernas unidades de mar que cambiaron completamente la fisonomía de la flota nacional, como los destructores *Corrientes*, *Entre Ríos* y *Misiones*, el crucero *Buenos Aires*, la fragata escuela *Presidente Sarmiento*, y los cruceros acorazados *Garibaldi*, *Pueyrredón*, *San Martín* y *Belgrano*.¹³

¹² BURZIO, Humberto F., *Armada Nacional. Reseña histórica de su origen y desarrollo orgánico*, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1960, pp. 11-12.

¹³ OYARZÁBAL, Guillermo, *Los marinos de la Generación del Ochenta*, Emecé, Buenos Aires, 2005, pp. 324-325.

La Armada dependía del Ministerio de Marina, cartera de gobierno creada por la ley 3.727 de 1898 que dividió al antiguo Ministerio de Guerra y Marina. Con esa disposición, la Armada se separó totalmente de la órbita del Ejército y ganó una independencia que le permitió un desarrollo pleno de su idiosincrasia, distinta a la de las fuerzas terrestres, y un trato directo con el presidente de la República.¹⁴ El Ministerio de Marina era el representante del Estado sobre las aguas navegables de la Nación. Sus funciones más importantes eran proteger y defender los intereses del país sobre los mares y costas territoriales, respetando los tratados y convenciones vigentes; adquirir, construir, reparar, reformar y mantener los buques de guerra; reclutar e instruir al personal; dirigir los asilos navales y las instituciones educativas, bibliotecas y archivos de la Fuerza; vigilar la navegación de los mares, lagos, ríos y canales, y cuidar de los faros, puertos, arsenales, parques, talleres, diques, estaciones, almacenes y depósitos; supervisar las exploraciones y tareas hidrográficas y cartográficas; controlar los despojos de los naufragios y atender los salvamentos; registrar las matrículas de los barcos mercantes, realizar el arqueo de embarcaciones y autorizar el ejercicio de prácticos y maquinistas; y, por último, ejercer de policía sobre la extracción de los productos naturales en las islas y costas nacionales, y sostener las comunicaciones marítimas con las poblaciones del sur del país.¹⁵

En 1913, luego de quince años de funcionamiento, el Ministerio de Marina precisó de algunos cambios, en parte, debido al progreso técnico de la ciencia naval y a la incorporación de nuevas armas, buques y elementos en la Armada.¹⁶ Un decreto del Poder Ejecutivo lo reorganizó, con una

¹⁴ ARGUINDEGUY, Pablo E. y Horacio RODRÍGUEZ, *Las fuerzas navales argentinas. Historia de la flota de mar*, Instituto Nacional Browniano, Buenos Aires, 1995, pp. 182-183.

¹⁵ MINISTERIO DE MARINA, *Leyes y Reglamentos Orgánicos de la Armada*, Ministerio de Marina, Buenos Aires, 1918, pp. 6-7.

¹⁶ BURZIO, *Armada Nacional...*, cit., p. 57.

Secretaría General, de la que dependían la División Técnica Naval y la División Hidrografía, Faros y Balizas, y cuatro Direcciones Generales: Material; Personal; Administrativa; y Prefectura General de Puertos.¹⁷ Por entonces, el ministro era Juan Pablo Sáenz Valiente.¹⁸

La Dirección General del Material, con sus divisiones de Armamento, Ingeniería Naval, Electricidad, Telegrafía y Radiotelegrafía, Máquinas y Calderas, e Ingeniería Civil, era responsable de la construcción, reparación y conservación del material, y la inspección de astilleros, talleres y diques. También se ocupaba de todo lo relativo al Servicio Telegráfico Público, por lo que debía entenderse directamente con la Dirección General de Correos y Telégrafos y la Inspección General de Telégrafos de la Nación. Por su parte, la Dirección General del Personal, repartida entre Personal, Escuelas, Justicia y Sanidad, atendía el reclutamiento, instrucción y bienestar de los cuadros. La Dirección General Administrativa –subdividida en Inspección, Contaduría, Compras, Suministros, Laboratorios y Consejo Administrativo de Adquisiciones– realizaba la percepción, distribución e inversión de fondos, el aprovisionamiento, racionamiento y equipamiento de buques, la adquisición de víveres, vestuario, combustibles y artículos sanitarios, y el pago de haberes, pensiones, jubilaciones y retiros. Por último, la Dirección General Prefectura General de Puertos tenía funciones de policía marítima y fluvial. Impartía órdenes a los jefes de las

¹⁷ DOMÍNGUEZ, Ercilio, *Colección de Leyes y Decretos Militares concernientes al Ejército y Armada de la República Argentina 1810-1916*, tomo 8, Talleres Gráficos-Arsenal Principal de Guerra, Buenos Aires, 1916, p. 11.

¹⁸ Juan Pablo Sáenz Valiente (1861-1925) egresó de la 3ª promoción de la Escuela Naval Militar con el grado de alférez de fragata en 1883. Durante sus más de tres décadas de servicio, ocupó importantes cargos, entre ellos: prosecretario de la Junta Superior de la Marina, jefe de la Comisión de Estudios Hidrográficos del Río de la Plata, director de Hidrografía, Faros y Balizas, jefe de Estado Mayor y, finalmente, ministro de Marina durante las presidencias de Roque Sáenz Peña y Victorino de la Plaza (1910-1916). Se retiró con el grado de vicealmirante el 31 de agosto de 1916.

distintas fuerzas y reparticiones, sobre servicios corrientes u otros asuntos, y hacía vigilar su cumplimiento.¹⁹

Durante 1913, el Ministerio de Marina funcionó con un presupuesto de 26.083.313 pesos moneda nacional (m\$n).²⁰ Al año siguiente, esa partida recibió un pequeño incremento y pasó a ser de 29.533.955 m\$n, un monto levemente inferior a los 30.892.399 que se le habían otorgado al Ministerio de Guerra.²¹ La mayor parte del presupuesto se gastaba en los sueldos, racionamiento y vestuario del personal, en los materiales, herramientas, máquinas y artículos para el mantenimiento de las unidades y dependencias, y en la compra de carbón para la Escuadra.²²

Las tareas propias de la Armada eran naturalmente aquellas relacionadas, directa o indirectamente, con el mar y los ríos. Más precisamente, estas eran: la iluminación y balizamiento de costas; el levantamiento de cartas marítimas y fluviales; la supervisión de los transportes que conectaban las costas patagónicas con los principales centros del país; las comisiones de límites; la vigilancia de las fronteras fluviales; la instalación, conservación y mantenimiento de las estaciones telegráficas y radiotelegráficas; el servicio de policía marítima y la extracción de los cascos de buques hundidos, cuando eran un peligro para la navegación. Por otra parte, la Armada cumplía algunas funciones de representación en el exterior.²³ Estas se hacían mediante visitas protocolares, como las que realizó el crucero *Buenos Aires*

¹⁹ DOMÍNGUEZ, *Colección...*, tomo 8, cit., pp. 11-18.

²⁰ Argentina, Buenos Aires, Honorable Congreso de la Nación (en adelante, HCDN), Archivo Parlamentario, Expedientes, "Presupuesto general de la administración para el ejercicio económico de 1914", Buenos Aires, 20/06/1913, foja 3.

²¹ HCDN, Archivo Parlamentario, Expedientes, "Presupuesto general de la administración para el ejercicio económico de 1914", Buenos Aires, 2/01/1914, foja 3.

²² SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1914-1915*, J. Weiss & Preusche, Buenos Aires, 1915, pp. 66-67.

²³ BURZIO, *Armada Nacional...*, cit., p. 60.

en Río de Janeiro y Montevideo, con motivo de las fiestas nacionales de Brasil y Uruguay.²⁴ También se ejercía a través del trabajo de las comisiones y agregados navales, que mantenían informado al gobierno sobre cualquier novedad del ámbito internacional. Si el país deseaba comprar buques u otros elementos en el exterior, los agregados visitaban las principales firmas y astilleros, elaboraban informes sobre las adquisiciones más convenientes y, llegado el caso, supervisaban los trabajos de construcción. A principios de 1914, existían dos comisiones navales: una en Europa, con sede en Londres, de la cual dependían los agregados estacionados en Gran Bretaña, Francia, Italia, Alemania y Austria, y otra en Estados Unidos, con asiento en Nueva York.²⁵

Bases, arsenales y otras dependencias

La organización de las distintas distribuciones de la Armada era la siguiente. En primer lugar, estaba el edificio de la Dirección General Administrativa, situado en la Capital Federal. Allí también funcionaban algunas secciones de la Dirección General del Personal, la Dirección de Material, la División de Hidrografía, Faros y Balizas, el Consejo Permanente de Clases y Tropa, y los Juzgados de Instrucción. Por otra parte, en Dársena Norte se encontraba la Zona Militar, donde operaba el Taller de Marina, la Escuela de Mecánicos, el depósito del Cuerpo de Marinería y la Oficina Hidrográfica, y funcionaba una casa de bombas, un galpón y dos importantes diques de carena –el n° 1, de 150 metros

²⁴ SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1913-1914*, Imprenta del Ministerio de Marina, Buenos Aires, 1914, p. 14.

²⁵ MARTIN, Juan A., “Comisión Naval en Londres. 1910, conmemoración del centenario de nuestra Independencia”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 79, n° 648, 1961, pp. 429-444; MARTIN, Juan A., “Comisión Naval en los Estados Unidos (1915-1916)”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 81, n° 650, 1962, pp. 47-62.

de largo y el n° 2, de 180– que se utilizaban para limpiar los cascos y reparar los buques.²⁶

El Puerto Militar, que había sido construido en 1896 para servir de apostadero de uso militar y aguas profundas, se ubicaba en Bahía Blanca, sitio de fácil acceso y excelentes condiciones para la defensa. Disponía de una dársena para asiento de la flota de guerra, tanques de petróleo, arsenales y un dique de carena de gran tamaño. Asimismo, contaba con un sistema defensivo, compuesto por cinco baterías costeras, y un ferrocarril, que unía el puerto con localidades vecinas y facilitaba las comunicaciones y el acceso a materiales. En las cercanías se encontraba el Hospital Naval, inaugurado el 6 de julio de 1900.²⁷ Otro punto fundamental era el puerto de La Plata, en el delta del Río Santiago, donde funcionaba el Arsenal del Río de la Plata, la Escuela de Grumetes n° 1, la Escuela de Aprendices Torpedistas y la Escuela Naval Militar. Fuera de la zona del arsenal se ubicaba el depósito de carbón y desde 1913 se realizaban trabajos en el Hospital Naval Río Santiago, que fue finalmente inaugurado en abril de 1918. Por su parte, en Zárate funcionaba el Parque de Artillería de Marina, el primer arsenal naval del país, mientras que en el Tigre se ubicaba el Depósito de Materiales y en la isla Martín García, que en ese entonces dependía del Ministerio de Marina, se habían instalado algunos polvorines y depósitos de municiones y torpedos.²⁸

Por lo demás, la Armada contaba con estaciones telegráficas –en tierra o en buques– y trece faros. Estos últimos se ubicaban en la isla Martín García, isla Pingüino, isla Año Nuevo, Punta Villarino, Punta Delgada, Punta Mogotes, San Antonio, Punta Médanos, Monte Hermoso, Segunda Barranca, Río Negro, Cabo Vírgenes y Comodoro

²⁶ SÁENZ VALIENTE, *Memoria...*, cit., 1914, pp. 70-72; DESTÉFANI, Laurio H., “La Armada Argentina (1900-1922)”, en DESTÉFANI, Laurio H. -director-, *Historia Marítima Argentina*, tomo 9, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1991, p. 159.

²⁷ ARGUINDEGUY, *Las fuerzas...*, cit., pp. 152-153.

²⁸ SÁENZ VALIENTE, *Memoria...*, cit., 1914, pp. 73-76.

Rivadavia. Además, existían 83 Subprefecturas y Ayudantías que hacían de policía marítima y se dividían en ocho secciones: Capital Federal, Tigre, Rosario, Corrientes, Concordia, Monte Caseros, Bahía Blanca y Río Gallegos.²⁹

Divisiones y buques

Dedicadas a la práctica del personal y a la instrucción de los conscriptos, dos divisiones navales funcionaban con regularidad: la División de Entrenamiento, con su fondeadero en Puerto Militar, y la División de Instrucción, con su base en el Río de la Plata. Ambas se repartían un heterogéneo grupo de buques, compuesto por los cruceros acorazados *San Martín*, *Belgrano*, *Pueyrredón* y *Garibaldi*, los cruceros protegidos *Buenos Aires*, *9 de Julio* y *25 de Mayo*, los acorazados *Almirante Brown*, *Libertad* e *Independencia*, la fragata escuela *Presidente Sarmiento*, los monitores *El Plata* y *Los Andes*, las cañoneras *Rosario*, *Paraná* y *Patagonia*, el crucero torpedero *Patria*, el cazatorpedero *Espora*, los destructores *Misiones*, *Entre Ríos* y *Corrientes*, los torpederos de mar *Comodoro Py* y *Murature*, y los torpederos de río *Buchardo*, *Jorge*, *Thorne*, *Pinedo*, *Bathurst* y *King*.³⁰

A esas unidades se sumaban otras nuevas que habían sido adquiridas por la ley 6.283 de 1908, en el marco de la rivalidad naval que en ese entonces la Argentina tenía con Brasil. Se había dispuesto la compra de dos acorazados tipo *dreadnought* , seis destructores de primera clase y doce de segunda y, en caso de ser necesario, la posibilidad de agregar un tercer acorazado, tres destructores y cuatro torpederas. No obstante, lo previsto por la ley 6.283 no se materializó en su totalidad. Únicamente se firmaron contratos por dos

²⁹ "La radiotelegrafía argentina", en *Caras y Caretas*, 30/05/1914; SÁENZ VALIENTE, *Memoria...*, cit., 1914, pp. 75-76.

³⁰ SÁENZ VALIENTE, *Memoria...*, cit., 1914; SÁENZ VALIENTE, *Memoria...*, cit., 1915.

acorazados y varios destructores, de los cuales sólo se recibieron cuatro.³¹

Los dos acorazados se encargaron en los astilleros estadounidenses de Fore River, en Quincy (Massachusetts) y New York, en Camden (New Jersey). Eran buques gemelos, del tipo *dreadnought*, que fueron bautizados *Rivadavia* y *Moreno*. Se empezaron a construir en 1910, pero llegaron al país recién en 1915, debido a demoras en su construcción. Por su parte, la cuestión de los destructores es un poco más compleja. En 1909 se habían encargado doce, en astilleros de Alemania, Gran Bretaña y Francia. Los buques alemanes llegaron en 1912 y fueron bautizados *Catamarca*, *Córdoba*, *Jujuy* y *La Plata*; pero los británicos no cumplieron con las especificaciones de diseño y fueron vendidos a Grecia, mientras que los franceses tuvieron demoras en su construcción y terminaron requisados por ese país cuando estalló la Primera Guerra Mundial. Posteriormente, en 1913, Argentina le encargó a Alemania otro grupo de cuatro destructores, pero también fueron requisados cuando comenzó el conflicto.³²

Al margen de los buques de guerra, existía un número de unidades auxiliares, responsables de una amplia gama de tareas. Estas eran los transportes *Pampa*, *Chaco*, *1° de Mayo*, *Vicente Fidel López*, *Maipú*, *Piedrabuena*, *Constitución* y *República*, los avisos *Azopardo*, *Gaviota*, *Golondrina*, *Bahía Blanca*, *Resguardo* y *Vigilante*, el buque grúa *Pilcomayo*, el minador *Fulton*, los buques de policía fluvial *Sayhueque*, *Inacayal*, *Namuncurá* y *Teuco*, y los remolcadores *Tehuelche*, *Fueguino*, *Delfín*, *Penguin*, *Cormorán*, *Petrel* y *Albatros*.³³

³¹ El texto completo de la ley se encuentra en el Anexo 2.

³² SCHEINA, Robert L., *Iberoamérica: Una Historia Naval, 1810-1987*, Editorial San Martín, Madrid, 1987, p. 111; ARGUINDEGUY, *Las fuerzas...*, cit., p. 174; ARGUINDEGUY, Pablo E., *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina (1810-1970)*, tomo 5, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1972, pp. 2279-2284.

³³ SÁENZ VALIENTE, *Memoria...*, cit., 1914; SÁENZ VALIENTE, *Memoria...*, cit., 1915.

Combustibles: carbón y ¿petróleo?

Desde mediados del siglo XIX, el carbón mineral era la principal fuente de energía de Argentina y en 1913 constituía el 80.9% del consumo energético nacional. Ante el desconocimiento de yacimientos nativos, y siendo de menor calidad la leña o el carbón vegetal, fue necesario importarlo en cantidades considerables. Provenía del sur de Gales y lo consumían buques, ferrocarriles, usinas de gas y electricidad, e industrias.³⁴

Prácticamente todas las naves de la Armada, de guerra o auxiliares, quemaban carbón como combustible. De ahí que la propia Fuerza se haya interesado por su exploración y explotación. Sin embargo, a pesar de algunos avances, la falta de apoyo estatal y los intereses de los ferrocarriles y las compañías de servicios eléctricos, que estaban en manos de capitales extranjeros, obstaculizaron la iniciativa.³⁵ La dependencia energética del país era total y eso motivó algunas quejas entre los oficiales de marina.³⁶ Para entonces, varios artículos especializados ya difundían las ventajas del petróleo y los motores a combustión:

El uso del combustible líquido se extiende cada vez más. Las ventajas que ofrece sobre el carbón son numerosísimas, se disminuye considerablemente el personal, el manejo es mucho más fácil y rápido [...]. Se asegura que hay barcos que han ganado en velocidad después de usar este combustible y

³⁴ KAPLAN, Marcos, "La primera fase de la política petrolera argentina (1907-1916)", en *Desarrollo Económico*, vol. 13, n° 52, 1974, p. 798; SOLBERG, Carl E., *Petróleo y nacionalismo en la Argentina*, Emecé, Buenos Aires, 1982, p. 23.

³⁵ PONTORIERO, Gustavo, "Fuerzas Armadas y desarrollo energético en la Argentina: el papel de la Marina de Guerra en la primera mitad del siglo XX", en *H-industri@*, vol. 6, n° 10, 2012, pp. 3-10; SOLBERG, *Petróleo...*, cit., p. 24.

³⁶ H. S. (seudónimo), "Abastecimiento de carbón para las escuadras", en *Boletín del Centro Naval*, tomo 18, n° 199, 1900, pp. 87-90.

no es de extrañar pues con él es mucho más fácil mantener una presión regular.³⁷

Entre otras ventajas pudiera citarse la de la supresión del humo y las chimeneas, lo que difícilmente haría el buque visible a una distancia mayor de cinco millas, [...] el personal se reduciría también enormemente. En cuanto al costo [...] de funcionamiento sería [...] menor, pues el consumo de carbón es unas cinco veces mayor que el del petróleo, siendo el precio de éste proporcionalmente menor.³⁸

En 1907, luego del descubrimiento de petróleo en Comodoro Rivadavia, la relación con los combustibles cobró un nuevo giro, y la exploración y explotación de crudo continuó casi sin pausa. De una producción de 16 m3, en 1907, se pasó a 3.293 m3, en 1910, y 43.740 m3, en 1914.³⁹

El Ministerio de Marina dispuso tomar a su cargo las tareas de distribución, transporte y manufactura del petróleo e instaló una destilería en el Arsenal Naval del Río de la Plata. No obstante, como se carecía de transportes adecuados para trasladar el combustible a los centros de consumo, se planteó la necesidad de comprar un buque tanque, de 2000 tn, y de construir cinco tanques metálicos, de 2000 m3 cada uno, para las bases de Puerto Militar y Río Santiago. Las propuestas fueron aprobadas por el Ejecutivo y en julio de 1914 llegó desde Inglaterra el primer buque tanque de la Armada, el *Ministro Ezcurra*. Hasta entonces, se había arrendado el petrolero *Wanetta*, de pabellón británico, para cubrir el servicio entre Comodoro Rivadavia y Buenos Aires, y cumplir las necesidades de la Fuerza.⁴⁰

³⁷ "Notas varias", en *Boletín del Centro Naval*, tomo 23, n° 259, 1905, p. 77.

³⁸ "Crónica extranjera", en *Boletín del Centro Naval*, tomo 23, n° 266-267, 1906, p. 701.

³⁹ RODRÍGUEZ, Horacio, *La Armada Argentina y el petróleo (una historia olvidada)*, Instituto Nacional Browniano, Buenos Aires, 2000, pp. 13-15; ARGUINDEGUY, *Las fuerzas...*, cit., pp. 177-178.

⁴⁰ ARGUINDEGUY, *Las fuerzas...*, cit., pp. 178-179.

La posibilidad de alcanzar el autoabastecimiento energético generó expectativas en el entonces ministro de Marina Juan Pablo Sáenz Valiente:

La explotación de esta riqueza nacional [...] traerá para la Marina Nacional una nueva era de actividad y entrenamiento, de lo que adolece actualmente por carestía de combustible y falta de recursos para adquirirlo. [...] la Armada podrá tener petróleo en cantidad que le representará una capacidad de movimiento seis veces mayor, por lo menos, que la obtenida con el carbón [...] y aún más si la explotación se ejecuta racionalmente [...].⁴¹

Sin embargo, para aprovechar el petróleo nacional, primero había que modificar y adaptar los buques, algo que no se haría sino luego de muchos años. La falta de acción por parte del Estado provocaría demandas y reclamos dentro de la Armada. Se retomará el tema en capítulos siguientes.

El componente aéreo: la aviación naval

Por entonces, la Armada no contaba con una fuerza aeronaval organizada, aunque llevó a cabo diferentes iniciativas para conseguirlo. De ello participaron varios precursores y pioneros, como el teniente de fragata Melchor Zacarías Escola, quien recibió su certificación en octubre de 1912, luego de efectuar cursos de aviación por orden del Ministerio de Marina. Otro pionero fue el condestable artillero Joaquín Oytabén, que en forma particular tomó clases en la

⁴¹ SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1912-1913*, Imprenta del Ministerio de Marina, Buenos Aires, 1913, p. 6.

escuela de aviación del ingeniero italiano Antonio G. Borello, en Berisso, y obtuvo allí su licencia de piloto.⁴²

En 1914, Melchor Z. Escola, ya ascendido a teniente de navío, fue dado de pase a la Comisión Naval en Europa, para seguir cursos de perfeccionamiento, visitar escuelas militares, fábricas de aviación, y reunir cualquier información relevante para la creación de una escuela de aviación en la Armada. También debería negociar la compra de algunas aeronaves a la casa Henri Farman y dos hangares a la firma Bessoncau.⁴³ En eso estuvo hasta que el estallido de la Primera Guerra Mundial interrumpió sus tareas.

Personal

La organización del personal se componía de escalafones superiores y subalternos, respondiendo a lo dispuesto por la ley 4.856 de Organización de la Marina de Guerra de 1905 y sus posteriores modificaciones.⁴⁴

El personal superior estaba conformado, primero, por los oficiales del Cuerpo General, que procedían exclusivamente de la Escuela Naval Militar. Luego estaban los oficiales de los Cuerpos Auxiliares –maquinistas, electricistas, médicos y contadores– que se incorporaban directamente del medio civil, con conocimientos previamente adquiridos. En marzo de 1914, el personal superior en actividad sumaba unos 600 individuos: 318 del Cuerpo General y 282 del Cuerpo Auxiliar.⁴⁵

⁴² ARGUINDEGUY, Pablo E., *Historia de la Aviación Naval Argentina*, tomo 1, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1981, pp. 11-28; BURZIO, *Armada Nacional...*, cit., pp. 143-144.

⁴³ ARGUINDEGUY, *Historia...*, tomo 1, cit., p. 22.

⁴⁴ La ley 4.856 permaneció en vigor hasta 1945, cuando fue reemplazada por el decreto-ley 10.700.

⁴⁵ ARGUINDEGUY, *Las fuerzas...*, cit., p. 138; SÁENZ VALIENTE, *Memoria...*, cit., 1915, p. 26.

Por su parte, el personal subalterno era seleccionado por la Dirección General del Personal y provenía de tres fuentes: los egresados de las diversas escuelas de aprendices; los voluntarios que se presentaban espontáneamente; y el personal en servicio y de conscripción. Todos debían ser argentinos nativos y mayores de edad. Cada contingente realizaba su instrucción por separado. Los grumetes la hacían en el Arsenal Río de la Plata y en el crucero *Patagonia*, y los aprendices timoneles señaleros en la fragata escuela *Presidente Sarmiento* y en la Escuela de Grumetes n° 1 y n° 2. Los aprendices artilleros se instruían en el crucero acorazado *Pueyrredón*, los mecánicos artilleros en el Parque de Artillería Zárate, y los aprendices torpedistas mineros en el Arsenal Río de la Plata. Por su parte, los aprendices radiotelegrafistas se entrenaban en el crucero *25 de Mayo*, mientras que los aprendices mecánicos lo hacían en Dársena Norte, los aprendices foguistas en el Depósito de Marineros, y los ayudantes mecánicos en el Taller de Marina.⁴⁶

El núcleo mayor del cuerpo de marinería se completaba con la conscripción, que cubría las necesidades de la Flota. Se convocaba a los varones de 20 años, luego de un sorteo realizado por los comandos de las cinco Regiones Militares –Capital Federal, Provincia de Buenos Aires, Litoral, Centro y Cuyo, y Tucumán– hasta llenar las vacantes. La instrucción duraba dos años. En el primero se realizaban ejercicios, zafarranchos y pequeñas maniobras, y en el segundo un período de entrenamiento general de mar y guerra, a bordo de los buques de la División de Entrenamiento. Cumplidos los dos años, los conscriptos se licenciaban y regresaban a sus hogares.⁴⁷

⁴⁶ SÁENZ VALIENTE, *Memoria...*, cit., 1915, pp. 21 y 34.

⁴⁷ “Concentración de conscriptos en Martín García” en *PBT*, 20/04/1912; SÁENZ VALIENTE, *Memoria...*, cit., 1913, pp. 37-38; SÁENZ VALIENTE, *Memoria...*, cit., 1915, pp. 21-22 y 29.

La educación de los oficiales

Entre fines del siglo XIX y principios del XX, se habían producido grandes transformaciones en las Armadas y en el entramado social que las componía. Como se habían militarizado gradualmente y dependían cada vez más del uso de tecnologías que cambiaban continuamente, comenzaron a requerir de un tipo específico de oficial, con una capacitación más amplia y avanzada, para operar el complejo y moderno equipamiento a bordo de los buques.⁴⁸

Los oficiales de la Armada Argentina se formaban exclusivamente en la Escuela Naval Militar que funcionaba en Río Santiago, en un edificio del Arsenal del Río de La Plata. Allí se sometían a una intensa cursada de varios años, donde aprendían, por ejemplo, cálculos y observaciones astronómicas, conducción y maniobra de embarcaciones, manejo de máquinas, calderas e instalaciones, cálculos balísticos, tiro y torpedos, táctica, historia, meteorología y oceanografía, señales, derecho internacional, e idiomas. Cerraban el ciclo con un viaje de instrucción –o de aplicación– a bordo de la fragata escuela *Presidente Sarmiento*.⁴⁹

Uno de los puntos más importantes en la educación de los oficiales era el conocimiento de la doctrina, es decir, el conjunto de principios que guiaban el actuar de mandos y unidades. En los años previos a la Gran Guerra, las doctrinas navales más importantes eran tres: la *Jeune École*, del francés Hyacinthe-Laurent-Théophile Aube;⁵⁰ la teoría del

⁴⁸ HATTENDORF, John B., “Foreword”, en BELL, Christopher M. y Bruce A. ELLEMAN -editores-, *Naval Mutinies of the Twentieth Century. An International Perspective*, Frank Cass, London, 2003.

⁴⁹ BURZIO, *Armada Nacional...*, cit., p. 184; “Escuela Naval Militar”, en *Caras y Caretas*, 20/05/1913; BURZIO, Humberto F., *Historia de la Escuela Naval Militar*, tomo 1, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1972, pp. 709-720.

⁵⁰ Sus artículos más relevantes fueron AUBE, Théophile, “L’avenir de la Marine Française”, en *Revue des deux mondes*, 1874, y AUBE, Théophile, “Un nouveau droit maritime international”, en *Revue maritime et coloniale*, 1875.

poderío marítimo, del estadounidense Alfred T. Mahan,⁵¹ y el pensamiento estratégico del británico Julian S. Corbett.⁵² Todas ellas convivieron en el seno de la oficialidad de la Armada.

La *Jeune École* nació en el siglo XIX, producto de las ideas del almirante Hyacinthe-Laurent-Théophile Aube, ministro de Marina de Francia entre 1886 y 1887. Era una teoría naval al servicio de las marinas más débiles, que carecían de grandes escuadras para proteger sus costas y aguas territoriales. Priorizaba el empleo de unidades rápidas y pequeñas para combatir el comercio enemigo mediante la guerra de corso, mientras la flota principal permanecía en puerto y evitaba cualquier encuentro contra fuerzas superiores. El título de *Jeune École* o “joven escuela” se debía a que sus principales simpatizantes solían ser los oficiales más jóvenes de la Armada francesa.⁵³

Alfred T. Mahan fue un oficial de la Armada estadounidense y profesor de Historia y Táctica Naval en la Escuela de Guerra Naval de ese país, en Newport (Rhode Island). La esencia de su doctrina radicaba en el principio de concentración de fuerzas, esto es, la utilización de un gran número de acorazados, en forma concentrada, para contener o destruir al enemigo en una sola batalla decisiva.⁵⁴ Por su parte, Julian S. Corbett fue un abogado y profesor en la Escuela

⁵¹ Autor de más de una docena de obras, las más importantes son: MAHAN, Alfred T., *The Influence of Sea Power upon History: 1660-1783*, Little Brown & Company, Boston, 1890, y MAHAN, Alfred T., *The Influence of Sea Power upon History, 1793-1812*, Sampson Low Marston & Co, London, 1892.

⁵² Sus teorías se encuentran condensadas en CORBETT, Julian S., *Some Principles of Maritime Strategy*, Longmans, Green and Co., London, 1911.

⁵³ ROPP, Theodore, *The Development of a Modern Navy. French Naval Policy 1871-1904*, Naval Institute Press, Maryland, 1987, p. 167; CANUEL, Hugues, “From a Prestige Fleet to the *Jeune École*”, en *Naval War College Review*, vol. 71, n° 1, 2018, p. 105; RØKSUND, Arne, *The Jeune École. The Strategy of the Weak*, Brill, Leiden, 2007.

⁵⁴ SUMIDA, Jon T., “Geography, Technology, and British Naval Strategy in the Dreadnought Era”, en *Naval War College Review*, vol. 59, n° 3, 2006, p. 1; SUMIDA, Jon T., “Alfred Thayer Mahan, Geopolitician”, en *Journal of Strategic Studies*, vol. 22, n° 2-3, 1999, p. 41.

de Guerra Naval de la Armada británica. Uno de sus principios fundamentales era conseguir el dominio del mar, que no era otra cosa que el control de las vías de comunicación y comercio marítimas. El dominio podría conseguirse por medio de un enfrentamiento decisivo contra la flota enemiga o bien mediante un bloqueo naval.⁵⁵

⁵⁵ WIDEN, Jerker J., *Theorist of Maritime Strategy. Sir Julian Corbett and his Contribution to Military and Naval Thought*, Ashgate, Farnham, 2012; HANDEL, Michael I., "Corbett, Clausewitz, and Sun Tzu", en *Naval War College Review*, vol. 53, n° 4, 2000, pp. 106-124.

2

Neutralidad, comercio y navegación

El 20 de febrero de 1914, el buque escuela *Presidente Sarmiento*, al mando del capitán de fragata Abel Renard y su segundo, el teniente de navío Jorge Campos Urquiza, inició su décimo cuarto viaje de instrucción, junto a los aspirantes de la 40ª promoción de la Escuela Naval Militar. El itinerario comprendía navegaciones en el Pacífico, el Índico y el Mediterráneo, donde los cadetes completarían los conocimientos teórico-prácticos necesarios para formarse como guardiamarinas e ingresar al cuerpo de oficiales de la Armada.⁵⁶

A lo largo de su recorrido, la *Sarmiento* recaló en varios puertos, como Honolulu, Yokohama, Kobe, Kure y Nagasaki, representando al país en distintas ceremonias y encuentros protocolares junto a las autoridades allí presentes. Sin embargo, a fines de julio de 1914, la fragata interrumpió su viaje. Mientras estaba en Singapur –entonces posesión británica–, momentos antes de partir hacia la isla de Java, el comandante Renard recibió un cablegrama del Ministerio de Marina que decía “Espere órdenes”.⁵⁷

Mientras la fragata aguardaba, con sus provisiones de víveres, agua y carbón listas, la tripulación se enteraba de la declaración de guerra de Austria-Hungría a Serbia. Eran momentos de “incertidumbre [y] angustia”, decía Aquiles Sartori, fotógrafo a bordo de la *Sarmiento*.⁵⁸

⁵⁶ DE VEDIA Y MITRE, Mariano, *Los viajes de la Sarmiento 1899-1931*, Ediciones Argentinas Raúl Azevedo y Cia., Buenos Aires, 1931, p. 228.

⁵⁷ *Ibid.*, p. 239.

⁵⁸ SARTORI, Aquiles, *Una vuelta al mundo en la Fragata Sarmiento*, Est. Gráfico A. de Martino, Buenos Aires, 1915, pp. 154-155.

Se suceden las noticias pavorosas en boletines que la gente arrebatada ansiosamente a los vendedores en las calles: “Rusia declaró la guerra a Austria” “Alemania declaró la guerra a Rusia y mandó ultimátum a Francia” [...] “Alemania ha violado la neutralidad de Bélgica invadiendo su territorio y los belgas hacen causa común con Francia”.⁵⁹

Durante todas las noches, dos proyectores eléctricos de los fuertes pasean sus haces luminosos por la bahía, fijándolos muchas veces con impertinente insistencia sobre nuestra pacífica nave [...].

Ello ofrece episodios risueños que nos divierten un tanto, en medio de nuestra lógica angustia y de la triste perspectiva de volver a cruzar otra vez el coloso Pacífico para retornar a Buenos Aires.⁶⁰

Fue luego de iniciadas las hostilidades, el 28 de julio de 1914, cuando el comandante Renard recibió de Buenos Aires un segundo cablegrama, que le ordenaba suspender el viaje de instrucción y volver inmediatamente por el camino más corto, aconsejando la ruta por el Cabo de Buena Esperanza.⁶¹

El 6 de agosto la tripulación se enteró de las novedades y comenzó el retorno, bajo una continua vigilancia exterior y economizando el uso del agua potable. Si el contexto internacional empeoraba, el buque debería navegar directo a Buenos Aires, sin escalas donde reponer provisiones o hacer reparaciones, pues los puertos que se encontraban en el trayecto pertenecían a naciones beligerantes.⁶² Finalmente, la fragata logró llegar al país el 14 de octubre de 1914 y, si bien continuó con sus viajes de instrucción durante el resto de la guerra, lo hizo bajo itinerarios modificados y evitando acercarse a aguas europeas.

⁵⁹ Ibid.

⁶⁰ Ibid., p. 156.

⁶¹ Argentina, Buenos Aires, Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto (en adelante, AMREC), Primera Guerra Mundial, AH/0065/15, “Telegrama cifrado del ministro de Relaciones Exteriores, José Luis Murature”, Buenos Aires, 12/08/1914, foja 5.

⁶² SARTORI, Aquiles, *Una vuelta...*, cit., pp. 159 y 164.

La República Argentina determinó rápidamente, y sin dilaciones, su postura ante la Primera Guerra Mundial. Un decreto del entonces vicepresidente Victorino de La Plaza, del 5 de agosto de 1914, dispuso la más estricta neutralidad. En adelante, se seguirían las reglas de doctrina y procedimientos consignados por la convención referente a los derechos y deberes de las potencias neutrales suscrita en La Haya en 1907. Las distintas reparticiones ministeriales impartirían las instrucciones necesarias para el cumplimiento de aquella neutralidad.⁶³

El Ministerio de Marina y la Armada Argentina desarrollaron un activo rol de vigilancia. El 6 de agosto, el ministro Juan Pablo Sáenz Valiente dictó la Orden General n° 126, por la cual ningún mercante de bandera beligerante podría armarse o equiparse como crucero auxiliar en radas o apostaderos nacionales. De hacerlo, los capitanes de los buques tendrían 24 horas para informarlo a la Prefectura General de Puertos. Cumplido el plazo, serían considerados buques de guerra y se les obligaría a partir inmediatamente, escoltados por una unidad de la Armada, si fuera necesario. Asimismo, para asegurar el cumplimiento de las reglas de neutralidad en sentido amplio, la Marina también custodiaría los fondeaderos y radas en el Río de la Plata, impidiendo allí cualquier agresión entre buques beligerantes.⁶⁴

A las disposiciones anteriores, se agregaron otras. Por la Orden General n° 133, del 17 de agosto, los buques mercantes extranjeros que no habían sido oficialmente declarados cruceros auxiliares, pero que llevaban cañones para su defensa –montados o desmontados– o emplazamientos

63 MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, *Documentos y Actos de Gobierno relativos a la Guerra en Europa*, Establecimiento gráfico Enrique L. Frigerio, Buenos Aires, 1919, pp. 13-14; La neutralidad de Argentina respondía a varias cuestiones, entre ellas, la falta de intereses en el conflicto, la voluntad de mantener relaciones comerciales con ambos bandos, la conciencia de la propia debilidad económica y militar, y el interés por preservar la armonía social entre la numerosa población extranjera radicada en el país (TATO, *La trinchera...*, cit., p. 120).

64 DOMÍNGUEZ, *Colección...*, tomo 8, cit., p. 72.

para los mismos, serían especialmente vigilados por la Prefectura General de Puertos. Si los cañones estaban montados en la proa o en las bandas, es decir, en sectores considerados ofensivos, la vigilancia sería más rigurosa, y bajo ningún concepto se permitiría la entrada de buques con pólvora o municiones a bordo. Por otra parte, los buques de guerra, cruceros auxiliares o mercantes armados que decidieran salir de puerto, lo harían 24 horas después de la partida de otras embarcaciones de banderas enemigas.⁶⁵ Con estas medidas, las autoridades se preparaban ante posibles casos de violación de la neutralidad. Principalmente, les preocupaba que se originaran enfrentamientos entre buques, lo que hubiera convertido al espacio marítimo nacional en una extensión más del teatro bélico.

En 1914, el 88,96% del comercio marítimo mundial dependía del carbón y las embarcaciones lo reponían con frecuencia, debido a su limitado radio de acción.⁶⁶ Como algunos lo hacían en puertos argentinos, fue también necesario supervisar esas operaciones, para que la carga no fuera transferida luego, en alta mar, a naves de guerra. En este sentido, a partir del 14 de octubre, el Ministerio de Marina les prohibió a los mercantes cargar más carbón del requerido, y solo podrían hacerlo en los espacios destinados a tal fin, no en las bodegas de carga general ni en el entrepuente, por ejemplo.⁶⁷

También fue necesario controlar la actividad radiotelegráfica de los buques.⁶⁸ A diferencia del telégrafo convencional, que transmitía de punto a punto, la radiotelegrafía o telegrafía inalámbrica podía emitir a varios receptores

65 "Neutralidad de la Argentina", en *Boletín del Centro Naval*, tomo 32, n° 368-369, 1914, pp. 445-448.

66 El 7,95% navegaba a vela, el 2,62% utilizaba una combustión mixta, quemando carbón y petróleo, y el 0,47% solo petróleo (ZELLER, Joseph, "British Maritime Coal and Commercial Control in the First World War: Far More Than Mere Blockade", en *Canadian Military History*, vol. 24, n° 2, 2015, p. 41).

67 DOMÍNGUEZ, *Colección...*, tomo 8, cit., pp. 73-74.

68 SÁENZ VALIENTE, *Memoria...*, cit., 1915, p. 9.

dentro de un cierto rango. El Imperio Alemán utilizó esta tecnología para crear sus propias redes de comunicación; especialmente en regiones donde sus noticias no tenían un alcance importante, como América del Sur, donde sus cables submarinos habían sido cortados por Gran Bretaña.⁶⁹

La Orden General n° 135, del 19 de agosto, prohibía a los mercantes de potencias beligerantes utilizar sus aparatos radiotelegráficos mientras estuvieran en aguas argentinas, salvo en los casos de solicitar auxilio o contestar pedidos de socorro. Otra disposición, del 2 de octubre, les obligaba a mantener arriadas sus antenas y clausuradas sus estaciones radiotelegráficas.⁷⁰ Un decreto del 9 de diciembre extendía estas restricciones a los vapores de bandera argentina, los cuales sólo podrían utilizar la radiotelegrafía en presencia de empleados de la Prefectura General de Puertos o para pedir auxilio en caso de inminente peligro. Los operadores debían ser de nacionalidad argentina y estar inscriptos en un registro, y los capitanes estaban forzados a entregar copias legalizadas de los telegramas enviados. Si lo creía necesario, el Ministerio de Marina podría embarcar a un oficial de la Armada en calidad de inspector, que permanecería a bordo durante todo el viaje, debiendo ser alojado y alimentado por cuenta del propietario del buque. Cualquier violación de estas regulaciones sería multada con mil pesos y la cancelación de la patente del barco. En caso de reincidencia, actuaría la justicia penal.⁷¹ Por otra Orden General

69 EVANS, Heidi J., "The Path to Freedom? Transocean and German Wireless Telegraphy, 1914-1922", en *Historical Social Research*, vol. 35, n° 1, 2010, p. 210. Al cortar los cables telegráficos submarinos que ligaban al Imperio Alemán con el continente americano, el gobierno británico obtuvo el virtual monopolio aliado sobre las comunicaciones (TATO, María Inés, "La batalla por la opinión pública. El diario argentino *La Unión* durante la Gran Guerra", en COMPAGNON, Olivier, FOULARD, Camille, MARTIN, Guillemette y María Inés TATO -coordinadores-, *La Gran Guerra en América Latina. Una historia conectada*, CEMCA, México, 2018, p. 308).

70 MINISTERIO DE MARINA, *Órdenes Generales*, Dirección General del Personal, Buenos Aires, 1914.

71 DOMÍNGUEZ, *Colección...*, tomo 8, cit., p. 77.

–la n° 255, del 29 de diciembre– los capitanes de mercantes de pabellón beligerante debían declarar sus puertos de escala y destino, y dar seguridades de que su viaje respondía exclusivamente a fines comerciales; caso contrario, el buque sería considerado como de guerra y permanecería internado. Lo mismo ocurriría si se comprobaba que el mercante había trasbordado combustible o parte de su cargamento a un buque de guerra.⁷²

Las medidas anteriormente mencionadas habían sido tomadas luego de comprobar irregularidades en algunos barcos; por ejemplo, en el *Presidente Quintana* y el *Cabo Corrientes*, que bajo administración de la firma argentina Línea Nacional del Sud, de la familia Delfino, agente en el país de la compañía Hamburgo-Sudamérica, estaban dedicados al transporte de pasajeros. En el *Presidente Quintana* viajaban dos radiotelegrafistas alemanes que no estaban registrados, mientras que el operador argentino, que sí figuraba en el listado, no se encontraba a bordo. En el *Cabo Corrientes* los agentes de la Prefectura General de Puertos descubrieron y secuestraron una serie de aparatos que, por su tamaño y volumen, parecían destinados a la instalación de una estación radiotelegráfica clandestina.⁷³

La vigilancia del amplio litoral marítimo argentino fue otra tarea que correspondió a la Armada. La División de Entrenamiento recorrió el Río de la Plata y la División de Instrucción hizo lo mismo en la costa sur del país.⁷⁴ En algunas oportunidades, se detectaron buques alemanes en plena violación de la neutralidad, como el vapor *Seydlitz*, remanente de la escuadra del vicealmirante Maximilian von Spee que había sido destruida en la Batalla de Malvinas, el 8

72 MINISTERIO DE MARINA, *Órdenes...*, cit., 1914; Un buque internado era una embarcación de guerra de bandera beligerante que había sido retenida –junto a su tripulación– en el puerto de un Estado neutral, por haber violado los derechos soberanos de las potencias neutrales considerados en la Segunda Conferencia de La Haya (1907).

73 DOMÍNGUEZ, *Colección...*, tomo 8, cit., p. 76.

74 SÁENZ VALIENTE, *Memoria...*, cit., 1915, p. 10.

de diciembre de 1914.⁷⁵ El buque permaneció internado en el puerto de San Antonio Oeste hasta el final de la guerra.⁷⁶ Otro caso fue el del vapor *Patagonia*, propiedad de la compañía Hamburgo-Sudamérica, interceptado por unidades de la Armada mientras operaba como crucero auxiliar. Con la orden de abrir fuego con sus cañones si el buque intentaba alguna maniobra, el crucero acorazado *Pueyrredón* lo escoltó hasta Puerto Militar, donde quedó internado.⁷⁷ El entonces comandante de la División de Instrucción, contraalmirante Manuel J. Lagos, habló del hecho en un escrito publicado varios años después de la guerra.⁷⁸

A mediados de diciembre de 1914, siendo Comandante en Jefe de la División de Instrucción, me encontraba en la costa Sud haciendo respetar la neutralidad y se recordará que el crucero acorazado “Pueyrredón” apresó al vapor “Patagonia” de bandera alemana [...].

El Ministro de Marina me ordenó enviar al vapor “Patagonia” a Puerto Militar, con segura custodia procurando navegar mientras fuera posible por aguas territoriales [...].

⁷⁵ BLACK, Jeremy, *Naval Warfare: a Global History since 1860*, Rowman & Littlefield, Lanham, 2017, p. 59; “Combate naval en el Atlántico”, en *Mundo Argentino*, 16/12/1914; “El combate de las Malvinas”, en *Fray Mocho*, 25/12/1914.

⁷⁶ SÁENZ VALIENTE, *Memoria...*, cit., 1915, p. 9; BURZIO, *Armada Nacional...*, cit., p. 62.

⁷⁷ SCHEINA, *Iberoamérica...*, cit., p. 127; “Crónica Extranjera”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 32, n° 372-373, 1915, pp. 718-736.

⁷⁸ Manuel José Lagos (1865-1923) egresó de la Escuela Naval Militar en 1886, en la 9ª promoción, y cursó estudios en la Escuela de Torpedos, donde obtuvo su diploma de oficial torpedista con la más alta calificación. A esta especialidad, a la artillería y al petróleo dedicó numerosos trabajos y estudios técnicos. A lo largo de sus treinta y cuatro años de servicio, ostentó importantes cargos como, por ejemplo, auxiliar de cálculos en los trabajos de la Comisión de Límites con el Brasil, director de la Escuela de Aplicación para Oficiales, jefe de Estado Mayor de la 1ª División Naval, jefe de la Comisión Naval en Europa, jefe de la División de Adiestramiento y comandante en jefe de la 1ª División de Instrucción. Llegó a ser contraalmirante y jefe del Arsenal de Puerto Militar, hasta que una acentuada sordera lo obligó a retirarse en 1917.

El “Pueyrredón” fue designado para esa comisión cuyo comandante el Capitán Aldao, recibió la orden que debía cumplir “a toda costa” debiendo navegar en zafarrancho de combate, pues nuestro pabellón cubría al del buque apresado y a su valioso cargamento [...].⁷⁹

Las medidas tomadas por el Ministerio de Marina y la vigilancia desempeñada por la Armada advierten la preocupación de las autoridades por sostener y defender la neutralidad nacional. Para el ministro Sáenz Valiente, era necesario mantener atención continua sobre los espacios marítimos, porque la guerra había demostrado “la extensión del campo de operaciones navales a todos los mares”.⁸⁰ Sin embargo, como veremos más adelante, pese a los esfuerzos y las disposiciones adoptadas, la neutralidad fue puesta a prueba en reiteradas ocasiones, muy especialmente a raíz de los incidentes producidos por las campañas submarinas alemanas.

La neutralidad bajo amenaza

Frente al bloqueo naval de Gran Bretaña, Alemania encaró una serie de campañas submarinas para interrumpir el abastecimiento de los Aliados.⁸¹ La primera comenzó el 4 de febrero de 1915, cuando Berlín declaró a las costas británicas como zona de guerra y amenazó con hundir a todos los vapores mercantes con material bélico a bordo, sin previo aviso. Esto violaba ciertas reglas de combate que exigían detener y registrar al mercante y poner a salvo a su tripulación antes de hundirlo, pero el Alto Mando alemán decidió

⁷⁹ LAGOS, Manuel J., *El Poder Naval. Como garantía de la soberanía y prosperidad de la Nación*, L. J. Rosso y Cía., Buenos Aires, 1921, pp. 22-23.

⁸⁰ SÁENZ VALIENTE, *Memoria...*, cit., 1915, p. 9.

⁸¹ Cabe señalar que los submarinos de la Primera Guerra Mundial eran, en realidad, sumergibles; es decir, unidades de superficie que tenían la capacidad de sumergirse por periodos cortos.

ignorar ese procedimiento, porque exponía a los submarinos cuando salían a la superficie para realizar las inspecciones.⁸² El éxito de la guerra submarina fue inmediato y entre marzo y mayo de 1915 se hundieron más de cien buques, por un total aproximado de 255.000 toneladas.⁸³

El 7 de mayo de 1915, el *U-20* torpedeó y hundió al transatlántico *Lusitania* frente a las costas de Irlanda. El hecho se cobró las vidas de 1198 civiles, entre los que se incluían 128 estadounidenses, y provocó quejas del gobierno de Estados Unidos que Alemania desestimó. El 19 de agosto, el *U-24* hundió el *Arabic*, un transatlántico en el que viajaban otros tres ciudadanos estadounidenses. La administración de Woodrow Wilson volvió a protestar, amenazando esta vez con romper relaciones diplomáticas si Alemania no limitaba sus operaciones. Finalmente, el Imperio Alemán cedió y declaró que, en adelante, los vapores de pasajeros no sufrirían agresión alguna, estuvieran o no armados, estuvieran o no dentro de la zona de guerra.⁸⁴

La siguiente campaña submarina sin restricciones comenzó en febrero de 1917. Utilizando más de cien sumergibles, el objetivo era rendir por hambre a Gran Bretaña. La estrategia obtuvo rápidos logros, con 860.334 toneladas hundidas en abril, otras 616.320 en mayo y otras 696.725 en junio, pero nuevamente motivó incidentes con naciones

82 ABBATIELLO, John, "Atlantic U-boat Campaign", en DANIEL, Ute et al. -editores-, *1914-1918-online...*, cit., 2016; KARAU, Mark, "Submarines and Submarine Warfare", en DANIEL, Ute et al. -editores-, *1914-1918-online...*, cit., 2016.

83 HALPERN, Paul G., "Handelskrieg mit U-Booten: The German Submarine Offensive in World War I", en ELLEMAN, B. A. y S. C. M. PAINE -editores-, *Commerce Raiding. Historical Case Studies, 1755-2009*, Naval War College Press, Newport, 2013, p. 141.

84 ABBATIELLO, "Atlantic U-boat...", cit.; REDFORD, Duncan, *The Submarine: A Cultural History from the Great War to Nuclear Combat*, I. B. Tauris, London, 2015, pp. 92-93.

neutrales como Estados Unidos, que terminó ingresando a la guerra por el bando aliado el 6 de abril de 1917.⁸⁵

Argentina resultó perjudicada por el reinicio de la campaña submarina alemana y perdió algunos transportes entre abril y junio de 1917. El primero fue el *Monte Protegido*, propiedad de Pablo Arena y Eusebio Basilio Andreu, que había sido fletado con un cargamento de semilla de lino para Róterdam. El 4 de abril, en las proximidades de las Islas Sorlingas, un submarino alemán le hizo fuego con su cañón de cubierta, sin previo aviso, a pesar de que el buque llevaba una bandera argentina izada en su mástil y otra pintada en el casco. El *Monte Protegido* fue detenido, abordado y registrado, y echado a pique con cargas explosivas. Los tripulantes –ninguno argentino– habían sido trasladados a un bote salvavidas, con algunas provisiones e instrumentos náuticos, y permanecieron a la deriva hasta que una patrulla británica los rescató.⁸⁶ Dos días después, Alemania se disculpó por el incidente y prometió desagraviar y saludar a la bandera argentina en la primera oportunidad.⁸⁷

El segundo buque fue el *Oriana*, un velero propiedad de Pablo P. Pesce, que había partido hacia Génova el 7 de marzo de 1917, con 1500 toneladas de acero viejo.⁸⁸ En la noche del 6 de junio, frente a las costas de Niza, un submarino alemán lo interceptó y lo hundió con cargas explosivas. La tripulación sería rescatada más tarde por una nave de guerra

85 BLACK, *Naval...*, cit., pp. 69-70; SONDHANUS, Lawrence, *The Great War at Sea: A Naval History of the First World War*, Cambridge University Press, Cambridge, 2014, p. 260.

86 “La barca argentina Monte Protegido”, en *Caras y Caretas*, 21/04/1917; AMREC, AH/0095/04, “Telegrama cifrado del Encargado de negocios en Londres al ministro de Relaciones Exteriores”, Londres, 13/04/1917, foja 8.

87 SCHEINA, *Iberoamérica...*, cit., p. 128; “La reclamación argentina”, en *La Prensa*, 3/05/1917; “Ecos del día. La solución del caso internacional”, en *La Nación*, 4/05/1917.

88 “El velero argentino Oriana, hundido en el Mediterráneo por un submarino alemán”, en *Mundo Argentino*, 13/06/1917; “Hundimiento del Oriana”, en *Fray Mocho*, 15/06/1917.

francesa.⁸⁹ El tercer buque fue el *Toro*, propiedad de la firma Dodero Hermanos. Un submarino alemán lo torpedeó en el Atlántico, el 22 de junio, mientras se dirigía a Génova con un cargamento de carne enlatada. El hecho fue informado por las autoridades británicas en Gibraltar, a donde habían arribado los marinos sobrevivientes.⁹⁰ Argentina protestó por estos incidentes, pidiendo explicaciones e indemnizaciones que Alemania se comprometió a cumplir.⁹¹

Los hundimientos del *Monte Protegido*, *Oriana* y *Toro* no alteraron la neutralidad, pero impulsaron varias protestas populares en el país. Se registraron incidentes callejeros en la Ciudad de Buenos Aires y ataques a instituciones germanas como el Club Alemán, la Compañía Transatlántica de Electricidad y las oficinas de los periódicos *La Unión* y *Deutsche La Plata Zeitung*. En las ciudades de Santa Fe, Rosario y Mendoza se originaron luchas campales entre agrupaciones rupturistas y neutralistas.⁹²

Por otra parte, fueron dañados once barcos alemanes –*Lowenburg*, *Santa Clara*, *Bahnhof*, *Jeufel*, *Seydlitz*, *Sevilla*, *Patagonia*, *Bahía Blanca*, *Holger*, *Granada* y *Muanza*– y dos de bandera austríaca –*Erodiade* y *Siam*– que estaban internados. Una investigación del Ministerio de Marina comprobó que los ataques no habían sido espontáneos, sino planificados. Los buques habían sido encontrados convenientemente preparados para ser inundados y hundidos en cualquier momento.⁹³ Las legaciones alemana y austrohúngara no

⁸⁹ “Argentina Riled over U-boat War”, en *The Owensboro Inquirer*, 23/07/1917; AMREC, AH/0095/01, “Telegrama ordinario del ministro argentino al ministro de Relaciones Exteriores”, París, 7/06/1917, foja 14.

⁹⁰ “El vapor argentino *Toro*”, en *Caras y Caretas*, 30/06/1917.

⁹¹ MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, *Documentos...*, cit., pp. 85-104.

⁹² TATO, *La trinchera...*, cit., pp. 121-122; “Notas gráficas. Las manifestaciones patrióticas”, “Una gran manifestación en la ciudad de Córdoba” y “La noche del sábado”, en *El Hogar*, 20/04/1917.

⁹³ “Buques alemanes y austriacos internados”, en *Fray Mocho*, 27/04/1917. “El vapor alemán ‘Granada’, fondeado en el dique 1, que, como el ‘Holger’, el ‘Muansa’, el ‘Erodiade’ y otros, ha sido ocupado por orden del ministerio de marina, por haberse comprobado que existían desperfectos de cierta consi-

desmintieron las acusaciones de sabotaje y señalaron que los capitanes habían decidido inutilizar sus propias máquinas luego de las impresiones que les causaron las demostraciones callejeras y la “cada vez más amenazadora” campaña informativa que contra ellos habían iniciado periódicos como *La Nación* y *La Época*.⁹⁴ De todos los buques, al Ministerio de Marina le preocupaba especialmente el *Holger*, porque estaba internado en el Apostadero Naval Río Santiago. Si su tripulación decidía hundirlo, el puerto quedaría prácticamente inutilizado.⁹⁵ Con el resto de los buques internados existió el mismo riesgo, por lo que el Ministerio de Marina consideró pertinente ocuparlos y vigilarlos con guardias armados, a pesar de las protestas de las legaciones de Alemania y Austria-Hungría.⁹⁶

La neutralidad argentina también se vio amenazada cuando Robert Lansing, secretario de Estado de los Estados Unidos, publicó tres telegramas secretos del embajador alemán en Buenos Aires, Karl von Luxburg, el 8 de septiembre de 1917, que habían sido interceptados y descifrados por los servicios de inteligencia británicos. En ellos, Luxburg le recomendaba a su gobierno que, si los vapores argentinos se acercaban a la zona de guerra, habría que obligarlos a regresar o bien hundirlos “sin dejar rastro alguno”, y declaraba

deración en su maquinaria, los que se cree han sido producidos intencionalmente, dada la forma que presentan [...]” (*Mundo Argentino*, 25/04/1917).

94 AMREC, AH/0039/2, “Memorándum de la Legación de Austria-Hungría al Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Argentina”, Buenos Aires, 18 de mayo de 1917, foja 2; AMREC, AH/0039/1, “Memorándum de la Legación de Alemania al Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Argentina”, Buenos Aires, 14/05/1917, foja 7; “El caso del Monte Protegido. Ante la Ley Orgánica y el Derecho Internacional”, en *La Prensa*, 15/04/1917.

95 AMREC, AH/0039/1, “Comunicación del ministro de Marina al ministro de Relaciones Exteriores”, Buenos Aires, 4/06/1917, fojas 11 y 12.

96 AMREC, AH/0039/2, “Comunicación del ministro de Marina al ministro de Relaciones Exteriores”, Buenos Aires, 31/05/1917, fojas 5 y 6; “Ocupación de los buques austro-alemanes fondeados en puertos argentinos. La vigilancia en el departamento de máquinas del vapor alemán ‘Muansa’, atracado al dique 4”, en *Mundo Argentino*, 25/04/1917.

que el ministro argentino de Relaciones Exteriores, Honorio Pueyrredón, era un “asno notorio y anglófilo”.⁹⁷

Cuando el gobierno de Hipólito Yrigoyen tomó conocimiento de estos comunicados, declaró por decreto a Luxemburg *persona non grata* y le entregó sus pasaportes el 12 de septiembre. Pero esto no calmó a la prensa ni a los sectores rupturistas, que provocaron protestas y desórdenes en las calles, llegando a incendiar el Club Alemán.⁹⁸ Una de las manifestaciones pedía la ruptura con Alemania, llevando varias banderas y pancartas que hacían referencia a los telegramas de Luxemburg, y a los hundimientos del *Toro* y el *Curamalán*.⁹⁹

El *Curamalán* había zarpado a principios de 1916 con destino a Europa. En Cardiff, mientras cargaba carbón para la Compañía Argentina de Pesca, fue detenido por las autoridades, que consideraron que su propietario –Ernesto Tornquist, representante de la casa Krupp en Buenos Aires– mantenía relaciones con firmas alemanas. Luego de las gestiones del entonces ministro argentino en Francia, Enrique Rodríguez Larreta, el buque fue liberado y comenzó su retorno a Buenos Aires a fines de 1916, pero en el viaje desapareció. Para mediados de 1917, ya se lo había dado por perdido, con todos sus tripulantes.¹⁰⁰ Intelectuales argentinos, como el exministro de Relaciones Exteriores Luis María Drago, no dejaron de reclamar por la desaparición del *Curamalán*:

⁹⁷ SCHEINA, *Iberoamérica...*, cit., pp. 128-129.

⁹⁸ MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, *Documentos...*, cit., p. 123; WEINMANN, *Argentina...*, cit., p. 130. En una de sus secciones humorísticas y caricaturescas, *Mundo Argentino* reprodujo el incidente Luxemburg con el provocativo título: “Intrigas de un señor conde que demuestran lo que es-conde” (“Semana cómica, por Pelayo”, en *Mundo Argentino*, 19/09/1917).

⁹⁹ “Los sobrevivientes del vapor *Toro*, rodeados por el público, durante la manifestación realizada en esta capital, para pedir al gobierno la ruptura de las relaciones diplomáticas con Alemania” (*Mundo Argentino*, 3/10/1917).

¹⁰⁰ “Views in Argentina”, en *The Times*, 11/09/1917.

No está fuera de lugar el suponer que el brutal consejo del ministro se aplicó al vapor argentino Curamalán, que llevaba la bandera de nuestra nación, y que desapareció tan misteriosamente hasta el punto de no haber dejado alguna traza cuando hacía su viaje entre Liverpool y Bahía Blanca, hace algunos meses, con un cargamento de carbón.¹⁰¹

Otro vapor de bandera argentina que desapareció fue el carguero *Argos*, de la firma Ernesto Piaggio. El 9 de mayo de 1916, había zarpado de Buenos Aires con destino a las Georgias del Sur, pero nunca llegó a destino. En varios comunicados, el Ministerio de Relaciones Exteriores les encomendó a sus legaciones en Europa que buscaran información sobre el paradero del buque, aunque no hubo éxito. Para abril de 1917, el único dato obtenido había sido proporcionado por la casa Christian Salvesen & Co., de Leith, que remitió una carta de su gerente en las Georgias del Sur. La información era bastante errática. Decía que cerca de Prince Olaf Harbour se había encontrado el cuerpo de un marinero, junto a los restos de un bote salvavidas que “no tenía ningún nombre pintado en él”.¹⁰²

La reacción de Hipólito Yrigoyen frente al incidente Luxburg no agradó a los sectores parlamentarios, que esperaban una reacción más dura del gobierno. El 15 de septiembre el Senado le pidió explicaciones al ministro de Relaciones Exteriores, Honorio Pueyrredón, y recomendó, por 23 votos contra 1, romper relaciones con Alemania. La Cámara de Diputados se manifestó en el mismo sentido.¹⁰³

El 21 de septiembre Alemania envió una nota, donde expresaba que las ideas de Luxburg habían sido puramente personales y que no representaban los sentimientos del gobierno imperial. Yrigoyen aceptó estas explicaciones,

¹⁰¹ “Toda la América Latina debería romper con Alemania”, en *El Paso Morning Times*, 12/11/1917.

¹⁰² AMREC, AH/0095/07, “Telegrama del Cónsul Auxiliar en Londres al ministro de Relaciones Exteriores”, Londres, 10/04/1917, foja 3.

¹⁰³ WEINMANN, *Argentina...*, cit., p. 131.

pero la oposición no, y las manifestaciones en favor de la ruptura continuaron.¹⁰⁴ El sentimiento estaba en sintonía con el de otros países de la región, como Uruguay, Perú, Bolivia y Ecuador, que para entonces ya habían suspendido sus relaciones con Alemania.¹⁰⁵ Eventualmente, el gobierno argentino mantuvo la neutralidad, aunque las relaciones habían quedado algo desgastadas, y en diciembre de 1917 el Ministerio de Marina decidió dar por concluida la tarea de su agregado naval en Berlín, capitán de fragata Arturo Celery.¹⁰⁶

Por su parte, la expulsión de Luxburg no fue inmediata. Tras permanecer un tiempo en Córdoba, estuvo detenido en la isla Martín García y luego fue internado en el Hospital Alemán de Buenos Aires. Abandonó el país recién el 9 de mayo de 1918, cuando los Aliados le garantizaron un salvoconducto.¹⁰⁷

Las consecuencias sobre la economía, el comercio y la navegación

Cuando comenzó la Primera Guerra Mundial, Gran Bretaña poseía la marina mercante más grande, con la que transportaba el 43% del comercio marítimo internacional. También tenía la Armada más poderosa.¹⁰⁸ Haciendo uso de esa superioridad, recurrió a una estrategia de bloqueo para interrumpir el comercio y la provisión de suministros

¹⁰⁴ Ibid., pp. 131-133.

¹⁰⁵ COMPAGNON, *América Latina...*, cit., pp. 150-151; “La situación internacional. El Uruguay y el Perú rompen las relaciones con Alemania”, en *Fray Mocho*, 11/10//1917.

¹⁰⁶ Argentina, Buenos Aires, Archivo General de la Armada (en adelante, AGARA), Caja 128, Foja de Servicios del Capitán de Fragata Arturo Celery.

¹⁰⁷ WEINMANN, *Argentina...*, cit., p. 134.

¹⁰⁸ WRAGG, David, *5 Minute History: First World War at Sea*, The History Press, Gloucestershire, 2014, p. 119; SUMIDA, Jon T., *In Defense of Naval Supremacy: Financial Limitation, Technological Innovation and British Naval Policy, 1889-1914*, Naval Institute Press, Annapolis, 2014, pp. 13-18.

militares a la Triple Alianza y negarles a sus buques el acceso al Atlántico. El bloqueo no fue cercano, sino distante, es decir, se vigilaron los accesos al canal de la Mancha y el Mar del Norte, y no los puertos. De ese modo, los buques se mantendrían lejos de los bancos de minas y los submarinos que defendían las costas enemigas; además, la flota británica era tan numerosa que por cuestiones logísticas no podía permanecer fuera de sus bases por largos períodos.¹⁰⁹

La estrategia del bloqueo fue exitosa y a la flota mercante alemana se le negó el acceso al mar. Los transportes que no permanecieron anclados en puertos neutrales fueron capturados.¹¹⁰ El texto a continuación, publicado en *Caras y Caretas*, permite desarrollar un poco más este aspecto del frente naval de la Gran Guerra:

La marina mercante alemana [...] había llegado a ser la primera del mundo, después de la inglesa. A fines del año pasado esa marina se componía de [...] 2.321 naves [...]. Ahora, parte de esas naves han caído en poder del enemigo; otra parte está aislada en puertos neutrales; y el resto, más de la mitad, se encuentra anclado en puertos alemanes. Son ya escasos los buques alemanes de comercio que surcan los mares. Y apenas se alcanza uno a imaginar lo que significa para la economía general de un país la supresión casi repentina del movimiento de más de dos mil naves con más de cinco millones de toneladas de registro!¹¹¹

En la estrategia del bloqueo, la cuestión geográfica fue fundamental. Los buques alemanes no tenían libre acceso oceánico. Para llegar al Atlántico debían navegar cerca de las bases británicas apostadas en la costa de Escocia,

¹⁰⁹ STEELE, Chuck, "Grand Fleet", en DANIEL, Ute et al. -editores-, *1914-1918-online...*, cit., 2016; KRAMER, Alan, "Naval Blockade (of Germany)", en DANIEL, Ute et al. -editores-, *1914-1918-online...*, cit., 2016.

¹¹⁰ KRAMER, Alan, "Blockade and Economic Warfare", en WINTER, Jay -editor-, *The Cambridge History of the First World War. The State*, vol. 2, Cambridge University Press, Cambridge and New York, 2014, p. 465.

¹¹¹ "La guerra sin sangre", en *Caras y Caretas*, 5/09/1914.

como Scapa Flow, en las Orcadas, o bien cruzar el estrecho de Dover, burlando las patrullas que allí operaban. Ambas opciones eran igualmente peligrosas, aunque las dificultades no terminaban ahí. Fuera de Europa, el Imperio Alemán prácticamente no tenía soporte logístico para sus buques y escuadras.¹¹²

Eventualmente, Gran Bretaña también comenzó a inspeccionar los cargamentos de los buques neutrales con destino a Europa, para evitar que Alemania se hiciera con materiales y suministros.¹¹³ El 20 de agosto de 1914, se dictó la primera *Order in Council*, según la cual las mercaderías de contrabando absoluto –material bélico– y las de contrabando limitado –carbón y alimentos– serían incautadas. El gobierno francés también hizo suyas estas medidas cuando publicó varios decretos, entre agosto y noviembre del mismo año.¹¹⁴ Sobre el control del tráfico marítimo internacional, el corresponsal Juan José de Soiza Reilly, enviado a Europa por el diario *La Nación* y el semanario *Fray Mocho*, diría en una de sus notas:

Los ingleses son hombres prácticos. Antes que sacrificar sus numerosos navíos de guerra en combates que pueden ser deplorables para su poderío, prefieren emplearlos en prohibir que naveguen buques mercantes de bandera enemiga [...]. De esta manera, realiza la guerra silenciosa del hambre, impidiendo que lleguen a Alemania productos extranjeros. [...]. Pero Inglaterra no se contenta sólo con vigilar los buques de las naciones que están en guerra con ella. Hace algo más... Detiene a los vapores mercantes de todas las naciones.¹¹⁵

Gran Bretaña y Alemania habían dividido al Atlántico en una serie de zonas, donde sus armadas ejercían vigilancia y efectuaban operaciones. En el caso británico, el esquema

¹¹² BLACK, *Naval...*, cit., p. 58; HALPERN, “Handelskrieg...”, cit., p. 135.

¹¹³ STRACHAN, “The First...”, cit., pp. 3-14; KRAMER, “Blockade...”, cit., p. 466.

¹¹⁴ WEINMANN, *Argentina...*, cit., p. 46.

¹¹⁵ “La policía inglesa en el mar”, en *Fray Mocho*, 23/10/1914.

era el siguiente: en la Zona J, operaba la IX Escuadra de la III Flota, que protegía las rutas que atravesaban las islas Azores y Madeira, las costas españolas hasta el estrecho de Gibraltar, el golfo de Vizcaya y la entrada sur y oeste del canal de la Mancha; la Zona D estaba a cargo de la V Escuadra de la II Flota, que vigilaba el sector central del Atlántico; en la Zona H, la IV Escuadra de la I Flota patrullaba el Atlántico Norte y del Atlántico Sur se encargaba el crucero *Glasgow*, a veces reforzado por elementos de la V Escuadra. Por su parte, Alemania dividió al Atlántico en cinco zonas: la Zona I, que incluía a Estados Unidos, Canadá y las rutas que iban de allí a Europa; la Zona II, que abarcaba las Indias Occidentales y el canal de Panamá; la Zona III, que alcanzaba las vías marítimas provenientes de la costa del Brasil y el Río de la Plata; la Zona IV, que comprendía la costa de África; y por último, la Zona V, que encerraba las rutas que atravesaban el Atlántico desde España y Portugal hasta Islandia, el Mar del Norte y el canal de la Mancha, extendiéndose hasta Norteamérica y el Mediterráneo.¹¹⁶

La primera batalla naval de envergadura ocurrió a fines de agosto de 1914, en la bahía de Heligoland, ubicación de alto valor estratégico dada su proximidad con la desembocadura del río Elba y los puertos alemanes más importantes, como Wilhelmshaven. Allí no combatieron grandes escuadras de acorazados, sino cruceros y destructores, y la victoria fue británica.¹¹⁷ En lo sucesivo, Alemania continuó insistiendo con romper el bloqueo naval, pero evitó los combates frontales y recurrió a escaramuzas y enfrentamientos menores.¹¹⁸

En diciembre de 1914, los alemanes bombardearon algunos puertos de la costa británica, como Scarborough,

¹¹⁶ WEINMANN, *Argentina...*, cit., pp. 44-45.

¹¹⁷ OSBORNE, Eric, *The Battle of Heligoland Bight*, Indiana University Press, Indiana, 2006, pp. 8-9; "El primer combate naval en aguas de Heligoland", en *Caras y Caretas*, 5/09/1914.

¹¹⁸ EPKENHANS, Michael, "Alfred von Tirpitz", en DANIEL, Ute et al. -editores-, *1914-1918-online...*, cit., 2016; BLACK, *Naval...*, cit., p. 59.

Hartlepool y Whitby, intentando atraer a parte de la flota para luego emboscarla; sin embargo, la operación no tuvo el éxito esperado, porque Gran Bretaña ya había descifrado los códigos alemanes y estaba al tanto de sus movimientos.¹¹⁹ En enero de 1915, en la batalla del Banco Dogger, Alemania nuevamente intentó romper el bloqueo, pero los británicos una vez más se impusieron.¹²⁰

En adelante, Berlín decidió cambiar de estrategia. Utilizó las pocas unidades que tenía fuera de Europa para atacar las líneas de comunicaciones aliadas, en un tipo de guerra denominada *Kleinkrieg*. La fuerza naval más relevante era la Escuadra de Asia Oriental, del comandante Graf von Spee, con base en Tsingtao, China. Luego existían algunos cruceros auxiliares, es decir, vapores comerciales que habían sido requisados y transformados en mercantes armados. Solían imitar a otros buques –repintando el casco, cambiando banderas y hasta utilizando chimeneas falsas– para atacar a sus presas y confundir a sus perseguidores.¹²¹ Por último, estaban los submarinos, aunque al principio de la guerra su número fue muy reducido. Para los abastecimientos, Alemania contaba con una compleja red de suministros, las *Etappen*, que se organizaban en países neutrales mediante las gestiones de los representantes comerciales, cónsules y agregados navales que allí residían. Disponían de centrales telegráficas, provisiones, carbón y materiales, y funcionaban también como punto de información. Las principales estaban en Nueva York, La Habana, Río de Janeiro, Buenos Aires y Las Palmas, y las auxiliares en Santo Tomás, Bahía,

¹¹⁹ OSBORNE, Eric, “Naval Warfare”, en DANIEL, Ute et al. -editores-, *1914-1918-online...*, cit., 2016.

¹²⁰ BLACK, Naval..., cit., pp. 62-63; “La batalla naval del Mar del Norte”, en *Fray Mocho*, 12/03/1915.

¹²¹ FRIEDMAN, Norman, *Fighting the Great War at Sea: Strategy, Tactic and Technology*, Seaforth Publishing, Barnsley, 2014, pp. 59 y 123; SCHMALENBACH, Paul, *German Raiders: A History of Auxiliary Cruisers of the German Navy 1895-1945*, Patrick Stephens, Cambridge, 1979, pp. 13-14.

Santos, Pernambuco, Montevideo, Punta Arenas, Tenerife y las Azores.¹²²

Las correrías de los cruceros auxiliares alemanes se hicieron presentes en la Argentina. El *Cap Trafalgar*, un transatlántico de pasajeros que se encontraba en el puerto de Buenos Aires cuando estalló la guerra, fue uno de los primeros vapores en ser requisados por la Armada alemana. Pertenecía a la compañía Hamburgo-Sudamérica, que tenía a su servicio algunos de los buques que conectaban la costa patagónica con Montevideo. El 23 de agosto de 1914, el *Cap Trafalgar* recibió oficiales, armamento y municiones de la cañonera *Eber* y fue convertido en crucero auxiliar. Operó desde la isla de Trinidad, en Brasil, atacando el comercio británico en el Atlántico Sur, hasta que fue hundido por el crucero auxiliar británico *Carmania*, en septiembre de ese año.¹²³

Los sobrevivientes del *Cap Trafalgar* fueron conducidos a Buenos Aires por el buque *Eleonore Woermann*.¹²⁴ Cumpliendo con lo establecido por la Segunda Conferencia de La Haya de 1907, los heridos recibieron atención médica en el Hospital Alemán, mientras el resto de la tripulación permaneció internada en la isla Martín

¹²² HALPERN, “Handelskrieg...”, cit., pp. 136-137; PONCE, Javier, “Logistics for Commerce War in the Atlantic during the First World War: The German *Etappe* System in Action”, en *The Mariner’s Mirror*, vol. 92, n° 4, 2006, p. 454.

¹²³ BONSOR, N. R. P., *South Atlantic Seaway*, Brookside, Jersey Channel Islands, 1983, p. 195. El *Eber* fue un buque cañonero de la Armada Imperial de Alemania, destinado al África Occidental. Durante la guerra, se trasladó hacia aguas sudamericanas y se reunió con el *Cap Trafalgar*, al que le transfirió armas, municiones y tripulantes. El *Eber* terminó internado en Brasil, donde fue hundido por su propia tripulación el 16 de octubre de 1917.

¹²⁴ El *Eleonore Woermann* fue un buque de servicios postales y transporte de carga y pasajeros de la línea *Woermann* de Hamburgo, que conectaba Europa con los puertos del África occidental y sudoccidental alemana. Cuando estalló la guerra fue convertido en carbonero para aprovisionar a los buques alemanes en el Atlántico. Mientras operaba como apoyo de la escuadra de Maximilian von Spee, fue interceptado y hundido en la costa sur de Argentina por el crucero de batalla *Australia* el 6 de enero de 1915.

García.¹²⁵ Se alojaron en galpones de la Armada, usaron ropas de marineros argentinos y recibieron dinero del agregado naval alemán en Buenos Aires, capitán de fragata Augusto Müller. La colectividad alemana solía visitarlos con regularidad, para comprobar su bienestar y condición.¹²⁶ Eventualmente, los oficiales de mayor graduación recibieron autorización de vivir en la Capital Federal, bajo palabra de presentarse periódicamente ante las autoridades de la Secretaría General del Ministerio de Marina.¹²⁷

El 17 de febrero de 1915, Argentina volvió a encontrarse en medio de las operaciones de los cruceros auxiliares alemanes, cuando llegó al puerto de Buenos Aires el vapor *Holger*, de la compañía Rolland Linie de Bremen. Traía a los pasajeros y tripulantes sobrevivientes de los buques *Highland Brae*, *Potaro*, *Hemisphere*, *Wilfrid M.* y *Semanta*, que habían sido hundidos por el *Kronprinz Wilhelm*. Considerado buque beligerante, el Ministerio de Marina intimó al *Holger* a que abandonara el puerto en un plazo de 24 horas. Como no acató la orden, terminó internado en el Arsenal Río de la Plata y permaneció así hasta el final del conflicto.¹²⁸

¹²⁵ SÁENZ VALIENTE, *Memoria...*, cit., 1915, p. 9; *Mundo Argentino*, 30/09/1914; "Los sobrevivientes del Cap Trafalgar", en *Caras y Caretas*, 3/10/1914; "Pérdidas de naves de guerra beligerantes, en agosto y septiembre", en *Fray Mocho*, 2/10/1914.

¹²⁶ "Visita a los ex-combatientes del Cap Trafalgar", en *Fray Mocho*, 13/11/1914; "Los marinos alemanes en Martín García. La visita de ayer", en *La Unión*, 9/12/1914.

¹²⁷ LUQUI-LAGLEYZE, Julio M., "Los aspectos navales de las relaciones argentino-germanas entre 1910 y 1930", en *Temas de historia argentina y americana*, n° 4, 2005, pp. 130-131.

¹²⁸ "Las correrías del Kronprinz Wilhelm. Buques ingleses hundidos. Llegada de los pasajeros y tripulantes", en *La Nación*, 18/02/1915; "El vapor alemán Holger", en *La Nación*, 24/02/1915. El *Kronprinz Wilhelm* fue un transatlántico alemán propiedad de la naviera Norddeutsches Lloyd, encargado de la ruta Hamburgo-Nueva York. Operó como crucero auxiliar en el Atlántico hasta principios de 1915, cuando se quedó sin suministros y se internó en Estados Unidos, donde fue incautado y reconvertido en transporte de tropas.

Los efectos e impactos producidos por la faceta marítima de la Gran Guerra fueron especialmente agudos en la Argentina, dada la personalidad internacional eminentemente atlántica que tenía el país.¹²⁹ Una de las primeras cuestiones fue la decisión de los beligerantes de suspender la convertibilidad a oro de sus monedas. Esto llevó al gobierno argentino a prohibir la exportación de oro y a cerrar la Caja de Conversión para proteger el sistema bancario, aunque no logró evitar la aparición de una temprana tendencia inflacionaria. Otra medida que repercutió negativamente en el país fue la repentina decisión de muchos bancos europeos, especialmente los británicos, de exigir el reembolso de los préstamos que le habían concedido al Estado argentino.¹³⁰

Por otra parte, la guerra redujo los flujos de inversiones directas provenientes de Europa y afectó actividades, como la extracción minera y la construcción de ferrocarriles; también modificó la demanda agropecuaria internacional.¹³¹ Los productos de gran volumen y bajo precio, como los granos, fueron gravemente perjudicados frente a las carnes congeladas y enlatadas, que resultaron más atractivas. Las dificultades en el sector externo se trasladaron al local y generaron importantes impactos de orden monetario y financiero.¹³² Al respecto, el presidente Victorino de la Plaza decía:

[...] los efectos de la conflagración europea influyeron en tal forma en el movimiento comercial que las cifras de la

¹²⁹ RAYES, Agustina, “Los destinos de las exportaciones y la neutralidad argentina durante la Primera Guerra Mundial”, en *Política y cultura*, n° 42, 2014, p. 38; FODOR, Jorge y Arturo O’CONNELL, “La Argentina y la economía atlántica en la primera mitad del siglo XX”, en *Desarrollo Económico*, vol. 13, n° 49, 1973, pp. 3-65.

¹³⁰ COMPAGNON, *América Latina...*, cit., p. 128.

¹³¹ *Ibid.*, pp. 128-129.

¹³² BELINI, Claudio F. y Silvia BADOZA, “El impacto de la Primera Guerra Mundial en la economía argentina”, en *Ciencia Hoy*, vol. 24, n° 139, 2014, p. 22.

importación descendieron considerablemente, produciendo una merma muy importante en la renta.

Hubiera sido necesario [...] paralizar el movimiento administrativo para encuadrar los gastos de la Nación con el limitado producto de las rentas.¹³³

Este tipo de decisiones económicas formaban parte del esfuerzo bélico de las potencias, que precisaban de grandes cantidades de materiales y suministros para equipar y mantener provistos a sus ejércitos.¹³⁴ Desde Londres, el jefe de la comisión naval argentina en Europa, Julián Irizar, comunicaba cómo aquellos países habían reconvertido su producción para responder a sus necesidades bélicas:

Las casas especialistas no dan abasto y han tenido que recurrir para material de guerra, a casas que nunca pensaron que iban a tener que ver con esas cosas.¹³⁵

[...] como casi no hay industria que no tenga relación con la provisión de un ejército en campaña, la movilización se

¹³³ DE LA PLAZA, Victorino, *Mensaje del Presidente de la Nación Doctor Victorino de la Plaza al abrir las sesiones del H. Congreso*, Peuser, Buenos Aires, 1915, p. 43.

¹³⁴ Argentina, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales [en adelante DEHN], Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 1, "Carta de Julián Irizar a Juan Pablo Sáenz Valiente", Londres, 2/03/1915, foja 1. Julián Irizar (1869-1935) egresó de la Escuela Naval Militar en el segundo lugar de su promoción. En 1898, formó parte de la comisión que vigiló la construcción de la fragata *Sarmiento*, en Inglaterra, y fue el oficial de derrota en el primer viaje de circunnavegación. En 1903, al mando de la corbeta *Uruguay*, protagonizó su acción más recordada: el rescate de la expedición antártica del geólogo sueco Otto Nordenskjöld. Llegó a ser jefe de Estado Mayor General y de casi todas las Direcciones Generales de la Armada, y en varias oportunidades dirigió las comisiones de armamentos en Europa y Estados Unidos. En 1923 se le encomendó supervisar las tareas de modernización de los acorazados *Rivadavia* y *Moreno*, en Estados Unidos, y en 1931 fue presidente del Centro Naval. Se retiró de la Armada con el grado de vicealmirante.

¹³⁵ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 1, "Carta de Julián Irizar a Juan Pablo Sáenz Valiente", Londres, 2/03/1915, foja 1.

va extendiendo a todas. Como caso particular le voy a citar uno que me ha pasado. Había encargado unos muebles que ya me los debían haber entregado y ahora me encuentro que no pueden seguir con ellos porque el Gobierno ha ordenado a la fábrica que no se ocupe de otra cosa, más que de cajas de municiones y culatas de fusiles.¹³⁶

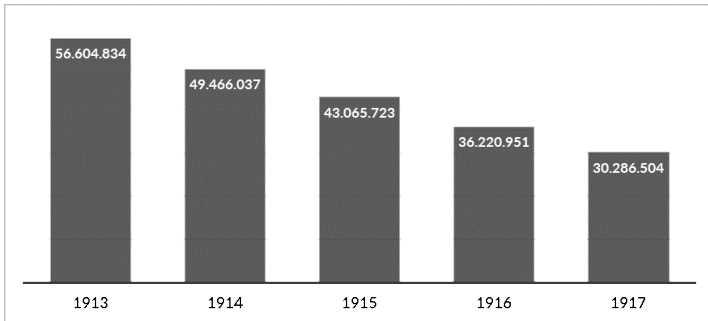
Esta transformación de la economía de los beligerantes repercutió en la Argentina, que importaba sus bienes de consumo y equipamiento de aquellas naciones. A eso se le sumó la importante caída de los ingresos, en cuanto el 50% de la renta estatal provenía de los derechos aduaneros.¹³⁷ Otra consecuencia de la guerra fue el incremento de los precios en los fletes marítimos, cuando los armadores europeos disminuyeron sus operaciones, desalentados por los peligros a los que estaban expuestos sus buques y las requisiciones que hacían sus gobiernos.¹³⁸ Esto provocó una pronunciada tendencia a la baja en la actividad portuaria argentina –ultramar y cabotaje–, que no lograría recuperar sus niveles de pre-guerra (Gráfico 1).¹³⁹

¹³⁶ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 1, “Carta de Julián Irizar a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Londres, 18/06/1915, foja 2.

¹³⁷ COMPAGNON, *América Latina...*, cit., pp. 129-130; BELINI, “El impacto...”, cit., p. 23.

¹³⁸ AGARA, Caja 15824, Comisiones navales, “Informe del jefe de la Comisión Naval Argentina en Londres”, 3/12/1915, foja 128.

¹³⁹ “La paralización en el puerto”, *Fray Mocho*, 6/11/1914.

Gráfico 1: Movimiento general de puertos 1913-1917 (en toneladas)

Fuente: Elaboración propia en base a las *Memorias del Ministerio de Marina*.

En ese entonces, Argentina no poseía una flota mercante propia y llevaba adelante su tráfico marítimo internacional fundamentalmente bajo barcos extranjeros. Las pocas compañías que operaban bajo bandera nacional eran producto de la iniciativa privada y solo realizaban viajes de cabotaje.¹⁴⁰ De hecho, en 1914, la participación argentina en el transporte ultramarino había sido menor al 2%.¹⁴¹

La navegación y el comercio de cabotaje, atraviesan un período de relativa inactividad, con perjuicio de los intereses del país [...]. Esta paralización, que ha llegado a disminuir el número de los buques en servicio, es consecuencia de la crisis por que atraviesa el país y la repercusión, que tiene en la navegación en general, la actual contienda europea.¹⁴²

El ministro de Marina Juan Pablo Sáenz Valiente sostenía que la dificultad de conseguir transportes y el aumento de los fletes habían puesto de relieve la necesidad de

¹⁴⁰ RAYES, "Los destinos...", cit., p. 47.

¹⁴¹ SÁENZ VALIENTE, *Memoria...*, cit., 1915, p. 73.

¹⁴² *Ibid.*, p. 7.

aumentar el número de buques dedicados al comercio nacional.¹⁴³ Para Victorino de La Plaza, la situación era crítica. En su mensaje al Congreso con motivo de la apertura de sesiones legislativas de 1916, advertía que los beligerantes habían requisado un número considerable de mercantes para los servicios de guerra y que varios armadores locales, “alentados por precios fabulosos”, habían vendido los suyos, sin tener en cuenta el “perjuicio” que le generaban al país:¹⁴⁴

Nunca como en la actualidad ha sido tan evidente el alto interés nacional que impone la creación de una flota de transportes nacionales, cuya adquisición hoy sería una operación de verdadera utilidad económica, no sólo para la Armada sino también para el país, que tanto sufre y ha de sufrir todavía por la carencia de bodegas y la suba de los fletes.¹⁴⁵

Los transportes y mercantes se revalorizaron con la guerra y algunas firmas argentinas percibieron las posibilidades de lucro.¹⁴⁶ Es el caso de la naviera *Mihanovich*, por entonces la más grande de Sudamérica. La compañía atravesaba una delicada situación financiera y sus directivos aprovecharon el contexto bélico para desprenderse de muchas unidades, que fueron vendidas a los Aliados a precios elevados.¹⁴⁷

¹⁴³ *Ibid.*, p. 6.

¹⁴⁴ DE LA PLAZA, Victorino, *Mensaje del Presidente de la Nación Doctor Victorino de la Plaza al abrir las sesiones del H. Congreso*, Peuser, Buenos Aires, 1916, p. 106.

¹⁴⁵ *Ibid.*, p. 107.

¹⁴⁶ “Argentina Losing Ships. Vessel Owners Selling Their Craft to Other Nations”, en *The Evening Star*, 17/06/1916.

¹⁴⁷ GONZÁLEZ CLIMENT, Aurelio, *Alberto Dodero. Su vida, su obra, sus barcos, s/e*, Buenos Aires, 1989, p. 10. De 1913 a 1917 el tonelaje argentino dedicado al comercio ultramarino y de cabotaje pasó de 7.776.959 a 4.937.045, lo que indica que una parte de los buques fue vendido a los Aliados (WEINMANN, *Argentina...*, cit., p. 113). El austrohúngaro Nicolás Mihanovich fundó la empresa cuando arribó a la Argentina a fines del siglo XIX. Fue de capitales mixtos anglo-argentinos, aunque mantuvo la totalidad de su flota bajo bandera nacional para beneficiarse de la Ley de Cabotaje 7.049, de

La economía, el comercio y la navegación de Argentina se vieron también afectados por algunas de las disposiciones que adoptaron los beligerantes en materia de guerra económica. En mayo de 1915, Gran Bretaña declaró al carbón como material estratégico y prohibió su exportación.¹⁴⁸ El primer efecto de la medida fue el aumento de los precios. El periodista brasileño Mario Brant, que en representación del periódico *El Imparcial* viajó a Argentina en 1916, con motivo del Centenario de la Independencia, señaló cómo la tonelada de carbón de piedra había alcanzado los 104 m\$ en 1915, cuando antes de la guerra costaba 32.¹⁴⁹ El aumento del carbón –más de un 538% en Buenos Aires entre 1914 y 1918– se trasladó a los precios de los bienes y productos industriales argentinos.¹⁵⁰

Otras disposiciones que también repercutieron en la economía nacional fueron las *Statutory Blacklists* (Listas Negras) y el *Navicerting* (Permiso de navegación), ambas implementadas por Gran Bretaña. Las primeras incluían a todas las firmas alemanas, o aquellas bajo sospecha de tener tratos con empresas o personas de esa nacionalidad, sin importar su lugar de residencia. Los que desarrollaban actividades comerciales con los integrantes de las listas, pasaban a integrarlas. A las listas británicas siguieron las francesas, italianas, japonesas, y a partir de 1917, las estadounidenses.¹⁵¹ Inicialmente, cuando en 1915 se redactó el

1910, por la cual sólo buques argentinos podrían transportar mercaderías entre puertos nacionales.

148 AMREC, AH/0065/16; “Telegrama cifrado del ministro argentino al ministro de Relaciones Exteriores, José Luis Murature”, 4/09/1914, foja 32; AMREC, AH/0044/24, “Telegrama cifrado no. 430 de la Legación Argentina en Londres al ministro de Relaciones Exteriores”, Buenos Aires, 7/05/1915, foja 1.

149 BRANT, Mario, *Viaje a Buenos Aires*, Centro de Estudios Brasileiros, Buenos Aires, 1980, p. 130.

150 COMPAGNON, *América Latina...*, cit., p. 132; “[...] muchas fábricas, amparadas por la excusa de que el carbón había encarecido considerablemente, aumentaron el valor de sus artículos en un porcentaje mucho mayor [...]” (“El Carbón Mineral”, en *Fray Mocho*, 25/09/1914).

151 WEINMANN, *Argentina...*, cit., pp. 47-48.

documento *Trading with the Enemy (Extensions of Powers) Act*, las Listas Negras se aplicaban solo a aquellas empresas que operaban en Gran Bretaña; pero, desde febrero de 1916, también se extendieron a los países neutrales, especialmente a los de Sudamérica.¹⁵² Por el sistema de *Navicerting* se inspeccionaban a los vapores que navegaban con destino a las potencias centrales, o a sus aliados, para comprobar el contenido de los cargamentos y que no existiera material bélico a bordo.¹⁵³

La decisión de registrar los buques neutrales llevó a problemas y tensiones. A fines de 1915, el vapor *Presidente Mitre*, de la compañía Hamburgo-Sudamérica, fue detenido y apresado a la altura de Punta Médanos por el crucero auxiliar inglés *Orama*.¹⁵⁴ El capitán Bernardo Jansen relató cómo su barco, que había partido de Buenos Aires con 200 pasajeros y 2.000 toneladas de carga, fue interceptado y abordado por un grupo de oficiales y marineros armados que arriaron la bandera argentina, intervinieron la estación radiotelegráfica y exigieron la documentación de todos los pasajeros y tripulantes. A los que encontraron de nacionalidad alemana y austríaca los trasladaron al *Orama*, y al resto lo desembarcaron en el consulado argentino de Montevideo.¹⁵⁵ Entre estos últimos había tres alumnos del curso de ingenieros maquinistas de la Escuela Naval Militar, que se

¹⁵² RAYES, “Los destinos...”, cit., p. 49; DEHNE, Phillip, “Britain’s Global War and Argentine Neutrality”, en DEN HERTOOG, Johan y Samuël KRUIZINGA -editores-, *Caught in the Middle. Neutrals, Neutrality and the First World War*, Amsterdam University Press, Amsterdam, 2011, pp. 71-72.

¹⁵³ WEINMANN, *Argentina...*, cit., pp. 47-48; HARDACH, Gerd, *Der Erste Weltkrieg, 1914-1918*, Deutscher Taschenbuch Verlag, Munich, 1973, pp. 23-33.

¹⁵⁴ El vapor *Orama* fue un transatlántico de la Orient Steam Navigation Co., dedicado al viaje entre Gran Bretaña y Australia. Cuando comenzó la guerra, el Almirantazgo británico lo requisó, lo armó como crucero auxiliar y lo asignó al patrullaje de aguas sudamericanas. En octubre de 1917, mientras escoltaba un convoy en el Atlántico Norte, fue torpedeado y hundido por un submarino alemán.

¹⁵⁵ DELFINO, Antonio M. y hermano, *El apresamiento del vapor Presidente Mitre*, Imp. Tailhade & Rosselli, Buenos Aires, 1916, pp. 21-23.

encontraban a bordo del *Presidente Mitre* haciendo un viaje de práctica en el manejo de máquinas a vapor.¹⁵⁶

El evento conmocionó a la opinión pública argentina y generó críticas hacia el presidente Victorino de la Plaza y su ministro de Relaciones Exteriores, José Luis Murature.¹⁵⁷ Algunos oficiales de la Armada también dejaron sus comentarios. “Fuimos víctimas del atropello”, diría al respecto el contraalmirante Manuel J. Lagos, en un discurso pronunciado en el Instituto Popular de Conferencias del diario *La Prensa*, algunos años después.¹⁵⁸ Juan A. Martín, por entonces jefe de la comisión naval argentina en Estados Unidos, denunciaba que lo de Gran Bretaña era “una monstruosidad al derecho”, pues el *Presidente Mitre* navegaba bajo bandera argentina desde hacía muchos años.¹⁵⁹

La firma Antonio M. Delfino y Hno., agente marítimo de la Hamburgo-Sudamérica en Argentina, realizó los primeros reclamos ante el Ministerio de Relaciones Exteriores y el Ministerio de Marina, solicitando la protección de sus

156 MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, *El apresamiento del vapor Presidente Mitre. Documentos oficiales*, Buenos Aires, 1916, pp. 12-13.

157 “El Presidente Mitre”, en *La Protesta*, 11/01/1916; “El Presidente Mitre”, en *La Vanguardia*, 18/01/1916.

158 LAGOS, *El Poder...*, cit., p. 21.

159 DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 1, Legajo 3, “Carta de Juan Martín a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Nueva York, 11/12/1915, foja 1. Juan Alejandro Martín (1865-1964) egresó de la Escuela Naval Militar en 1884, en el primer puesto de la 8ª promoción. Sostuvo una de las más importantes y extensas carreras en la Armada, alcanzando el grado de almirante durante la presidencia de Marcelo Torcuato de Alvear. Integró la Comisión de Límites con Brasil, navegando ríos interiores, y la Comisión de Límites con Chile, para la cual realizó varios estudios hidrográficos en la Patagonia y Tierra del fuego. Fue subsecretario y ministro de Marina, agregado naval en Londres, París y Roma, delegado técnico para la Conferencia de Paz de La Haya, miembro de la Comisión Naval en Londres, director de la Escuela Naval Militar, director de la Escuela Superior de Oficiales, director de la Dirección General del Personal, jefe de la Comisión Naval en Estados Unidos, comandante de la Escuadra de Instrucción y director de la Dirección General de Materiales. Se retiró de la Armada en 1930, aunque siguió vinculado a la Institución como fundador y primer presidente de la Liga Naval Argentina y presidente del Centro Naval durante varios períodos.

“derechos injustamente lesionados”.¹⁶⁰ Para Londres, el *Presidente Mitre* pertenecía a una compañía alemana y, por ello, su captura era legítima, pero el gobierno argentino no estaba de acuerdo y reclamó por su devolución, insistiendo en que el buque navegaba bajo pabellón nacional desde 1907 y se encontraba en aguas jurisdiccionales cuando fue apresado.¹⁶¹ Finalmente, después de varias gestiones, el *Presidente Mitre* fue restituido.¹⁶² El gobierno argentino aceptó la excusa británica y no reclamó compensación alguna, a pesar de la clara violación de sus derechos como neutral.¹⁶³

Otro caso similar ocurrió con el vapor argentino *Ministro Iriondo*. Conocemos los detalles del hecho por parte de su capitán, Ricardo Conde, que compareció ante el oficial de guardia de la Prefectura General de Puertos, Luis Razetti. En su viaje de regreso desde Brasil, el buque fue interceptado y detenido el 30 de septiembre de 1917 por el *Amethyst*, un crucero británico que vigilaba el sector. Este revisó la documentación de la carga y la tripulación, y encontró a dos marinos austríacos que no tenían su carta de ciudadanía. Apresó a uno de ellos –al otro se lo disculpó por su avanzada edad– y continuó su marcha. A los 15 minutos, regresó y reintegró el marino al *Ministro Iriondo*, advirtiéndole al capitán que la próxima vez “tratará” de no embarcar tripulantes sin carta de ciudadanía y que mantuviera su documentación en regla, a fin de evitarse “molestias”.¹⁶⁴

¹⁶⁰ DELFINO, *El apresamiento...*, cit., p. 7.

¹⁶¹ “El apresamiento del vapor Presidente Mitre”, en *Mundo Argentino*, 8/12/1915; “Derecho marítimo” y “El apresamiento del Presidente Mitre”, en *Fray Mocho*, 10/12/1915; “El caso del Presidente Mitre”, en *El Hogar*, 10/12/1915; “Apresamiento del vapor Presidente Mitre”, en *Caras y Caretas*, 11/12/1915.

¹⁶² “Devolución del Presidente Mitre”, en *Mundo Argentino*, 26/01/1916; “La entrega del Presidente Mitre”, en *Fray Mocho*, 28/01/1916; “La devolución del vapor Presidente Mitre”, en *Caras y Caretas*, 29/01/1916.

¹⁶³ TATO, *La trinchera...*, cit., p. 120.

¹⁶⁴ AMREC, AH/0095/06, “Exposición levantada por el capitán del vapor nacional Ministro Iriondo, Ricardo Conde, a la Prefectura General de Puertos”, Buenos Aires, 6/10/1917, fojas 4 y 5.

El Ministerio de Marina informó los detalles del incidente al Ministerio de Relaciones Exteriores, que recurrió a la opinión de su asesor letrado, Eduardo Sarmiento Laspiur. Este subrayó que, si bien el derecho de visita a un buque neutral por uno beligerante era legítimo, el caso del *Ministro Iriondo* significaba una clara violación, pues se trataba de una embarcación neutral que navegaba entre puertos neutrales. En ese sentido, el letrado recalca el “desagrado” que le causaba ver cómo Gran Bretaña ejercía su derecho de registro “en las puertas” de la Argentina, es decir, “a dos días de navegación de sus puertos y contraloreando de una manera permanente sus grandes rutas de navegación”. Por otra parte, Laspiur recordaba que el derecho no consideraba apresables a las personas de naciones enemigas en buques de bandera neutral, y que esos buques tampoco podían ser molestados, si navegaban con propósitos pacíficos. En el caso del *Ministro Iriondo* la detención era doblemente inoportuna, porque el marino austriaco estaba inscripto en la matrícula argentina y formaba parte de la tripulación de una nave mercante también argentina. Por eso, Laspiur le recomendaba a la Legación Británica que se informara de las leyes argentinas y sus derechos de navegación, a fin de evitar nuevos incidentes.¹⁶⁵

¹⁶⁵ AMREC, AH/0095/06, “Dictamen del señor asesor letrado del Ministerio de Relaciones Exteriores, Dr. Eduardo Sarmiento Laspiur”, Buenos Aires, 2/11/1917, fojas 2 y 3. El *Ministro Iriondo* sería más tarde torpedeado por un submarino alemán, el 26 de enero de 1918.

3

La Armada Argentina y la Primera Guerra Mundial

En 1914, la Armada se encontraba aguardando la incorporación de nuevos torpederos y destructores, producto de contratos firmados con astilleros en Francia y Alemania, pero los buques fueron requisados por los beligerantes cuando estalló la guerra.¹⁶⁶ Lo mismo ocurrió con doce torpedos y trece lanzatorpedos encargados a la firma Whitehead.¹⁶⁷ Las requisiciones causaron malestar entre los oficiales argentinos. El teniente de fragata Alberto Sáenz Valiente, que se encontraba en Alemania supervisando la construcción de los cuatro destructores encargados a los astilleros Germaniaerft, confesaba la “pena enorme” que le causaba ver

¹⁶⁶ AMREC, AH/0039/3, “Telegrama del ministro argentino al ministro de Relaciones Exteriores”, París, 9/08/1914, foja 37; AMREC, AH/0039/3, “Telegrama del ministro argentino al ministro de Relaciones Exteriores”, Londres, 19/09/1914, foja 23. La situación de las otras dos potencias navales sudamericanas fue algo diferente. Brasil recibió todos sus buques antes del inicio de las hostilidades y no sufrió ninguna requisición. A Chile se le confiscaron dos acorazados y cuatro de seis destructores que tenía en construcción en Gran Bretaña, pero recuperó la mayor parte de ellos cuando finalizó la guerra; incluso recibió seis submarinos en compensación por uno de los acorazados.

¹⁶⁷ AMREC, AH/0039/3, “Telegrama cifrado del ministro de Relaciones Exteriores al ministro argentino en La Haya”, Buenos Aires, 29/12/1914, foja 56; AMREC, AH/0039/3, “Telegrama cifrado del ministro de Relaciones Exteriores, al ministro argentino en La Haya”, Buenos Aires, 16/02/1915, foja 57.

cómo aquellos “cuatro hermosos buques” terminaban “en poder de otros”.¹⁶⁸ A eso, agregaba que

[...] dada la forma en que se ha llevado a cabo, cuántas ilusiones perdidas sobre nuestros buques, cuántos proyectos en el aire, todo por el suelo con solo la palabra guerra, no he concebido nunca una cosa tan colosal [...].¹⁶⁹

La República Argentina realizó las protestas correspondientes y exigió una indemnización por daños y perjuicios.¹⁷⁰ De todas formas, las relaciones diplomáticas se mantuvieron fluidas y el gobierno manifestó su deseo de continuar con los contratos, una vez finalizara la contienda. Así lo aseguraban Sáenz Valiente, en su memoria ministerial, y el presidente De La Plaza, en su mensaje ante el Congreso:

Tan pronto se abran nuevamente a la construcción de material de guerra, los astilleros europeos, y una vez que se haya estudiado la influencia que los resultados de la guerra actual ejercerán sin duda en los armamentos navales, será llegado el caso de decidir los elementos que con esos fondos convenga adquirir, para completar el plan de refuerzo progresivo de la Armada Nacional.¹⁷¹

Tan pronto como los astilleros europeos se reabran al extranjero, y una vez estudiadas las enseñanzas de la presente contienda en lo que respecta a la técnica naval, será llegado el caso de resolver sobre los materiales que convenga adquirir.¹⁷²

¹⁶⁸ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 5, “Carta de Alberto Sáenz Valiente a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Kiel, 1/09/1914, foja 1- Alberto Sáenz Valiente (1880-1928) ingresó a la Escuela Naval Militar con 17 años. Egresó en 1904, con la promoción n° 28. Alcanzó el grado de teniente de navío y pidió el retiro en 1921.

¹⁶⁹ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 5, “Carta de Alberto Sáenz Valiente a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Kiel, 30/09/1914, foja 1.

¹⁷⁰ AMREC, AH/0039/3, “Telegrama de Juan Pablo Sáenz Valiente a Julián Irizar”, Buenos Aires, 18/08/1914, foja 45.

¹⁷¹ SÁENZ VALIENTE, *Memoria...*, cit., 1915, p. 4.

¹⁷² DE LA PLAZA, *Mensaje...*, cit., 1915, p. 69.

Alemania buscó preservar sus buenas relaciones con Argentina y ofreció alternativas a las requisiciones. La casa constructora puso los fondos a disposición, mientras el gobierno alemán prometió que devolvería los buques al finalizar la guerra; incluso ofreció construir otros nuevos.¹⁷³ Francia también intentó conservar relaciones cordiales con el país, y en señal de amistad y agradecimiento condecoró a los oficiales Julián Irizar, con la Cruz de Oficial, y a Bernabé Meroño, con la Cruz de Caballero de la Legión de Honor, por sus gestiones ante aquella “circunstancia”.¹⁷⁴

A pesar de la suspensión de los contratos, en 1914 la Armada logró incorporar algunas unidades auxiliares a la Flota, como los buques *Ona*, *Querandí*, *Alfárez Mackinlay*, *Ministro Ezcurra* y *Wanetta*. Los dos primeros se adquirieron en Gran Bretaña y llegaron al país entre octubre y diciembre, navegando en convoy bajo el comando del teniente de navío Julio Dacharry y el teniente de fragata Pascual Brebbia. Por su parte, el *Alfárez Mackinlay*, originalmente llamado *Balizador n° 1*, fue construido en los astilleros L. Smit y Zoom, de Róterdam, y se unió al servicio de Hidrografía, Faros y Balizas. El *Ministro Ezcurra* y el *Wanetta* eran buques tanque. En varias oportunidades, la Armada intentó adquirir este tipo de embarcaciones para movilizar el combustible desde los yacimientos de Comodoro Rivadavia hasta los depósitos en Puerto Militar y Buenos Aires, aunque la situación bélica hacía difícil su compra. El *Ministro Ezcurra* y el *Wanetta* se construyeron en Gran Bretaña, pero solo el primero fue adquirido formalmente por el gobierno, mientras que el *Wanetta* se tomó bajo un contrato de arriendo

¹⁷³ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 4, “Carta de Arturo Celery a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Kiel, 26/08/1914, fojas 1-2.

¹⁷⁴ AMREC, AH/0039/3, “Telegrama del ministro Plenipotenciario de Francia, Henry Jullemier, al ministro de Relaciones Exteriores”, París, 6/09/1915, foja 53.

con la firma Chadwick-Weir, y su tripulación y comando fueron enteramente británicas.¹⁷⁵

En 1915, Argentina recibió los dos acorazados tipo *dreadnought* que había encargado a Estados Unidos antes de la guerra. El *Rivadavia* llegó al país a principios de año y el *Moreno* algunos meses más tarde, luego de participar en la revista naval internacional de Hampton Roads, Virginia, con motivo de la inauguración del canal de Panamá.¹⁷⁶ Para la Armada estas incorporaciones eran fundamentales. De hecho, cuando la tripulación del *Moreno* partió hacia Boston para tomar posesión formal del buque, el ministro Sáenz Valiente los despidió con un discurso, donde les recordaba la relevante misión que tenían por delante y la importancia de adquirir un navío de aquellas características:¹⁷⁷

El gobierno, el pueblo y la marina os ven marchar a tripular la segunda de nuestras naves de gran tonelaje –el acorazado Moreno– que será con el Rivadavia un objeto de justificado orgullo para la nación, y una promesa en vías de realizarse de llegar a tener los costosos elementos navales que hacen a los pueblos respetables y respetados.

Las críticas circunstancias por que pasa actualmente el mundo civilizado suministran más que nunca la prueba de que la fuerza es necesaria para sostén del derecho y de la independencia de los pueblos, y el buque que vais a tripular es un exponente de esa potencia necesaria.¹⁷⁸

La expectativa que transmitían las palabras de Sáenz Valiente se observaba también en los medios de prensa

¹⁷⁵ SÁENZ VALIENTE, *Memoria...*, cit., 1915, pp. 13-18 y 4-6; ARGUINDEGUY, *Apuntes...*, cit., pp. 2309-2327; “Los super-remolcadores argentinos”, en *Fray Mocho*, 25/12/1914; “Un mal negocio. La compra del buque-tanque Waneta”, en *La Vanguardia*, 20/03/1915.

¹⁷⁶ SÁENZ VALIENTE, *Memoria...*, cit., 1915, p. 3.

¹⁷⁷ “La tripulación del Moreno”, en *Mundo Argentino*, 23/12/1914; “La partida del Pampa y del Chaco”, en *Fray Mocho*, 25/12/1914.

¹⁷⁸ “La tripulación del Moreno. Su despedida”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 32, n° 370-371, 1914, p. 523.

cuando difundieron la noticia de la llegada del *Rivadavia*.¹⁷⁹ Para *Caras y Caretas*, se trataba una nave “soberbia [y] poderosa” que reforzaría la Escuadra en un “buen momento”.¹⁸⁰

La guerra europea es una cruel lección, y sin dejar de querer la paz, creemos que un país rico y con tal extensión de costas, con territorios tan vastos en el Atlántico, necesita tener una escuadra poderosa que proteja todos esos intereses y [...] pueda en cualquier instante defender nuestra soberanía.¹⁸¹

Para el semanario ilustrado *PBT*, los marinos y el pueblo argentino deberían sentir un regocijo natural al ver en el *Rivadavia* un “reflejo de la grandeza de la patria”.¹⁸² Por su parte, el periódico *La Nación* notaba cómo los marinos observaban al buque con un especial interés profesional, por el cúmulo inmenso de nuevos materiales y elementos que ofrecía para sus estudios, y cómo la incorporación significaba una “evolución completa” en la Armada.¹⁸³

En el seno de la Marina se creía que, con el *Rivadavia*, sería más fácil hacer valer la neutralidad argentina en el conflicto. Daniel Rojas Torres y Gabriel Albarracín, vinculados al Centro Naval, el primero como presidente y el segundo como secretario, señalaban que la incorporación del acorazado marcaba un punto clave en la modernización de las fuerzas navales argentinas.¹⁸⁴

¹⁷⁹ “Las nuevas unidades de la armada. Primera fotografía del gran acorazado ‘Rivadavia’, al entrar en aguas argentinas”, en *Mundo Argentino*, 13/01/1915; “De las galeras romanas a nuestro Rivadavia”, en *Fray Mocho*, 15/01/1915.

¹⁸⁰ “El dreadnought Rivadavia”, en *Caras y Caretas*, 9/01/1915.

¹⁸¹ *Ibid.*

¹⁸² “El primer dreadnought argentino”, en *PBT*, 23/01/1915.

¹⁸³ “El acorazado Rivadavia”, en *La Nación*, 20/01/1915.

¹⁸⁴ Daniel Rojas Torres (1863-1952) egresó de la Escuela Naval Militar, en 1883, como el mejor cadete de la 7ª promoción. Fue presidente del Centro Naval entre 1914 y 1915 y se retiró como vicealmirante, en 1921. Gabriel Albarracín (1874-1928) cursó sus estudios en la Escuela Naval Militar y egresó de la 21ª promoción en 1897. Desempeñó una importante carrera militar. Fue director de la Escuela Nacional de Pilotos y profesor de la Escuela Superior de Aplicación y de la Escuela Superior de Guerra. Escribió

La presencia [...] del primer dreadnought argentino permitirá la preparación para la guerra, condición principal y única de las Instituciones militares.

El acorazado “Rivadavia” [...] no debe ser mirado con suspicacias extrañas al sentimiento nacional, que siempre ha encarnado un supremo ideal de paz [...] no viene a perturbar con propósitos de hegemonía la tranquilidad del escenario internacional de esta parte de América; [...] significa solamente no quedar detenidos en nuestra preparación militar, que debe velar por los intereses vitales de nuestra soberanía en las aguas.¹⁸⁵

Cuando el buque llegó a Puerto Militar, fue recibido por una comitiva oficial, integrada por diversas autoridades ministeriales y navales. Al ministro Sáenz Valiente lo acompañaron los contraalmirantes Manuel Domecq García y Juan Martín, los capitanes de navío Daniel Rojas Torres y Enrique Fliess, los tenientes Carlos Rufino y Jorge Campos Urquiza, y varios diputados, senadores y periodistas. La comitiva supervisó las obras del gran dique de carena, que se había construido específicamente para dar servicio a los nuevos acorazados, y recorrió el *Rivadavia*, bajo la guía de su comandante, el capitán de navío José Moneta.¹⁸⁶

El *Rivadavia* se trasladó luego al puerto de Buenos Aires y entró a Dársena Norte con la marinería formada sobre cubierta. Recibió el saludo de los barcos allí fondeados y durante varios días fue visitado por una amplia concurrencia, entre la que se encontraban Juan Pablo Sáenz Valiente

numerosos trabajos navales, militares y técnicos. Pasó a retiro con el grado de capitán de navío en 1926.

¹⁸⁵ “El acorazado Rivadavia”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 32, n° 372-373, 1915, pp. 610-611.

¹⁸⁶ “El acorazado Rivadavia”, en *La Nación*, 21/01/1915; “El acorazado Rivadavia en Puerto Militar”, en *Mundo Argentino*, 27/01/1915; “El ministro de marina en el acorazado Rivadavia” y “El Rivadavia en Puerto Militar”, en *Fray Mocho*, 29/01/1915; “La visita ministerial al Rivadavia”, en *PBT*, 30/01/1915; “La visita del ministro de marina a Puerto Militar”, en *Caras y Caretas*, 30/01/1915.

y varios oficiales.¹⁸⁷ El presidente Victorino de la Plaza también asistió al evento, acompañado de varios ministros, senadores, diputados, miembros del Poder Judicial, jefes de la Armada y el Ejército, y otros altos funcionarios de la administración.¹⁸⁸

De la Plaza y sus acompañantes se reunieron dentro del acorazado, en la cámara del almirante, donde Sáenz Valiente pronunció un largo discurso que resaltó la importancia capital de contar con un buque de esas características. Subrayó que su poder no era sinónimo de “mezquinas ambiciones o anhelos de guerra”, pues “el pueblo argentino jamás las tuvo”, sino que eran “los músculos del derecho y la hidalguía”, que para ser útiles debían “ser fuertes”:¹⁸⁹

Es necesario [...] pensar en la guerra y no temerla, puesto que para evitarla no basta que la humanidad camine hacia su perfección moral, ni que las supuestas avanzadas se horroricen de sus estragos y crueldades.

Son pocas las tendencias humanas, individuales o colectivas, que no llevan en sí expuesto o disfrazado el germen de prepotencia [...].

Hasta tanto, pues, la organización universal no se ampare de la policía y la justicia universal también, forzoso será a los pueblos [...] prepararse [para] la guerra [...].¹⁹⁰

Para Sáenz Valiente, los pueblos que pretendían defender su soberanía debían contar con fuerzas militares capaces, para no ser “víctimas de los más fuertes o pasto de

¹⁸⁷ “El Acorazado Rivadavia en el puerto de Buenos Aires”, en *Santa Fe*, 20/02/1915; “Los dreadnoughts argentinos. Las visitas al Rivadavia”, en *La Nación*, 21/02/1915; “El Rivadavia en el puerto de Buenos Aires”, en *Mundo Argentino*, 24/02/1915.

¹⁸⁸ “El Rivadavia. Curiosidad popular. La visita del presidente”, en *La Nación*, 22/02/1915. Según el ministro Sáenz Valiente, 470.000 personas se habían acercado a visitar el buque (DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 1, Legajo 3, “Carta de Juan Pablo Sáenz Valiente a Juan Martín”, Buenos Aires, 30/04/1915, foja 1).

¹⁸⁹ “El acorazado Rivadavia. La visita presidencial”, en *La Nación*, 23/02/1915.

¹⁹⁰ *Ibid.*

ambiciones disfrazadas de derecho”. Era sumamente necesario fomentar la defensa nacional en el espíritu del ciudadano, porque únicamente por medio de las armas se hacían “grandes y respetados los pueblos”.¹⁹¹ El ministro insistía en la modernización de la Armada, entendiendo al poderío naval como la mejor herramienta para defender la soberanía nacional.

El inminente arribo del otro acorazado, el *Moreno*, también fue motivo de expectativas y entusiasmos. Para su comandante, el entonces capitán de navío Ismael Galíndez, la llegada del buque había despertado nuevos bríos en el país, no solo en los cuadros militares sino en la sociedad en general, que siempre había sido “indiferente” a la Marina.¹⁹² Asimismo, el contraalmirante Juan Martín confesaba que, así como le había satisfecho la llegada del *Rivadavia*, también esperaba con entusiasmo el arribo del *Moreno*.¹⁹³

Otro acontecimiento relevante para la Armada, respecto a medios y materiales, fue la creación del Parque Escuela Fuerte Barragán, el 11 de febrero de 1916. Se trató de una escuela y parque de aerostación y aviación, con sede en el Fuerte de Barragán, en La Plata, sobre terrenos cedidos por el gobierno de la Provincia de Buenos Aires. Dependía del Ministerio de Marina y funcionaba bajo la División Escuelas de la Dirección General de Personal. Se ocupaba de construir, reparar y mantener las aeronaves e hidroaviones, y de la enseñanza y preparación específica de los cuadros.

¹⁹¹ Ibid.

¹⁹² DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 1, Legajo 3, “Carta de Ismael Galíndez a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Puerto Militar, 29/08/1915, foja 3. Ismael Faustino Galíndez (1871-1948) egresó de la Escuela Naval Militar, en 1890, con el primer puesto de la 13^a promoción. Fue secretario general del Ministerio de Marina, director de la Escuela Naval Militar, cinco veces presidente del Centro Naval, jefe de la Dirección General Administrativa del Ministerio de Marina y comandante de la primera flotilla de torpederos. Uno de sus últimos cargos fue el de jefe de la Comisión Naval en Europa. Se retiró como vicealmirante en 1931.

¹⁹³ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 1, Legajo 3, “Carta de Juan Martín a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Nueva York, 18/06/1915, foja 1.

Los oficiales de observaciones y comando provenían del Cuerpo General, los mecánicos de las secciones de máquinas y electricidad, y los pilotos de entre los suboficiales, aunque en forma excepcional también podrían ingresar los oficiales de los cuerpos auxiliares. El Ministerio de Marina puso al teniente de navío Melchor Z. Escola al frente del establecimiento, por sus conocimientos y experiencia.¹⁹⁴

Sin embargo, pese a las incorporaciones e iniciativas mencionadas a lo largo de este apartado, la situación de la Armada no dejó de ser precaria y el conflicto pondría en evidencia algunas de las muchas vulnerabilidades estructurales que tenía la Institución. Lo veremos en las páginas siguientes.

Problemas de equipamiento y promesas de modernización

Una de las cuestiones que preocupó a la Armada era la antigüedad de sus buques. El vicealmirante Sáenz Valiente denunciaba que en cualquier otro país la mayor parte del material ya se habría radiado o vendido como “fierro viejo”, y que se hacía imperativo revertir ese cuadro de incipiente obsolescencia.¹⁹⁵

[...] la Escuadra en un país como el nuestro es el mejor seguro de su riqueza [...] es necesario mantener fuerzas suficientes para contrarrestar veleidades o hegemonías dañinas a nuestros sanos intereses y esto nunca se conseguirá sin una Marina fuerte, que garantice en toda circunstancia las más amplias seguridades a nuestro comercio y una eficaz defensa a nuestra riqueza desgraciadamente expuesta hoy en parte

¹⁹⁴ DOMÍNGUEZ, *Colección...*, tomo 8, cit., p. 124; ARGUINDEGUY, *Historia...*, tomo 1, cit., p. 23.

¹⁹⁵ SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1915-1916*, Buenos Aires, Imp. J. Weiss y Preusche, 1916, p. 25.

muy esencial, al capricho o las ambiciones de los que son más fuertes que nosotros, no tanto por sus medios materiales como por nuestra imprevisión o indolencia.¹⁹⁶

Una vez terminada la guerra, la Armada esperaba continuar la compra de los destructores requisados, así como agregar un tercer acorazado para acompañar al *Rivadavia* y al *Moreno*. Las adquisiciones ya habían sido autorizadas por la Ley de Armamento Naval 6.283 de 1908, por lo que no implicarían nuevos gastos. También hacían falta transportes, pues solo se disponía de unos pocos, que eran “viejos y pequeños”.¹⁹⁷

Era igualmente necesario solucionar el problema del aprovisionamiento de carbón, del que la Armada dependía completamente para mantener la vigilancia de los mares y sostener las prácticas e instrucción del personal.¹⁹⁸

La guerra europea ha puesto sobre el tapete este problema [del combustible] de alta importancia, no sólo para la Marina sino para el país, puesto que él se vincula directamente a sus industrias y por ende a los progresos todos de la Nación.

En diversos proyectos de presupuestos presentados por este Departamento [al Congreso] se consignaban sumas de dinero para la adquisición de carbón a fin de mantener en el país un stock que nos permitiera ponernos a salvo de toda emergencia [...]. Como se ve, la imprevisión en esta materia, es una dura lección recibida y [estas] estrecheces [...] deben ser tenidas en cuenta para no caer en el futuro en iguales faltas y tan graves prejuicios.¹⁹⁹

¹⁹⁶ Ibid., p. 26.

¹⁹⁷ Ibid., pp. 25-26.

¹⁹⁸ “Hoy por hoy somos tributarios del carbón extranjero, especialmente del inglés. Del que existe en nuestro país, bueno o malo, nadie se acuerda, porque siempre confiamos en que la demanda será satisfecha con la importación, sin tener en cuenta [...] la guerra [...]” (“El carbón mineral argentino”, en *La Nación*, 30/01/1915).

¹⁹⁹ SÁENZ VALIENTE, *Memoria...*, cit., 1916, p. 35.

Para Sáenz Valiente era inaceptable que la provisión de combustible dependiera del exterior. Si se aspiraba a la independencia industrial de la Nación, era obligatorio desarrollar la explotación de crudo en el país y ser capaz de defender esos recursos de los intereses extranjeros.²⁰⁰

La ubicación [del petróleo] en un lugar desamparado [Comodoro Rivadavia], [lo haría] buena presa apenas rotas las hostilidades [y] obligaría a las fuerzas de mar a constituirse en custodia desatendiendo [...] su fin primordial. Por otra parte, la guerra actual ha demostrado cuan frágiles son los derechos de los débiles y teniendo esto en cuenta será previsor poner en condiciones de explotación las fuentes petroleras que el país posee y que por su ubicación en el interior del país, están a salvo [de] contra golpes audaces y aún contra enemigos realmente superiores.²⁰¹

También se insistía en la transformación de la Escuadra, de carbón a petróleo, porque mejoraría notablemente sus condiciones tácticas y operativas. Aumentaría su radio de acción en un 50% y disminuiría a menos de la mitad el personal encargado del manejo de las calderas.²⁰² Era tan importante iniciar esa conversión energética que la Armada decidió adelantarse y tomar cartas en el asunto. Por una disposición del 28 de febrero de 1915, creó una escuela práctica en los Talleres del Arsenal Río de la Plata, para formar de antemano a todos los suboficiales y mecánicos en el manejo y conocimiento de los motores a explosión y combustión interna.²⁰³

Por otro lado, Sáenz Valiente esperaba equipar a la Flota con algunos transportes. A diferencia de los grandes buques de guerra, estas unidades consumían menos carbón, su adquisición era más sencilla y no serían requisados por

²⁰⁰ Ibid., pp. 35-36.

²⁰¹ Ibid., p. 36.

²⁰² Ibid., p. 37.

²⁰³ DOMÍNGUEZ, *Colección...*, tomo 8, cit., p. 89.

los beligerantes. También permitirían mantener el entrenamiento e instrucción de los cuadros, atenderían a las necesidades logísticas de la Escuadra y generarían ingresos para el tesoro público, si además se empleaban en operaciones comerciales.²⁰⁴

[...] llegará un momento en que no sólo nuestros jefes y oficiales sino también el personal subalterno, se resentirá por su falta de práctica en la navegación de mar y en el manejo del complicado armamento.

Si en las circunstancias actuales hay dificultades para el desenvolvimiento normal de nuestra Escuadra, debido a la falta de medios de transporte, puede imaginarse las que se presentarán en caso de guerra; es pues de elemental previsión adquirir buques y esto debe hacerse apenas sea posible y sin pérdida de tiempo.²⁰⁵

Sáenz Valiente presionó al presidente Victorino de la Plaza para que solucionara el “grave problema” del transporte. En varias correspondencias, le recordaba cómo Argentina dependía de las flotas mercantes extranjeras para la entrada y salida de productos, porque carecía completamente de una marina mercante propia. También le reiteraba que el Ministerio de Marina tenía en preparación, desde hacía tiempo, un proyecto de adquisición de grandes transportes transatlánticos y otro sobre una “Marina Mercante de la Reserva”.²⁰⁶ Incluso se llegó a presentar un borrador en Diputados, que esperaba la aprobación de la Cámara.²⁰⁷ Y si esa iniciativa no prosperaba, podrían

²⁰⁴ SÁENZ VALIENTE, *Memoria...*, cit., 1916, pp. 26-27.

²⁰⁵ *Ibid.*, p. 27.

²⁰⁶ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 4, Legajo 4, “Carta de Juan Pablo Sáenz Valiente a Victorino de la Plaza”, Buenos Aires, 20/08/1915, fojas 1-2.

²⁰⁷ Estanislao Zeballos presentó el proyecto en Diputados, el 4 de agosto de 1915. Fue debatido en la sesión de septiembre del año siguiente, pero no prosperó (HCDN, Archivo Parlamentario, Expedientes, “Estimulando el desarrollo de la Navegación Marítima”, Buenos Aires, 4/08/1915; HCDN, Archivo Parlamentario, Expedientes, “Creación de una marina mercante nacional”, Buenos Aires, 16/09/1916).

[...] arbitrarse los fondos necesarios para la adquisición y explotación de una flota de transportes, con una emisión de bonos para la suscripción pública, cuyos intereses serían repartidos proporcionalmente a los gastos anuales cubiertos por la cooperación del Estado y por los capitales particulares, garantizando [...] el Estado un interés mínimo de 5% al tenedor del bono.²⁰⁸

El presidente Victorino de la Plaza retransmitió al Congreso los problemas que aquejaban a la Armada. Los acorazados *Rivadavia* y *Moreno* y los destructores construidos en Alemania –*La Plata*, *Córdoba*, *Jujuy* y *Catamarca*– se encontraban en buenas condiciones, mas no así el resto de los buques, cuyo desgaste había sido más pronunciado.²⁰⁹ Algunos eran tan antiguos que ya no prestaban rendimientos realmente útiles. Por ejemplo, los cruceros *Buenos Aires* y *9 de Julio* tenían más de 20 años de servicio y necesitaban reparaciones, mientras que el acorazado *Almirante Brown* y el crucero *25 de Mayo*, ya retirados de la actividad, solo operaban como buques escuela del personal subalterno.²¹⁰ Sin embargo, los reclamos quedaron sin respuesta y Sáenz Valiente quedó molesto por la falta de acción estatal:

Si hubieran prosperado los pedidos formulados por este Departamento en diversas ocasiones [...] no sólo la Escuadra sino que las industrias de todo el país no se hubieran visto en las penurias de combustible [...].

Con un stock grande de carbón y con transportes para mantenerlo, nuestra posición hubiera sido excepcionalmente favorable en esta anormal situación producida por la guerra europea.²¹¹

²⁰⁸ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 4, Legajo 4, “Carta de Juan Pablo Sáenz Valiente a Victorino de la Plaza”, Buenos Aires, 20/08/1915, foja 3.

²⁰⁹ DE LA PLAZA, *Mensaje...*, cit., 1916, p. 100.

²¹⁰ *Ibid.*, p. 101.

²¹¹ SÁENZ VALIENTE, *Memoria...*, cit., 1916, pp. 3-4.

En 1916, por la aguda carestía de carbón, los buques de la Escuadra de Mar navegaron muy poco.²¹² Según su comandante, el vicealmirante Manuel Domecq García, se habían realizado patrullajes de soberanía y vigilancia de la neutralidad, pero cumpliendo solamente con 19 días de navegación. El resto del año la Escuadra no salió de puerto.²¹³ La situación permaneció igual durante los años siguientes.

El stock de carbón llegó a ser tan bajo que la Orden de Escuadra n° 94, del 8 de febrero de 1917, dispuso reducir su consumo al mínimo. El entonces comandante del acorazado *Rivadavia*, capitán de navío Enrique Fliess, comunicó en un informe que su jefe de electricidad, Manuel Beninson, había logrado disminuir el consumo energético del buque, pero solo después de “una experimentación muy severa” que lo dejó al mínimo de su estado operativo:²¹⁴

La iluminación ha sido reducida a 900 lámparas de las 3000 que [...] hay instaladas; este número [...] es apenas suficiente para poder llevar a cabo los trabajos que reclama la buena

²¹² La Escuadra de Mar fue creada en abril de 1915, por Orden General de la Armada n° 80. Reunía las divisiones de entrenamiento e instrucción.

²¹³ RODRÍGUEZ, *La Armada...*, cit., p. 30. Manuel Domecq García (1859-1951) egresó de la Escuela Naval Militar, en el primer lugar de la 4ª promoción. Sostuvo una extensa e importante carrera en la Marina. Durante las décadas de 1880 y 1890 estuvo abocado a tareas de hidrografía, exploración y límites. En 1895 integró la comisión que vigilaría la construcción de la fragata escuela *Sarmiento* y en 1900 hizo lo mismo con los primeros acorazados *Rivadavia* y *Moreno*, adquiridos en Italia y luego cedidos a Japón. En 1904 fue comisionado como observador naval en la guerra ruso-japonesa y presenció la Batalla de Tsushima. En 1906 regresó al país para asumir el comando de la 2ª División Naval y más tarde fue nuevamente enviado al exterior, para supervisar la construcción de los dreadnoughts *Rivadavia* y *Moreno*, adquiridos en Estados Unidos. Cuando los buques llegaron al país fue elegido comandante de la Flota de Mar, y entre 1922 y 1928 ocupó el cargo de ministro de Marina, durante la presidencia de Marcelo Torcuato de Alvear. Se retiró como almirante.

²¹⁴ DEHN, Fondo Domecq García, Caja 5, Legajo 30, “Carta de Enrique Fliess a Manuel Domecq García”, Puerto Militar, 12/02/1917; DEHN, Fondo Domecq García, Caja 5, Legajo 30, “Carta de Manuel Beninson a Enrique Fliess”, Puerto Militar, 19/02/1917.

conservación del material, para el servicio de vigilancia y para evitar desgracias personales; la refrigeración de [la Santa Bárbara] se ha disminuido reuniendo las pólvoras en las S. Bárbaras extremas de popa y proa y no puede ser más reducida sin riesgo para la conservación de la pólvora; la ventilación y extracción de aire se ha reducido al mínimo compatible con la habitabilidad y condiciones sanitarias de los compartimentos interiores.²¹⁵

Molesto por la falta de presupuesto y el “abandono absoluto” de toda preparación militar, el ministro Sáenz Valiente advirtió que la guerra eventualmente demostraría las “deplorables consecuencias [de ese] criterio adoptado como norma de gobierno”. Economizar costos en una marina de guerra era “desastroso”, porque llegado el momento de utilizarla no sería posible improvisar sus capacidades.²¹⁶

Si se quiere mantener el puesto que al país corresponde en América, hay que mantener una Marina fuerte, y esto nunca se conseguirá si se subordinan sus necesidades al único criterio de lo que ella cuesta. El mantenimiento [...] del material moderno con que cuenta ya nuestra Escuadra, es caro; ello significa: mucho personal para atender [...] los buques, aparte del necesario en los arsenales [...] mucho consumo de combustible, porque los conocimientos [...] teóricos exigen [...] experimentación que sólo se consigue con los barcos en movimiento y los simulacros de combate [...] mucha munición, porque sólo tirando, y mucho, puede pretenderse eficacia en el tiro real [...] y, finalmente, mucho material de entretenimiento, porque los barcos deben estar siempre bien provistos, para su propia conservación y para que el personal viva en ellos con todo el confort que se merece el ciudadano que ofrenda años de su existencia al servicio de la patria.²¹⁷

En octubre de 1916 cambió el gobierno: el radical Hipólito Yrigoyen fue elegido presidente. Desde el comienzo,

²¹⁵ Ibid.

²¹⁶ SÁENZ VALIENTE, *Memoria...*, cit., 1916, pp. 4-5.

²¹⁷ Ibid., pp. 5-6.

el mandatario supo sostener la neutralidad argentina en la guerra, pero tomó algunas medidas que no fueron bien recibidas por las Fuerzas Armadas.²¹⁸ Por ejemplo, designó civiles al frente de los ministerios de Guerra y Marina, cargos que tradicionalmente habían sido ocupados por militares.²¹⁹ El vicealmirante Sáenz Valiente fue reemplazado por el ingeniero agrónomo Federico Álvarez de Toledo, que no tenía vínculo alguno con la carrera naval.²²⁰ De hecho, no faltaron los medios de prensa que tomaron con humor su nombramiento, haciendo burla de su nula experiencia marinera.²²¹

En 1917, la solución de los problemas de la Armada seguía pendiente. El alférez de navío retirado Benjamín Villegas Basavilbaso, por entonces profesor de historia en la Escuela Naval Militar y director del Boletín del Centro Naval, publicó un artículo donde afirmaba lo importante que era disponer de un ejército y una armada, aunque su mantenimiento gravitara pesadamente sobre las rentas públicas. En realidad, decía, esos gastos siempre habían preocupado a economistas y políticos, porque erróneamente los consideraban como improductivos. Pero el valor de un ejército y una armada bien preparados “moral y materialmente” eran incalculables, pues eran la única garantía de la “independencia nacional y política” de un país.²²²

²¹⁸ “La transmisión del mando”, en *Fray Mocho*, 20/10/1916; WEINMANN, *Argentina...*, cit., pp. 104-106; GOÑI DEMARCHI, Carlos A., SEALA, José N. y Germán W. BERRAONDO, *Yrigoyen y la Gran Guerra. Aspectos desconocidos de una gesta ignorada*, Ediciones Ciudad Argentina, Buenos Aires, 1998.

²¹⁹ ROUQUIÉ, Alain, *Poder militar y sociedad política en la Argentina*, tomo 1, Hyspamérica, Buenos Aires, 1986, p. 152.

²²⁰ “El retiro del vicealmirante Sáenz Valiente”, en *Fray Mocho*, 15/09/1916; “Los nuevos ministros”, *Fray Mocho*, 20/10/1916; “Colaboradores del Presidente Irigoyen - Los miembros del gabinete”, en *Mundo Argentino*, 25/10/1916.

²²¹ “El Comandante Panitruko y el Capitán Pejerrey”, en *Mundo Argentino*, 15/11/1916; “¿A dónde va la nave?”, en *Caras y Caretas*, 10/03/1917.

²²² VILLEGAS BASAVILBASO, Benjamín, “Importancia económica y política de las instituciones militares”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 34, n° 397-399, 1917, pp. 483-484. Benjamín Villegas Basavilbaso (1884-1967)

Lo que señalaba Villegas Basavilbaso iba en sintonía con la situación financiera que transitaba la esfera militar en Argentina. Desde que se inició la guerra, todas las carteras ministeriales habían experimentado algún tipo de reducción presupuestaria. Una de las más perjudicadas fue la de Marina. En 1914 recibió 29.533.955 m\$, luego 26.440.452, en 1915, y 21.262.198, en 1916, que fue el punto más bajo.²²³ En 1917, el presupuesto aumentó levemente a 24.472.407 m\$, pero aún estaba lejos de los tiempos de preguerra y, en realidad, el incremento respondía a la tendencia inflacionaria y al aumento del costo de vida. La mayor parte del presupuesto estaba destinado al pago de sueldos y no a la compra de equipamiento.²²⁴

El presidente Yrigoyen estaba al tanto de la situación operativa y material de la Armada, y lo manifestó en su mensaje anual al Congreso, en 1917:

Al iniciarse la administración actual se pusieron de manifiesto fallas y defectos de organización [...]. Estas [...] no se limitaban solamente a las condiciones del material flotante con la falla casi absoluta de elementos para su cuidado y conservación, sino que también afectaban al personal [...].²²⁵

inició su formación en la Escuela Naval Militar, de donde egresó con el segundo lugar de su promoción. En 1911 pidió su retiro con el grado de alférez de navío, para estudiar Derecho en la Universidad de Buenos Aires, aunque continuó vinculado a la Armada. Fue profesor de historia en la Escuela Naval Militar, asesor letrado del Ministerio de Marina y director del Boletín del Centro Naval. Publicó numerosos artículos y libros sobre historia marítima argentina.

²²³ HCDN, Archivo Parlamentario, Expedientes, "Presupuesto general para el ejercicio de 1916", Buenos Aires, 6/08/1915, foja 3; HCDN, Archivo Parlamentario, Expedientes, "Proyecto de ley de Presupuesto para el ejercicio de 1915", Buenos Aires, 10/07/1914, foja 67; HCDN, Archivo Parlamentario, Expedientes, "Presupuesto general de la administración para el ejercicio económico de 1914", Buenos Aires, 2/01/1914, foja 3.

²²⁴ HCDN, Archivo Parlamentario, Expedientes, "Presupuesto de gastos de la administración y cálculo de recursos para el ejercicio económico de 1917", Buenos Aires, 11/07/1916, foja 2; ROUQUIÉ, *Poder...*, cit., pp. 153-154.

²²⁵ YRIGOYEN, Hipólito, *Pueblo y Gobierno*, tomo 4, Raigal, Buenos Aires, 1956, p. 105.

La Marina poseía una cantidad de combustible tan pequeña, que le resultaba difícil completar la instrucción de los cuadros; y las partidas presupuestarias destinadas al aprovisionamiento general ya se encontraban agotadas, por lo menos, desde finales del año anterior. Para Yrigoyen, esas cuestiones debían ser inmediatamente atendidas, para que el “poder naval sea realmente eficaz”. Era un asunto de “seguridad nacional” y hasta de “patriotismo”, dado el estado de guerra en el que se encontraba “la parte más civilizada de la humanidad”.²²⁶

Cuando llegó al Ministerio de Marina, Federico Álvarez de Toledo convocó a los jefes de todas las direcciones navales, para ser debidamente informado del estado de la Fuerza. Terminado ese compás de espera, redactó su primera memoria ministerial, donde presentó un cuadro general de la situación.²²⁷ Se indicaba que la “honda crisis” que atravesaba el país, como consecuencia de la guerra europea, no había sido propicia al desarrollo de la Armada, que experimentaba un período de “achatamiento [e] inactividad” que mal se avenía con las necesidades de la defensa nacional. Faltaban combustibles y aprovisionamientos.²²⁸

Para solucionar aquellos problemas, Álvarez de Toledo pedía la intervención de los poderes públicos. Sugería instalar talleres para la fabricación de municiones y desarrollar la explotación de los yacimientos carboníferos nacionales que, si bien eran de inferior calidad que los importados,

²²⁶ Ibid., pp. 105-106.

²²⁷ Federico Álvarez de Toledo (1875-1939) nació en Saladillo, Provincia de Buenos Aires. Cursó sus estudios secundarios en Francia y cuando regresó al país se recibió de ingeniero agrónomo en la Universidad de La Plata. Llegó a ser diputado, ministro de Marina (1916-1919), ministro plenipotenciario en Londres, interventor nacional de Tucumán, presidente del Banco Nación y embajador argentino en Francia.

²²⁸ MINISTERIO DE MARINA, *Órdenes Generales*, Dirección General del Personal, Buenos Aires, 1916; ÁLVAREZ DE TOLEDO, Federico, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1916-1917*, L. J. Rosso y Cía., Buenos Aires, 1917, p. 4.

colaborarían en “independizar del extranjero” la capacidad de mover la Escuadra.²²⁹

Las reflexiones que sugieren los acontecimientos extraordinarios que se desarrollan en el mundo, conducen [...] a creer que las naciones, para su tranquilidad, necesitan algo más que una política sabia, procederes generosos y elevados, tratados ventajosos con los demás países, riqueza y otras condiciones que les da rango en los congresos de la paz, de las industrias, de las ciencias: necesitan ser fuertes.

Hoy lo somos, dentro de nuestra acción exterior limitada, en lo que concierne a los buques con que cuenta nuestra armada y al personal que los tripula; sólo necesitamos complementar, como se deja dicho, nuestros recursos bélicos y dotar a los arsenales y apostaderos de todos aquellos elementos que necesitan; ésta es obra fácil, pues para realizarla sólo se requiere dinero y patriotismo.²³⁰

El ministro también habló sobre la situación operativa de la Flota. En 1917, de los 31 buques de guerra que la componían, 23 databan del siglo anterior.²³¹ Muchos debían ser radiados, porque eran muy antiguos, mientras que otros funcionaban únicamente con costos elevados, que de ningún modo justificaban los limitados servicios prestados. Fue así como se decidió disponer la venta de los cruceros *25 de Mayo* y *Patagonia*, el cazatorpedero *Espora* y algunos torpederos. A las unidades más antiguas, que habían perdido parte de su valor militar, se las destinó a tareas auxiliares. El *Uruguay* y el *Piedrabuena*, con más de cuatro décadas de servicio, y el *Patria*, construido a fines del siglo XIX, pasaron a cumplir tareas hidrográficas. La Flota no consiguió reemplazar esas bajas y perdió tonelaje y capacidad operativa.²³²

La cartera de Marina esperaba la finalización del conflicto para reiniciar las compras de armamentos. Eran

²²⁹ Ibid., pp. 4-5.

²³⁰ Ibid., pp. 5-6.

²³¹ ÁLVAREZ DE TOLEDO, *Memoria...*, cit., 1917.

²³² Ibid., p. 17.

especialmente altas las expectativas de incorporar submarinos. La Armada no disponía de ellos, lo que la ubicaba en una situación de relativa inferioridad frente a otros países de la región, que sí los tenían, como Perú, Brasil y Chile.²³³

[...] se ve ya delinearse una revolución en el empleo de las armas ya conocidas y experimentadas y la creación de una nueva táctica en aquellas que la actual conflagración ha desarrollado a su máximo grado; me refiero principalmente al submarino. No debemos olvidar que todos los países sudamericanos que tienen escuadra, cuentan ya con esta clase de buques, lo que nos coloca en situación de relativa inferioridad, no tanto por el poder militar que estos elementos [...] representan, cuanto por el hecho de que nuestro personal no ha tenido todavía oportunidad de conocerlos ni estudiarles.²³⁴

Mientras tanto, se dispuso el envío de un grupo de oficiales a Estados Unidos para que se incorporaran a su escuadra y adquirieran allí conocimientos y capacitación en las nuevas armas.²³⁵ En estas gestiones, Álvarez de Toledo destacó la mejor voluntad que había tenido el “gobierno amigo” de ese país.²³⁶

Los tenientes de fragata Francisco Lajous, Osvaldo Repetto, Eduardo Ceballos y Vicente Ferrer fueron destinados a la Escuela de Submarinos de New London, Connecticut, donde asistieron a clases teóricas y conferencias, y realizaron inmersiones de práctica a bordo de sumergibles.

²³³ Perú compró dos submarinos en Francia –*Teniente Ferré* y *Teniente Palacios*– y Brasil tres en astilleros italianos, denominados *F-1*, *F-3* y *F-5*. Chile había encargado los suyos en Estados Unidos –*Iquique* y *Antofagasta*– pero nunca llegaron, y luego recibió otros seis de Gran Bretaña –*H-1 Guacolda*, *H-2 Tegualda*, *H-3 Rucumilla*, *H-4 Quidora*, *H-5 Fresia* y *H-6 Guale*–, en compensación por los buques que se le habían requisado durante la guerra.

²³⁴ ÁLVAREZ DE TOLEDO, *Memoria...*, cit., 1917, p. 18.

²³⁵ “Oficiales argentinos en la escuadra yanqui”, en *Fray Mocho*, 23/02/1917; “Called Proof of Good Will. Mayor Points to Service Offered by 10 Men of Argentine Navy”, en *The Boston Globe*, 21/03/1917; “Here to study U.S. Navy. Ten Lieutenants from Argentina Report to Secretary Daniels”, en *The Evening Star*, 26/03/1917.

²³⁶ ÁLVAREZ DE TOLEDO, *Memoria...*, cit., 1917, p. 18.

Por su parte, los alféreces de navío Gonzalo D. Bustamante, Héctor Vernengo Lima y Juan Galfrascoli sirvieron en los acorazados, mientras que el teniente de fragata Ricardo Fitz Simón, el alférez de navío Ceferino Pouchan y el alférez de fragata Marcos Zar fueron a la *Naval Air Station* de Pensacola. Estos últimos obtuvieron allí sus certificados internacionales de pilotos aviadores y, finalizada su instrucción, partieron hacia el frente europeo, integrando la Fuerza Expedicionaria Norteamericana. Se sumaron a unidades aéreas operativas y realizaron patrullas y acciones antisubmarinas.²³⁷

Mientras estuvieran en Estados Unidos, estos oficiales tenían estrictas órdenes de conducirse de modo profesional, con “seriedad, tacto y cultura”. Cumplirían con todas las órdenes, disposiciones y horarios vigentes en sus respectivas tareas y destinos, y se dedicarían con empeño a observar minuciosamente todo aquello que pudiera ser beneficioso para la Armada. De ellos se esperaban informes regulares sobre asuntos tales como torpedos, tiro, motores, baterías y táctica, sin escatimar ningún detalle, por más insignificante que pareciera. Los que estaban en los buques de línea realizarían un estudio prolijo de la organización, los servicios a bordo, los métodos de enseñanza, y la preparación y ejercitación del personal.²³⁸ Aquellos embarcados en submarinos harían un análisis profundo de cada uno de los elementos constitutivos del arma y, una vez conocieran bien el manejo del material, efectuarían navegaciones y “demás evoluciones tendientes al dominio absoluto del conjunto”. Los pilotos

²³⁷ BURZIO, *Armada Nacional...*, cit., pp. 146-147; ARGUINDEGUY, *Historia...*, tomo 1, cit., p. 37; BLACK, *Naval...*, cit., p. 78. El desempeño de todos los oficiales fue sobresaliente. Por sus servicios prestados, el congreso estadounidense les otorgó la *Victory Medal* cuando finalizó la guerra. En 1918, otros tres oficiales –el teniente de fragata José Oca Balda y los alféreces de navío Ramón Poch y Alberto Teisaire– fueron enviados a seguir cursos en Estados Unidos, en la Escuela de Submarinos de New London y en la Estación de Torpedos de Newport.

²³⁸ DEHN, Fondo Bustamante, “Instrucciones generales para oficiales embarcados en buques de la Escuadra Norte Americana Año 1917”, fojas 1-3.

se dedicarían muy especialmente a conocer el material en detalle, sometiéndose a un entrenamiento progresivo y constante, antes de iniciar vuelos de exploración.²³⁹

El envío de oficiales argentinos a la *Naval Air Station* de Pensacola estaba en sintonía con el deseo del Ministerio de Marina de desarrollar la aviación naval en el país. Incluso, ya se habían dado los primeros pasos cuando en el presupuesto de 1917 se asignaron fondos a esa arma, aunque se indicaba que el material disponible todavía era “insignificante [y que] apenas dos o tres” oficiales tenían práctica de vuelo.²⁴⁰

Respecto a los transportes, se subrayaba que se tenían los mismos que hacía 20 años, porque el gobierno no había tenido éxito en adquirir algunos de los mercantes internados.²⁴¹ Ejemplo de esto último fue el caso del vapor austríaco *Frigida*, internado en el puerto de Buenos Aires desde 1914, pero adquirido al año siguiente por la Compañía Sud Atlántica de Miguel Mihanovich por 15.500 libras, y rebautizado *Moinho Fluminense*.²⁴² En diciembre de 1916, el Poder Ejecutivo elevó un proyecto de ley al Congreso sobre la conveniencia de comprar ese buque, pues era “imposible” encontrar otros nuevos, en condiciones de ser adquiridos en cualquiera de los mercados; y además, encargarlos en astilleros no solo era costoso, sino que requería plazos de entrega que resultaban inaceptables. No obstante, cuando se supo que el gobierno pagaría la elevada suma de 1.265.727 m\$N por un buque “viejo” y que tenía casi 30 años, el Congreso entró en acalorados debates y la operación quedó sin efecto.²⁴³ Finalmente, en 1917 la Armada consiguió

²³⁹ *Ibid.*, fojas 8 y 16.

²⁴⁰ ÁLVAREZ DE TOLEDO, *Memoria...*, cit., 1917, p. 19.

²⁴¹ *Ibid.*

²⁴² AMREC, AH/0030/10, “Telegrama del Dr. Carlos Meyer al ministro de Relaciones Exteriores”, Buenos Aires, 12/07/1915, fojas 22-26.

²⁴³ HCDN, Archivo Parlamentario, Expedientes, “La Comisión de Marina se ha expedido en el mensaje y proyecto de ley sobre compra de un transporte para la Armada”, Buenos Aires, 29/12/1916, fojas 1-4; “El negocio del

algunas embarcaciones, utilizando las ganancias de la venta de petróleo de Comodoro Rivadavia. En Estados Unidos, compró los buques tanque *Ingeniero Huergo* y *Aristóbulo del Valle*, que llegaron a la Argentina bajo el comando del capitán de fragata Carlos Braña y el teniente de navío Pascual Brebbia.²⁴⁴

Para Álvarez de Toledo, una de las cuestiones más urgentes era la del combustible, porque se hallaba vinculada al “progreso y seguridad” de la Nación; además, era inadmisibles que la Escuadra siguiera dependiendo del extranjero para navegar. Por entonces, Argentina adquiriría cierto stock de Estados Unidos, en reemplazo del carbón que antes llegaba de Gran Bretaña, y también estudió la posibilidad de importarlo de Chile, pero las pruebas realizadas en los laboratorios de la Armada probaron que los rendimientos no eran adecuados. Con todo, la cuestión del combustible debía ser solucionada, porque la “guerra moderna” había demostrado la “eficacia de los medios empleados para aislar al enemigo del resto del mundo”. El ejemplo más acabado de ello era el bloqueo naval que desde 1914 Gran Bretaña ejercía sobre Alemania, el cual, además de la escasez de materias primas vitales como carbón y metales, privaba de alimentos a la población.²⁴⁵

Para salvar temporalmente la falta de combustible, Álvarez de Toledo decidió hacer lo mismo que su antecesor: imponer el racionamiento.²⁴⁶ Esto significaba reducir la navegación y los ejercicios de la Escuadra, y tener algunos buques anclados en puerto, con las calderas apagadas. Es lo que ocurrió con el crucero acorazado *Pueyrredón*, en ese

Moinho Fluminense. Información oficial desvirtuada”, en *La Prensa*, 4/01/1917; “El Moinho Fluminense”, en *La Prensa*, 5/01/1917.

²⁴⁴ ARGUINDEGUY, *Apuntes...*, cit., pp. 2307-2319 y 2316-2317.

²⁴⁵ ÁLVAREZ DE TOLEDO, *Memoria...*, cit., 1917, pp. 20-21; COX, Mary Elisabeth, “Hunger Games: Or how the Allied Blockade in the First World War Deprived German Children of Nutrition, and Allied Food Aid Subsequently Saved Them”, en *Economic History Review*, vol. 68, n° 2, 2015, pp. 600-631.

²⁴⁶ ÁLVAREZ DE TOLEDO, *Memoria...*, cit., 1917, p. 22.

entonces sede de la Escuela de Fogoneros. Para economizar carbón en el uso de las calderas y la generación de corriente eléctrica, se lo trasladó a puerto, donde “apagó sus fuegos y recibió corriente de tierra”.²⁴⁷

En 1918 la situación no cambió demasiado. El contexto bélico internacional continuó haciendo difícil el acceso a materiales y repuestos, y fue necesario tomar ciertas medidas. La Orden General n° 12, del 16 de enero, resolvió que, “siendo indispensable disminuir en lo posible las adquisiciones de materiales para aprovisionamientos”, los comandantes de buques y jefes de reparticiones realizaran una prolija inspección de sus dependencias. Cualquier artículo que no fuera de “imprescindible necesidad”, sin importar su estado, debería ser remitido a la administración de Puerto Militar o Río de la Plata.²⁴⁸ Como los elementos no se fabricaban en el país y el stock existente databa de principios de 1917, se hizo economía de ellos. Otra de las medidas fue limitar el número de ejercicios navales y prácticas de tiro, lo que repercutió negativamente en el entrenamiento y formación del personal.²⁴⁹

Álvarez de Toledo sabía lo importante que era el adiestramiento para la Escuadra, pero advertía que “los momentos actuales no eran propicios” para ello. Los cañones de grueso calibre que portaban los acorazados *Rivadavia* y *Moreno* tenían una vida útil limitada y no podían reacondicionarse cuando el desgaste de un prolongado uso redujera su eficacia; peor aún, la munición que empleaban no se fabricaba en el país y no podía reponerse. En este sentido, era preciso iniciar gestiones para instalar una fábrica de pólvora y municiones, y completar el Taller de Artillería, cuya construcción se había iniciado años atrás. Para Álvarez

²⁴⁷ “Un crucero acorazado a palenque”, en *Fray Mocho*, 23/02/1917.

²⁴⁸ MINISTERIO DE MARINA, *Órdenes Generales*, Dirección General del Personal, Buenos Aires, 1918.

²⁴⁹ ÁLVAREZ DE TOLEDO, Federico, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1917-1918*, L. J. Rosso y Cía., Buenos Aires, 1918, pp. 13 y 19.

de Toledo, la contienda enseñaba que un país no podía combatir si no contaba localmente con las materias primas y las industrias necesarias para producir municiones en abundancia. Argentina tenía que independizarse de la industria militar extranjera.²⁵⁰

La Armada intentó suplir la falta de ejercicios de combate con prácticas de navegación, pero la falta de combustible tampoco lo hizo posible. El Ministerio de Marina había comprado carbón en Estados Unidos, pero no tenía los buques suficientes como para traerlo con la regularidad necesaria y los fletes internacionales demandaban sumas demasiado elevadas para las magras cuentas nacionales. La cuestión era de urgencia.²⁵¹

El último año se ha hecho aún más intensa la crisis de los transportes marítimos, provocada por la guerra; los fletes han alcanzado precios extraordinarios [...] y el número de buques disponible para el intercambio comercial con nuestro país ha sido muy inferior al indispensable para llenar sus más imperiosas necesidades.²⁵²

En 1918, se compraron algunos buques, como el vapor *Bahía Blanca*, propiedad de la compañía alemana Hamburgo-Sudamérica, que estaba internado en Puerto Madryn desde 1914.²⁵³ También se emplearon los transportes *Patagonia* y *Tiempo*, los cuales, si bien databan de fines del siglo XIX, se habían reacondicionado utilizando partes de buques desactivados.²⁵⁴ Las incorporaciones fueron muy útiles para el tráfico marítimo entre Buenos Aires y el sur del país,

²⁵⁰ Ibid., p. 20.

²⁵¹ Ibid., pp. 19-20 y 25-26.

²⁵² Ibid., p. 22.

²⁵³ Ibid., p. 23.

²⁵⁴ ARGUINDEGUY, *Apuntes...*, cit., p. 2286. "La creciente escasez de tonelaje está teniendo como consecuencia que se habiliten para la navegación, buques que se habían retirado del servicio definitivamente. Es lo que ha pasado con el pontón *Tiempo*, que se encontraba fondeado en Ushuaia desde 1900, y que acaba de ser incorporado al servicio activo de la Armada." ("El pontón *Tiempo* transformado en transporte", en *Caras y Caretas*, 27/10/1917).

pero aún eran insuficientes. Hacían falta más barcos y más tonelaje.²⁵⁵

La falta de transportes volvió a traer a discusión la necesidad de una marina mercante de bandera, aunque Álvarez de Toledo no compartía esa idea y no inició gestión alguna para concretarla. Creía que no era conveniente “distraer [las] energías” del gobierno con estos problemas y que el Estado debería limitarse solo al estímulo de capitales privados, porque los precios de los fletes volverían a estabilizarse una vez finalizara la contienda. En cambio, Álvarez de Toledo sí se mostró favorable a la incorporación de submarinos; incluso manifestó que ya se habían iniciado estudios sobre el tipo y número de unidades que convendría adquirir.²⁵⁶

Respecto a la situación del componente aeronaval, 1918 resultó ser un año crítico. Por decreto del 11 de febrero, Álvarez de Toledo decidió clausurar el Parque Escuela Fuerte Barragán, debido a la falta de materiales, repuestos y personal entrenado, y hasta tanto se recibieran las informaciones indispensables sobre los tipos de aviones más convenientes, la ubicación de los aeródromos, la reglamentación de escuelas y los métodos de enseñanza.²⁵⁷ La decisión generó opiniones diversas dentro del arco político y militar argentino.

Los diputados Rodolfo Moreno y Alfredo Rodríguez pidieron la presencia de Álvarez de Toledo en la sesión legislativa del 22 de julio para dar explicaciones a la Cámara. En su defensa, el ministro señaló que su decisión había sido acertada, pues “aquel deficiente establecimiento” no hacía más que “continuar malgastando los recursos puestos a su disposición”. Por su parte, las autoridades del Centro Naval, que en ese entonces eran el contraalmirante Juan Martín, el capitán de navío Carlos Daireaux y el capitán de fragata Segundo Storni, estuvieron mayormente de acuerdo

²⁵⁵ ÁLVAREZ DE TOLEDO, *Memoria...*, cit., 1918, pp. 22-23.

²⁵⁶ *Ibid.*, pp. 24 y 34-35.

²⁵⁷ *Ibid.*, p. 32.

con la decisión de Álvarez de Toledo. Si bien les “dolía” decirlo, apuntaban que la clausura del Parque Escuela Fuerte Barragán parecía de una “lógica irrefutable”, dados los “escasísimos recursos” disponibles.²⁵⁸

La Gran Guerra observada por los oficiales navales argentinos

A principios de 1914, la Armada Argentina tenía apostados algunos oficiales en comisiones europeas. Es el caso del teniente de navío Melchor Z. Escola, que había sido destinado junto a los mecánicos Jacinto Riera, Juan Guerin y José Scapuzzi, para seguir cursos de perfeccionamiento de vuelo y visitar escuelas militares y fábricas de aviación.²⁵⁹

Desde Europa, Escola transmitió sus experiencias en varios artículos. El primero de ellos, publicado a mediados de 1914 bajo el título “Experiencias sobre aeroplanos en pleno vuelo”, resumía principios y nociones aprendidas en el Instituto Aerotécnico de la Universidad de París. El propósito era analizar las experiencias del servicio aeronáutico francés, con sus modelos de aeronaves y propulsores, para después formular un proyecto de adquisición de material y un reglamento para la aviación de la Armada:²⁶⁰

[...] anhelamos que se inicie en el Servicio Aeronáutico nuestra marina Militar, una vez terminada esta guerra, e instale en el país el Centro de Aviación [...] por la experiencia que ha debido recoger de los aeródromos existentes ya en el país y por ser la única institución que ha enviado personal al extranjero a estudiar estas cuestiones.²⁶¹

²⁵⁸ “Interpelación al ministro de Marina”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 36, n° 412, 1918, pp. 121-123.

²⁵⁹ ARGUINDEGUY, *Historia...*, tomo 1, cit., p. 22.

²⁶⁰ ESCOLA, Melchor Z., “Experiencias sobre aeroplanos en pleno vuelo”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 33, n° 378-379, 1915, pp. 184.

²⁶¹ *Ibid.*

Sin embargo, el estallido de la Primera Guerra Mundial interrumpió el trabajo de Escola, que junto a su equipo debió regresar al país, a bordo del buque remolcador *Ona*, el 17 de octubre de 1914.²⁶²

Posteriormente, Escola continuó publicando trabajos sobre sus conocimientos y experiencias adquiridos en Europa. Hizo un resumen general de ellos en *Manual de Aviación*, texto que fue editado a fines de 1914 por la imprenta del Ministerio de Marina.²⁶³ Más adelante, publicó dos artículos: “La aviación experimental. Experiencias sobre modelos reducidos”, en 1915, y “La hélice aérea”, a principios de 1916. En ellos expuso algunos de los estudios experimentales con hélices, que se habían realizado en el Instituto Eiffel y en el Instituto Aeronáutico de París.²⁶⁴ El 27 de febrero de 1917 también dictó una conferencia en el salón de fiestas del Centro Naval titulada “Nuestra Marina ante el problema aéreo”. Frente a numerosos jefes y oficiales, reflexionó sobre cuál debería ser la organización, el material y la formación necesaria para desarrollar el componente aeronaval en el país y contribuir a la defensa aérea de la Nación.²⁶⁵ Esos conocimientos que Escola adquirió en Europa le valieron el puesto de jefe del Parque Escuela Fuerte Barragán y la tarea de formar a la nueva generación de pilotos.

La Armada intentó tomar contacto con la guerra europea de primera mano, e inició gestiones para incorporar

²⁶² ARGUINDEGUY, *Historia...*, tomo 1, cit., p. 22.

²⁶³ ESCOLA, Melchor Z., *Manual de Aviación*, Imprenta del Ministerio de Marina, Buenos Aires, 1914.

²⁶⁴ ESCOLA, Melchor Z., “La aviación experimental. Experiencias sobre modelos reducidos”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 33, n° 382-383, 1915, pp. 461-518. Ese trabajo sería luego publicado como libro: ESCOLA, Melchor Z., *La aviación experimental. Experiencias sobre modelos reducidos*, Talleres Gráficos Centenario, Buenos Aires, 1915; ESCOLA, Melchor Z., “La hélice aérea”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 33, n° 384-385, 1916, pp. 585-636; ESCOLA, Melchor Z., “La hélice aérea (continuación)”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 33, n° 386-387, 1916, pp. 857-895.

²⁶⁵ “Crónica nacional”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 34, n° 397-399, 1917, p. 534. El contenido de la conferencia se editó en formato libro: ESCOLA, Melchor Z., *Nuestra Marina ante el problema aéreo, s/e*, Buenos Aires, 1917.

algunos oficiales en las escuadras beligerantes, en calidad de observadores. El ministro de Marina Juan Pablo Sáenz Valiente se comunicó con el ministro de Relaciones Exteriores, José Luis Murature, para coordinar las gestiones:

Siendo de alta conveniencia para este Departamento poder disponer –una vez terminada la guerra Europea– de informaciones seguras respecto de la utilización y eficiencia de los actuales elementos navales que entrarán en acción, tengo el agrado de dirigirme a V. E. pidiéndole quiera dar instrucciones telegráficas a los Ministros Argentinos en Londres, París y Berlín para que gestionen de los respectivos Gobiernos la incorporación a las fuerzas navales de esos países, de uno o más jefes de nuestra Armada de los que se constituyen las Sub-comisiones que en ellos vigilan nuestras construcciones.²⁶⁶

Por practicidad, se decidió optar por oficiales que ya residían en Europa. Los destinos se acordaron del siguiente modo: el capitán de fragata Arturo Celery y el teniente de navío Aureliano Rey irían a las escuadras alemanas, los tenientes de navío Francisco Arnaut y Teodoro Caillet-Bois a las británicas, y el capitán de fragata Bernabé Meroño y el teniente de navío Pascual Brebbia a las francesas. El jefe de la Comisión Naval en Europa, capitán de navío Julián Irizar, concertó los permisos por medio de los ministros argentinos en Londres, París y Berlín.²⁶⁷

No obstante, Francia no accedió al pedido argentino, argumentando que solo embarcaría oficiales de países aliados.²⁶⁸ Tampoco lo hizo Gran Bretaña, declarando que no

²⁶⁶ AMREC, AH/0044/25, “Telegrama del ministro de Marina al ministro de Relaciones Exteriores”, Buenos Aires, 18/08/1914, foja 1.

²⁶⁷ AMREC, AH/0044/25, “Telegrama del ministro de Marina al ministro de Relaciones Exteriores”, Buenos Aires, 18/08/1914, fojas 1-2.

²⁶⁸ AMREC, AH/0044/17, “Telegrama del ministro argentino al ministro de Relaciones Exteriores”, Burdeos, 21/11/1914, foja 3. De hecho, Bernabé Meroño le transmitió su “desencanto” a Juan Pablo Sáenz Valiente, por no haber conseguido embarcar en la escuadra francesa, cuando había “trabajado y luchado tanto” para ello (DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo

sería posible incorporar oficiales de ningún país neutral en las operaciones de guerra de su escuadra.²⁶⁹ El Imperio Alemán también se negó, por los mismos motivos, aunque en señal de buena voluntad accedió al nombramiento de Arturo Celery como agregado naval.²⁷⁰ En consecuencia, se ordenó el regreso de la mayor parte de los jefes, oficiales y personal subalterno.²⁷¹ Solo permanecieron los agregados apostados en Alemania (Arturo Celery), Francia (Bernabé Meroño) y Gran Bretaña (Julián Irizar).²⁷²

En ellos recaería la tarea de mantener informados a los altos mandos sobre las novedades del frente. El artículo 139 del “Reglamento de Disciplina”, vigente desde 1910, disponía que los oficiales destacados en el extranjero tenían el deber de enviar al Ministerio de Marina todas las informaciones que pudieran interesar al gobierno y a la Armada.²⁷³ Y así ocurrió. Bernabé Meroño envió correspondencia con actualizaciones sobre lo que sucedía en Francia y el resto

4, “Carta de Bernabé Meroño a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Nantes, 18/10/1914).

269 AMREC, AH/0044/19, “Telegrama cifrado n° 674 del ministro argentino al ministro de Relaciones Exteriores”, Londres, 19/09/1914, foja 3.

270 AMREC, AH/0065/16; “Telegrama cifrado del ministro argentino al ministro de Relaciones Exteriores”, 4/09/1914, foja 32; AMREC, AH/0044/24, “Telegrama cifrado del ministro argentino al ministro de Relaciones Exteriores”, Buenos Aires, 11/09/1914, foja 1. Con anterioridad, Arturo Celery ya había manifestado su deseo de ser nombrado agregado naval en Berlín. En su favor, aseguraba que tenía “muchos amigos” entre la oficialidad de la marina alemana (DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 4, “Carta de Arturo Celery a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Kiel, 26/08/1914, fojas 1-2).

271 SÁENZ VALIENTE, *Memoria...*, cit., 1915, p. 5.

272 AMREC, AH/0065/16; “Telegrama cifrado del ministro de Relaciones Exteriores al ministro argentino en Londres”, 4/09/1914, foja 32; AMREC, AH/0065/16; “Telegrama cifrado del ministro de Relaciones Exteriores al ministro argentino en Londres”, 10/09/1914, foja 35; AMREC, AH/0065/16; “Telegrama cifrado del ministro de Relaciones Exteriores al ministro argentino en Londres”, 15/09/1914, foja 38.

273 “Reglamento de Disciplina”, en MINISTERIO DE MARINA, *Leyes...*, cit., p. 22.

de las naciones beligerantes.²⁷⁴ En ocasiones, no dudó en transmitir sus pensamientos y reflexiones personales sobre la guerra que observaba:

Durante muchos años la Europa se preparó para la guerra y los pueblos hicieron múltiples esfuerzos para que no estallara, hasta que un mal día estalló.

[...] la guerra que ya nos da algunas enseñanzas o mejor dicho nos confirma en ciertas ideas consideradas por muchos con un poco de preocupación.²⁷⁵

En Alemania, Alberto Sáenz Valiente y Arturo Celery integraban la subcomisión encargada de vigilar la construcción de los buques del astillero Germaniawerft, en Kiel. Desde allí intentaron enviar informes, aunque la tarea no resultó fácil, por la censura y vigilancia que ejercía el Imperio Alemán:

Nuestra fuente de información son los diarios italianos pues ellos traen noticias completas de los dos bandos con detalles de acciones y batallas, yo los tengo coleccionados desde el 1º número; de los diarios de aquí [Alemania] pocas son las noticias pues estas son únicamente las de fuentes alemanas [...] sin mayores detalles pues aquí no se da a luz una sin antes haber pasado por las manos de la autoridad militar. Aquí es completamente imposible tomar datos ni noticias, porque en todas las cosas de carácter militar pesa un secreto invulnerable.

[...] teníamos cerradas todas las puertas del astillero y prohibida la entrada, y así en todas partes, de un cierto círculo o radio de la ciudad no se puede salir, porque se tropieza con

²⁷⁴ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 4, “Carta de Bernabé Meroño a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Nantes, 18/10/1914 y “Carta de Bernabé Meroño a Juan Pablo Sáenz Valiente”, París, 21/06/1915.

²⁷⁵ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 4, “Carta de Bernabé Meroño a Juan Pablo Sáenz Valiente”, París, 14/07/1915, fojas 10 y 12. Bernabé Meroño (1868-1918) egresó de la Escuela Naval Militar, entre los primeros puestos de su promoción. Permaneció continuamente embarcado en buques, hasta que fue asignado a la Comisión Naval en Europa. Primero pasó a la subcomisión en Francia y luego fue nombrado agregado naval. Falleció en enero de 1918, mientras ejercía sus funciones.

centinelas que le cierran el paso y que a lo mejor lo toman a uno como espía.²⁷⁶

Eventualmente, Alberto Sáenz Valiente decidió volver a la Argentina, pero Arturo Celery se quedó. Permaneció como agregado naval y tuvo más éxito en la recopilación de información, tal vez por sus “amigos” en la oficialidad alemana. Los datos que aportó fueron variados. Solía enviar “un boletín de la guerra”, que se publicaba en Berlín, con noticias oficiales y traducciones de artículos de los principales diarios alemanes.²⁷⁷ En una carta del 2 de septiembre de 1914, también le adjuntó al ministro Sáenz Valiente planos de los campos de operaciones, con algunas anotaciones sobre la posición de los ejércitos, y le comunicó cómo los alemanes estaban a “pocos kilómetros de París” y cómo sus aviadores no dejaban de bombardear la ciudad.²⁷⁸ Otras correspondencias, con más datos, fueron enviadas durante los años siguientes.²⁷⁹

El grueso de las noticias que la Armada recibía de Europa provenía de su Comisión Naval en Londres, a pesar de que la guerra había “trastornado” sus tareas.²⁸⁰

²⁷⁶ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 5, “Carta de Alberto Sáenz Valiente a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Kiel, 30/09/1914, fojas 1 y 2.

²⁷⁷ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 4, “Carta de Arturo Celery a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Kiel, 26/08/1914, foja 4.

²⁷⁸ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 4, “Carta de Arturo Celery a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Berlín, 2/09/1914, foja 2; DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 4, “Carta de Arturo Celery a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Berlín, 17/09/1914, fojas 1-4.

²⁷⁹ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 4, “Carta de Arturo Celery a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Kiel, 1/10/1914, fojas 1-5; DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 4, “Carta de Arturo Celery a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Berlín, 24/11/1914, fojas 1-6; DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 4, “Carta de Arturo Celery a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Berlín, s/f, fojas 1-6; DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 4, “Carta de Arturo Celery a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Berlín, 22/03/1916, fojas 1-7.

²⁸⁰ AGARA, Caja 15824, Comisiones navales, “Informe del jefe de la Comisión Naval Argentina en Londres”, 4/12/1915, foja 1.

La Comisión se ha preocupado [...] del estudio de diversos asuntos de interés para nuestra Marina, los cuales han sido elevados [...] a medida que se llevaban a cabo [...].

Igualmente desde que estalló la guerra europea, se han elevado periódicamente [...] todos los informes que ha sido posible conocer sobre las operaciones en que ha intervenido la marina, como asimismo se ha enviado toda la bibliografía aparecida en Inglaterra con motivo de la misma.²⁸¹

Como Julián Irizar le notificó a Sáenz Valiente, en una carta fechada el 22 de septiembre de 1914, la Comisión debió enfrentar la censura y la falta de acceso a información:

[...] no se tienen más noticias de la guerra que las que publican los diarios y que seguramente son transmitidas a Buenos Aires por las agencias [...]. Se sabe lo que la censura quiere que se sepa y nada más [...]. Yo me veo a menudo con los Agregados Navales y con los otros jefes de Comisión y todos estamos al nivel de los que pueden leer diarios. Oficialmente no se consigue un dato, es una guerra en secreto y eso que en Inglaterra es donde hay más [libertad], en Francia y sobre todo en Alemania y Austria se vive completamente en la luna. Allí no hay más noticias que las que da el Gobierno, de acuerdo a lo que quiere hacer creer.²⁸²

En despachos posteriores, Irizar revelaría que “desgraciadamente” las naciones beligerantes no mostraban muchas disposiciones para dejar “ver lo que hacen” y que los agregados navales estaban “furiosos”, porque desde el comienzo les habían cerrado “las puertas que antes tenían abiertas”.²⁸³

Este año pasado de continua experiencia en que toda la ciencia y energías se han puesto al servicio del arte de la guerra, debe haber producido adelantos maravillosos en la industria

²⁸¹ Ibid., foja 2.

²⁸² DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 1, “Carta de Julián Irizar a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Londres, 22/09/1914, foja 2.

²⁸³ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 1, “Carta de Julián Irizar a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Londres, 4/11/1914, foja 1.

naval. Es de lamentar tanta reserva, que hace tan difícil sino imposible penetrar el misterio.

[...] no solo por deber sino por el interés personal [...] he tratado y trato [que] me dejen ver algo, pero imposible, las cosas de la Armada están rodeadas de una barrera de ocultación impenetrable.²⁸⁴

La falta de acceso a información complicó la actividad de la comisión argentina. Por ejemplo, Julián Irizar deseaba incluir en sus despachos un capítulo sobre la actualización del material naval empleado en la guerra, dada su “gran evolución” en los últimos tiempos, “no solo por la experiencia adquirida en el servicio efectivo”, sino “por el genio inventivo” que había despertado. Pero resultaba difícil obtener datos confirmados sobre aquellos progresos. Gran Bretaña había establecido un “secreto absoluto” y una completa prohibición de todo material que aportara detalles sobre sus buques, a punto tal que solo el hecho de “intentar averiguaciones” era considerado espionaje.²⁸⁵

Pese a las limitaciones, Irizar logró mantener informado al ministro Sáenz Valiente sobre la guerra y las armas empleadas por los contendientes:

Por acá la catástrofe europea sigue complicándose cada vez más. Parece que no va a quedar nadie sin entrar en el entrevero [...]. A medida que el tiempo pasa, el final aparece más lejano [...]. En el campo naval siguen los sumergibles y las minas con el récord de víctimas [...]. Alemania se presta para el [empleo] de sumergibles, que son los únicos que por ahora han usado con éxito el torpedo [...].²⁸⁶

Entre las cosas extraordinarias que se hablaban desde hace tiempo y que a mí me parecía cuento, está el cerco con redes

²⁸⁴ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 1, “Carta de Julián Irizar a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Londres, 12/08/1915, foja 1.

²⁸⁵ AGARA, Caja 15824, Comisiones navales, “Informe...”, 4/12/1915, cit., foja 2.

²⁸⁶ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 1, “Carta de Julián Irizar a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Londres, 12/11/1914, foja 1.

metálicas del canal de la Mancha, Mar de Irlanda y los puertos principales. Recién me he convencido de que es cierto [...]

[...] otra de las ramas que progresa mucho es la aérea. A los dirigibles los suceden los superdirigibles y se empieza a desarrollar un tipo, diríamos de *destroyer*, que es un dirigible pequeño con gran velocidad y gran poder para elevarse alto con rapidez, provistos de [...] explosivos para atacar a los dirigibles grandes.²⁸⁷

En oportunidades, también transmitió algunas de sus experiencias. En una carta de octubre de 1915, decía:

Ayer hemos tenido una respetable visita de Zeppelines. Han estado sobre Londres a las 9, a las 12 y a las 3 de la mañana, con un resultado de unas 170 víctimas, según los diarios, en su mayoría mujeres y niños. Tanto a este como a otro raid anterior, los he visto muy bien [...].²⁸⁸

La Comisión Naval en Londres enviaba sus informes al Ministerio de Marina bajo el rótulo “noticias sobre la guerra”, junto a las proclamaciones, decretos y bibliografía que se iban publicando.²⁸⁹ Con ese contenido, la Comisión solía también elaborar algunos estudios y trabajos, muchos de los cuales se publicaban en la *Revista de Publicaciones Navales*, para facilitarle el acceso al resto de la oficialidad.²⁹⁰ Es el caso de “La aviación en la guerra”, de febrero de 1915, que resumía las operaciones aéreas, con detalles sobre las

²⁸⁷ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 1, “Carta de Julián Irizar a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Londres, 12/08/1915, fojas 1 y 3.

²⁸⁸ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 1, “Carta de Julián Irizar a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Londres, 15/10/1915, foja 2.

²⁸⁹ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 1, “Carta de Julián Irizar a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Londres, 22/09/1914, foja 3.

²⁹⁰ La *Revista de Publicaciones Navales* se lanzó por primera vez en mayo de 1901. A diferencia del *Boletín del Centro Naval*, se basó en la traducción y difusión de artículos de interés profesional ya publicados en revistas y periódicos extranjeros. Dependía del Servicio de Inteligencia Naval y del material facilitado por los agregados navales. Se distribuía gratuitamente entre el personal superior de la Armada, las embajadas argentinas y los oficiales extranjeros destinados en Buenos Aires.

unidades, materiales y elementos utilizados.²⁹¹ Otro artículo daba cuenta de los buques que cada nación había perdido, entre noviembre de 1914 y enero de 1915, con una planilla que indicaba el impacto de las distintas armas sobre el número y tonelaje de los hundimientos, dilucidando cuál de ellas había sido la más efectiva:

¿Debemos deducir por esto que el torpedo esté por sobrepasar al cañón?

No lo creemos. Es el carácter especial de la guerra moderna en el Mar del Norte lo que da esta ventaja al torpedo; pero en las batallas decisivas será siempre el cañón el arma que resolverá la victoria.²⁹²

En otros casos, la Comisión informó sobre cuestiones diversas, como las batallas y enfrentamientos entre escuadras, el derecho internacional y la situación de los neutrales, el bloqueo naval británico y las campañas submarinas alemanas, y el impacto de la guerra en el costo de los fletes y el comercio marítimo.²⁹³

En junio de 1916, el capitán de navío José Moneta relevó a Julián Irizar y se puso al frente de la Comisión Naval en Europa. Para ello se trasladó a Londres, junto

²⁹¹ "La aviación en la guerra", en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 27, n° 232, 1915, pp. 473-480.

²⁹² "Estadística de pérdidas navales", en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 27, n° 231, 1915, p. 365.

²⁹³ "Cuestiones de Derecho Internacional en conexión con la guerra europea", en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 27, n° 234, 1915, pp. 803-816; "Derechos de los neutrales. Contestación de Inglaterra a los Estados Unidos", en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 27, n° 234, 1915, pp. 817-840; "Zonas minadas en el Mar del Norte", en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 28, n° 235, 1915, pp. 91-93; "Despacho del almirante Beatty sobre el combate del Mar del Norte", en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 28, n° 235, 1915, pp. 101-105; "Parte del Almirante H. Hood, sobre operaciones navales en las costas belgas", en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 28, n° 236, 1915, pp. 169-172; "Derechos de los neutrales en el mar", en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 28, n° 239, 1915, pp. 579-596; "Informe del Almirante de Robeck sobre las operaciones en los Dardanelos", en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 28, n° 239, 1915, pp. 597-607.

a su esposa, Margarita Ceballos, a bordo del vapor inglés *Amazon*. El contexto bélico hacía peligroso ese viaje, porque había que atravesar zonas donde operaban submarinos alemanes. Sobre su experiencia cruzando el Atlántico, Moneta escribiría algunas interesantes notas personales:²⁹⁴

[...] la ruta del Amazon [...] era dirigida por órdenes radio-telegráficas de las divisiones de cruceros de la Marina inglesa, que controlaban el océano. Luces apagadas y constantes cambios de rumbo haciendo zigzags, según las informaciones que se hubieran tenido sobre la proximidad de submarinos enemigos; todo el pasaje fue instruido por el capitán para acudir, en caso de ser torpedeado el buque, al puesto asignado [...] en su respectivo bote. En los últimos días, dormíamos semivestidos y nos ejercitábamos en la forma de colocarnos rápidamente los salvavidas de corcho, pensando que si algo llegaba a ocurrir, lo probable sería que nos quedaríamos totalmente a oscuras. Practiqué con los ojos cerrados el camino que debía seguir desde el camarote, por las diversas escalas, hasta encontrarme en la cubierta superior, frente a nuestro bote [...].²⁹⁵

Desde Londres, Moneta cumplió con sus tareas oficiales, enviando comunicaciones regulares a la Cancillería y al Ministerio de Marina. En sus memorias manifestó cómo la guerra submarina había impactado en la provisión de

²⁹⁴ "Captain Don José Moneta has been appointed Naval Attaché to the Argentine Legation, and has arrived in London with Mme. Moneta" (*The Times*, 13/06/1916); "Enlace Moneta-Ceballos", en *Fray Mocho*, 21/04/1916. José Moneta (1869-1941) ingresó a la Escuela Naval Militar a los 15 años y egresó en 1900, con el primer lugar de su promoción. Fue agregado naval argentino en la guerra ruso-japonesa, en 1904. En 1907, fue el comandante de la fragata escuela *Presidente Sarmiento*, en su 8° viaje de instrucción, y más tarde se le encomendó traer de Estados Unidos el recién construido acorazado *Rivadavia*. Ocupó la jefatura de la comisión naval argentina en Londres y desempeñó funciones en el Ministerio de Marina hasta que pidió la baja en 1919. Por sus años acumulados de servicio, fue promovido a contraalmirante. En octubre de 1939, publicó sus memorias, a través de una edición privada con pocos ejemplares que se distribuyó entre familiares y amigos.

²⁹⁵ MONETA, José, *Recuerdos de un marino*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2013, p. 213.

alimentos, obligando a las autoridades londinenses a restringir, mediante el racionamiento, “todo lo que no fuera de un fin práctico para llegar a la victoria final”. Escribió también sobre las incursiones de los zeppelines y aeroplanos alemanes, las señales de alarma, los refugios y “el estrepitoso e impresionante cañoneo que seguía en la oscuridad contra los invisibles aviones enemigos”. Observó a los “cientos de hombres jóvenes y hermosos con miembros amputados [que] entristecían todas las ciudades y playas veraniegas”, y a los “miles de gaseados y ciegos que inspiraban la amargura y el dolor más profundo”.²⁹⁶ Moneta recordaba que no eran “nada favorables” las noticias sobre la guerra, pero observaba cómo el pueblo británico tenía “fe absoluta [y] gran confianza en el triunfo final”.²⁹⁷

Del otro lado del Atlántico, los miembros de la Comisión Naval en Estados Unidos también mantuvieron informado al Ministerio de Marina sobre el desenvolvimiento de la guerra. Desde Camden, Nueva Jersey, el entonces capitán de fragata Jorge Yalour envió varias comunicaciones al ministro Sáenz Valiente:²⁹⁸

La guerra europea, la seguimos aquí con gran interés, a menudo hacemos estrategia de almacenero – pero lo que es innegable y resulta en evidencia, es la organización y preparación, que esos países han tenido para la guerra.²⁹⁹

²⁹⁶ Ibid., pp. 214-216.

²⁹⁷ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 1, Legajo 3, “Carta de José Moneta a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Londres, 14/06/1916, fojas 2-3; DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 1, Legajo 3, “Carta de José Moneta a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Londres, 20/02/1917, foja 5.

²⁹⁸ Jorge Yalour (1874-1929) inició su carrera en la Escuela Naval Militar, de donde egresó en 1895. Su historial de servicio no fue extenso, pero sí destacado. Fue uno de los primeros en navegar las regiones polares y en 1903, bajo el mando del capitán Julián Irizar, formó parte de la tripulación de la corbeta *Uruguay* que rescató a la expedición sueca de Nordenskjöld. En 1916, fue comandante de la fragata *Sarmiento* en el 37° viaje de instrucción y tres años después pidió el pase a retiro, con el grado de capitán de navío.

²⁹⁹ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 7, Legajo 2, “Carta de Jorge Yalour a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Camden, 26/09/1914, foja 5.

Le envió estos datos interesantes que le demostrarán la enseñanza que ya empieza a arrojar la guerra europea. Aquí estamos todos encantados con el éxito de un submarino alemán que por pura diversión se ha mandado al bombo tres cruceros ingleses [...].³⁰⁰

La contienda no solo impactó a los oficiales apostados en el exterior, pues los que se encontraban en el país también siguieron los acontecimientos con gran atención. Por ejemplo, Manuel Lagos tomó nota del hecho que describió Yalour, a saber, el episodio en el que un submarino alemán hundió tres cruceros acorazados británicos, y manifestó por carta sus impresiones:

Me llamó la atención sobre la forma en que actuaron los submarinos alemanes en el ataque del *Aboukir*, *Hogue* y *Cressy*. Estaban parados y los torpedos se colocaron “como con la mano”. El periscopio no tiene “la virtud” de subsanar los inconvenientes resultantes del movimiento del enemigo, cambio de rumbo permanente y velocidad. Mucho se ha experimentado con blanco movable y a velocidad hasta 15 nudos y se ha encontrado que es necesario mucha habilidad y sobre todo oportunidad.³⁰¹

Muchos oficiales opinaron sobre la guerra en escritos publicados en medios especializados.³⁰² Es el caso de Benjamín Villegas Basavilbaso y su artículo “Los cruceros auxiliares. Su evolución ante el derecho internacional”, que detallaba cómo los beligerantes habían armado a vapores y

³⁰⁰ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 7, Legajo 2, “Carta de Jorge Yalour a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Camden, 28/09/1914, foja 2.

³⁰¹ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 6, “Carta de Manuel Lagos a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Santa Elena, 18/12/1914, foja 5.

³⁰² En “tiempo de guerra” o “tirantez de las relaciones internacionales”, los oficiales de la Armada podían hacer publicaciones en prensa y revistas especializadas, pero tenían prohibido divulgar informaciones sobre planes de guerra, operaciones y cualquier otro dato que fuera “de utilidad para un enemigo declarado o presunto” o pudiera “dar una idea del valor de los medios ofensivos o defensivos” con los que contaba el país (“Reglamento de Disciplina”, en MINISTERIO DE MARINA, *Leyes...*, cit., p. 23).

mercantes como corsarios y cruceros auxiliares, para atacar las rutas comerciales de sus enemigos:

La guerra europea nos ha demostrado la insuperable eficacia de los cruceros auxiliares. Es innecesario recordar la perturbación sufrida por el comercio inglés durante los primeros meses de la guerra. La presencia de un reducido número de buques armados fue suficiente para debilitar el *sea power* británico, y ya sabemos qué significa en la economía de esa gran nación la pérdida –aunque fuera por breve tiempo– de sus varias veces secular dominación marítima.³⁰³

Para Villegas Basavilbaso, las operaciones de los cruceros auxiliares contra los buques mercantes demostraban cómo la guerra había puesto de manifiesto “la bancarrota del derecho”. Los principios discutidos en las conferencias internacionales habían sido desechados por los beligerantes, desde el momento en que sin miramientos se violaban los derechos de los neutrales.³⁰⁴

Otro oficial que analizó la guerra fue Esteban de Loqui, un capitán de fragata retirado que, desde Londres, solía enviar pensamientos y comentarios a la redacción del *Boletín del Centro Naval*.³⁰⁵

[...] esta contienda que ante todo es una guerra científica; son los mismos hombres de hace cien años que pelean también con la misma energía y coraje, pero con maquinaria de incomparable valor con respecto a destrucción; el heroísmo de los soldados y marinos ha crecido en razón directa de las

³⁰³ VILLEGAS BASAVILBASO, Benjamín, “Los cruceros auxiliares. Su evolución ante el derecho internacional”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 33, n° 384-385, 1916, p. 669.

³⁰⁴ *Ibid.*, p. 639.

³⁰⁵ Esteban de Loqui (1857-1937) entró a la Armada en calidad de aspirante y egresó al año siguiente como guardiamarina, por poseer estudios previos en Europa. Fue expedicionario del desierto a bordo de los buques *Cabo de Hornos*, *Uruguay* y *Villarino*, estuvo a cargo de la Dirección de Transportes de la Armada en Tierra del Fuego, Río Negro y Santa Cruz, y entre 1902 y 1905 llegó a ser gobernador de Tierra del Fuego. Se retiró en 1906, con el grado de capitán de fragata.

numerosas bajas que producen las terribles armas modernas. El valor personal, nada vale en estos días si no es combinado con la tenacidad unida a la instrucción técnica del combatiente.³⁰⁶

De Loqui observaba cómo los transatlánticos y mercantes eran hundidos por armas modernas, y cómo minas marinas y sumergibles se utilizaban sin respetar las reglas de combate vigentes ni la vida de los civiles e inocentes:

Vemos realizar actualmente y mucho más que lo hubiéramos creído los sueños de nuestra juventud con respecto a la lucha naval y terrestre. Todo lo escrito [...] por Julio Verne ha dejado de ser ficción y el hombre ahora emplea en combates sangrientos todas las conquistas científicas que ha hecho [...].

[...] los coeficientes requeridos son tonelaje, velocidad y metal, y esto está probado por las batallas de Coronel, Malvinas, Heligoland y Mar del Norte [...] la mina marina, el submarino y los veloces torpederos son los que actúan [...]. El acorazado, el vapor correo, el velero y el carbonero que atraviesa las zonas de guerra es la víctima de esas temibles armas. No hay código internacional ni convenciones que los proteja; la guerra es la guerra, y el civil como el militar tiene que pagar la penalidad; las mujeres, los ancianos y los niños son hundidos sin piedad a los fines de la causa.³⁰⁷

Asimismo, se sorprendía por el “espíritu inventivo” de las potencias, que desarrollaban “elementos de destrucción [de] una manera sorprendente”, y la importancia que había cobrado el poder aéreo. Los dirigibles, hidroaviones y aeroplanos, a los que definía como “leviatanes”, habían reemplazado en muchas tareas a los cruceros ligeros, pues eran más versátiles y podían actuar tanto en tierra como en mar, cumpliendo con una variada serie de funciones:³⁰⁸

³⁰⁶ DE LOQUI, Esteban, “Carta al Director”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 33, n° 378-379, 1915, p. 290.

³⁰⁷ *Ibid.*, p. 291.

³⁰⁸ DE LOQUI, Esteban, “Algunas consideraciones sobre la guerra europea”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 35, n° 406-408, 1918, pp. 481-482.

[...] son los ojos de la flota y ejército, atacan [...] atrás de las líneas enemigas, “scouts” por excelencia, revelan las posiciones estratégicas, destruyen factorías de elementos de guerra y pasan el mar para bombardear plazas fuertes y muchas veces ciudades indefensas.³⁰⁹

Por otra parte, varios oficiales dedicaron gran interés al análisis de las batallas y enfrentamientos entre escuadras. Por ejemplo, el teniente de fragata Alberto Sáenz Valiente sostenía que en la Batalla de Heligoland “los ingleses” le habían “dado una pequeña paliza” a la escuadra alemana.³¹⁰ Y respecto a la batalla del Banco Dogger, diría que “todos los encuentros navales ocurridos” hasta entonces, entre Alemania y Gran Bretaña, comprobaban que todas las victorias habían sido obtenidas siempre por aquel oponente superior en ofensiva y velocidad.³¹¹

Por su magnitud y relevancia, la Batalla de Jutlandia fue el encuentro que más atención recibió. Allí, el Imperio Alemán intentó forzar un gran combate de superficie, para romper el bloqueo británico y recuperar su acceso al Atlántico, pero no tuvo éxito.³¹² El Ministerio de Marina le pidió un informe al capitán de fragata Arturo Celery, su agregado naval en Alemania, quien respondió con una traducción del comunicado oficial emitido por el Alto Mando alemán, con mapas y croquis de las operaciones, y un detalle pormenorizado de las pérdidas de ambas escuadras.³¹³ Celery

³⁰⁹ Ibid.

³¹⁰ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 5, “Carta de Alberto Sáenz Valiente a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Kiel, 1/09/1914, foja 2.

³¹¹ SÁENZ VALIENTE, Alberto, “Superioridad de la artillería de grueso calibre”, en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 28, n° 235, 1915, p. 151.

³¹² EPKENHANS, Michael, HILLMANN, Jörg y Frank NÄGLER -editores-, *Jutland: World War I's Greatest Naval Battle*, University Press of Kentucky, Kentucky, 2015; YATES, Keith, *Flawed victory: Jutland, 1916*, Naval Institute Press, Annapolis, 2000.

³¹³ CELERY, Arturo “Exposición oficial sobre la Batalla Naval del 31 de mayo al 1° de Junio de 1916”, en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 30, n° 251, 1916, pp. 591-601. Posteriormente, Celery enviaría más traducciones sobre comunicados alemanes referidos a Jutlandia. Por ejemplo: KALAU VOM

creía que la victoria fue de los alemanes, porque habían sido los que hundieron más buques; sin embargo, otros oficiales tenían una apreciación diferente.³¹⁴ Para Esteban de Loqui, la victoria era de Gran Bretaña, porque había quedado dueña de los mares mientras Alemania seguía sin poder romper el bloqueo.³¹⁵ Por su parte, el teniente de fragata Esteban Repetto veía en Jutlandia “el acto más culminante de la epopeya naval de los tiempos modernos” y la confirmación de que el dominio del mar sólo podría decidirse por el duelo entre acorazados.³¹⁶

La campaña submarina alemana de 1917 también suscitó distintas opiniones entre los oficiales argentinos. Esteban de Loqui sostenía que esa estrategia no era suficiente para desafiar el dominio de los mares que ejercía Gran Bretaña.³¹⁷ Haciendo un análisis más profundo, el capitán de fragata Pedro Casal indicó que las potencias centrales se habían equivocado al confiarles a los submarinos la “conquista” del mar, una tarea que excedía en mucho sus reales capacidades. Y cuando no lo consiguieron, la suerte de la guerra quedó decidida, a pesar de que los ejércitos alemanes

HOFE, Eugen, “La Batalla Naval del Skagerrak. 31 de mayo de 1916”, en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 31, n° 258, 1917, pp. 629-653. Arturo Celery (1872-1945) egresó de la Escuela Naval Militar como el segundo cadete de la 16ª promoción. En 1898, integró las comisiones navales encargadas de la construcción de la fragata *Sarmiento* y del crucero acorazado *Pueyrredón*. En 1913, se le destinó a Berlín, para supervisar la construcción de los destructores encargados al astillero Germaniawerft. Luego fue nombrado agregado naval y secretario de la legación en Alemania. Desempeñó esos cargos hasta que se le ordenó regresar al país, en agosto de 1917. Se retiró como capitán de navío en 1924.

³¹⁴ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 4, “Carta de Arturo Celery a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Berlín, 13/07/1916, foja 1.

³¹⁵ DE LOQUI, Esteban, “Cartas al Director. Batalla de Jutlandia”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 34, n° 391-393, 1916, pp. 328-329.

³¹⁶ REPETTO, Esteban, *Contribución al Estudio de la Defensa Naval*, Ministerio de Marina, Buenos Aires, 1916, pp. 15-16. Esteban Repetto (1882-1972) comenzó su carrera en la Armada a los 19 años. Egresó de la Escuela Naval Militar, en la 31ª promoción, en 1906, y se retiró como capitán de fragata en 1929.

³¹⁷ DE LOQUI, “Algunas consideraciones...”, cit., p. 481.

y austríacos contaban con una organización militar “sin precedentes” y una “sorprendente preparación” que demostraron con “grandes triunfos”. Dominando el mar, decía Casal, los Aliados habían evitado que Alemania cumpliera con “el postulado de sus grandes estrategias”, esto es, lanzar su “formidable ejército contra sus enemigos más próximos”, para “aplastarlos antes que reaccionaran” y poder así dictar la paz a su antojo.³¹⁸

En 1918, el frente naval no presentó grandes cambios. Alemania desarrolló cierta actividad contra el tráfico mercante de los Aliados, sobre todo en el Mar Negro y el Egeo, pero la mayor parte de su flota siguió anclada en puerto.³¹⁹ Mientras tanto, los submarinos continuaron operando; de hecho, el 26 de enero el buque argentino *Ministro Iriondo* fue torpedeado a 15 millas de la isla de Riou, al sur de Francia, mientras llevaba lanas y cueros de Barcelona a Génova.³²⁰ Sin embargo, los sumergibles no alcanzarían los éxitos de años anteriores. Con sus bases en Flandes totalmente desarticuladas, y frente a las nuevas contramedidas adoptadas por los Aliados, como aeronaves, hidrófonos, cargas de profundidad y convoyes, los ataques se volverían cada vez

³¹⁸ CASAL, Pedro S., “Influencia del dominio marítimo”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 36, n° 413, 1918, pp. 208 y 223-224. Pedro Segundo Casal (1879-1957) integró la 24ª promoción de cadetes de la Escuela Naval Militar. Ostentó diversos cargos y destinos a lo largo de su carrera, entre ellos, profesor en la Escuela Superior de Guerra, subdirector y director de la Escuela de Aplicación de Oficiales, director de la Escuela Naval Militar –en dos oportunidades– y director de la Escuela de Mecánica de la Armada. Fue también jefe del Arsenal de Artillería de Marina, jefe de las secciones de Estrategia, Técnica Naval, y Torpedos y Minas, y secretario general del Ministerio de Marina. Alcanzó la jefatura de esa cartera ministerial, bajo la presidencia de Agustín Pedro Justo. Se retiró como contraalmirante en 1937.

³¹⁹ BLACK, *Naval...*, cit., pp. 73-75.

³²⁰ AMREC, AH/0039/2, “Telegrama ordinario del ministro argentino en París, Marcelo Torcuato de Alvear, al ministro de Relaciones Exteriores, Honorio Pueyrredón”, París, 29/01/1918, foja 2; “Torpedeamiento del vapor *Ministro Iriondo*”, en *Fray Mochó*, 7/02/1918.

más esporádicos e ineficaces.³²¹ Para entonces, la prensa ya hablaba del “fracaso” de la campaña submarina.³²²

A partir de las observaciones de las armas y estrategias empleadas durante la guerra, así como de las batallas y enfrentamientos, los oficiales argentinos intentarían extraer lecciones y enseñanzas que pudieran ser aplicadas a las necesidades organizacionales, operacionales y materiales de la Marina.

Transformando las observaciones en lecciones y enseñanzas

Las batallas de Coronel y Malvinas, y las operaciones de buques auxiliares en aguas argentinas, causaron preocupación entre los oficiales de la Armada. Ante todo, porque mostraban que, a pesar de su distancia geográfica con los principales frentes de batalla, el país no permanecería a salvo de la guerra. Por eso mismo, Esteban de Loqui sostenía que había que estar en condiciones de hacer valer la soberanía territorial y los derechos como neutral:

[...] necesitamos para nuestra defensa todos los elementos y clases del combate naval; nuestro gran estuario del Plata tiene su defensa primordial en la colocación de minas submarinas, de torpederos y submarinos; esto ha sido señalado y determinado desde mucho tiempo por todas nuestras autoridades navales.

Pero también necesitamos las grandes unidades para destruir al enemigo en alta mar. Nuestros posibles adversarios están lejos de nuestras costas y seguramente no es con

³²¹ HERWIG, Holger H. y David F. TRASK, “The Failure of Imperial Germany’s Undersea Offensive Against World Shipping, February 1917 - October 1918”, en *The Historian*, vol. 33, n° 4, 1971, pp. 614 y 634-636; BLACK, *Naval...*, cit., pp. 73-75.

³²² “El fracaso de los submarinos”, en *Fray Mocho*, 20/08/1918; “The Submarine Failure”, en *The Guardian*, 10/07/1918; “Germany Explains Submarine Failure”, en *The Gazette*, 30/07/1918.

submarinos que vendrán a atacarnos en el Plata, Bahía Blanca y los golfos de la Patagonia. Vendrán con dreadnoughts y cruceros poderosos para embotellar nuestras grandes unidades y dejarán para el resguardo de sus costas y puertos la defensa volante. La batalla decisiva tendrá lugar en alta mar donde los buques menores como submarinos y torpederos están fuera del radio de acción.³²³

La Armada debía estar en condiciones de combatir y para eso había que desarrollar un progresivo plan de adquisición de armamentos; aunque De Loqui creía que era más conveniente esperar el final de la guerra y aprender cuáles eran las construcciones más útiles para cada acción.³²⁴

En junio de 1916, el capitán de fragata Segundo Storni dictó dos conferencias en el Instituto Popular de Conferencias del diario *La Prensa*.³²⁵ Para los directivos del Centro Naval, esas dos “brillantes” exposiciones habían “revelado”, en los “círculos científicos e intelectuales”, la “imperiosa” necesidad de atender a las cosas del mar, algo de una necesidad cada vez más “exigente” para los destinos de la Nación.³²⁶ El trabajo de Storni constituía un complejo y extenso análisis de varias cuestiones que hacían a los intereses marítimos argentinos. En su parte final, incluía algunas de las lecciones y enseñanzas que hasta el momento había dejado la Primera Guerra Mundial y el programa naval que el país debería emprender en el futuro. La primera de esas lecciones se relacionaba con la práctica de los beligerantes

³²³ DE LOQUI, Esteban, “Carta al Director”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 32, n° 366-367, 1914, p. 347.

³²⁴ *Ibid.*, p. 348.

³²⁵ Segundo Rosa Storni (1876-1954) fue el mejor alumno de su promoción en la Escuela Naval Militar. Navegó en gran parte de los buques de la Armada y ocupó puestos destacados, como profesor y director de la Escuela Naval Militar, profesor y director de la Escuela de Aplicación para Oficiales, jefe del Estado Mayor General en dos oportunidades, director general de Material y comandante de la 1ª División Naval. Se retiró con el grado de vicealmirante en 1935.

³²⁶ “Intereses Argentinos en el mar”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 34, n° 388-390, 1916, p. 99.

de utilizar vapores y mercantes armados como buques auxiliares. Storni decía que esas actividades se habían desarrollado sobre las rutas comerciales nacionales, porque los que las hacían daban por sentado que “el agravio hecho” no sería contestado “con un zarpazo de león ofendido”. La segunda lección era que la guerra de bloqueo había quebrantado el comercio y soberanía de los neutrales, y por ello era necesario aprender de esa experiencia y prepararse. Para contrarrestar los efectos de un bloqueo, se necesitaban submarinos, los cuales podían hacer “insostenible” la presencia a una escuadra bloqueadora.³²⁷

Señaladas aquellas dos enseñanzas fundamentales, Storni pasó a explicar el programa naval que se debería emprender en el futuro. La cuestión principal era garantizar la defensa del transporte marítimo nacional, pues por allí ingresaba la riqueza del país, con un modelo productivo orientado a la exportación de materias primas. Se requería una serie de defensas fijas, como bases navales, tendido de minas, submarinos y el servicio de vigilancia de aviones y guardacostas, para proteger el litoral marítimo de cualquier enemigo. También se necesitaba una flota de mar, con un considerable radio de acción, que estuviera acompañada por bases costeras donde reparar y reabastecerse. Ese programa naval no se haría en lo inmediato, ya que “sería inútil” iniciar cualquier tipo de emprendimiento “en una época de tremenda crisis”; por el contrario, estaba pensado para un término de veinte o treinta años.³²⁸

En ese entonces, el Ministerio de Marina publicó una serie de apuntes del teniente de fragata Esteban Repetto. El propósito del autor había sido discernir con precisión la clase de armamento conveniente para el país, “buscando una solución ventajosa” para su defensa.³²⁹ *Contribución al*

³²⁷ STORNI, Segundo R., *Intereses Argentinos en el Mar*, A. Moen y hermanos, 1916, Buenos Aires, pp. 88 y 90-91.

³²⁸ *Ibid.*, pp. 91 y 100.

³²⁹ REPETTO, *Contribución...*, cit., p. 7.

Estudio de la Defensa Naval significó un razonamiento extenso, de abundantes contenidos teóricos, que reflexionaba sobre el mejor proyecto de defensa naval para la Argentina. Se proponía demostrar “la necesidad del armamento y el error del pacifismo” y que la guerra era “una emocionante lección”, donde no sólo se podía observar “el derrumbe de la paz [sino] la falta de acatamiento a los tratados”.³³⁰

Muchos oficiales veían al submarino como una de las unidades más necesarias. Para Arturo Celery, era el “arma del porvenir”.³³¹ El capitán de fragata Pedro Casal también expresó ese sentir cuando dictó una conferencia sobre submarinos en el Centro Naval, en diciembre de 1916. La gran recepción e interés del público llevó a que la conferencia fuera editada como libro por el Ministerio de Marina.³³² Casal creía necesario exponer algunos principios sobre el funcionamiento de los submarinos, porque el público general los consideraba “un nimbo de leyenda” y capaces “de todas las proezas”. Sin embargo, el grueso de la conferencia estaba dirigida a los oficiales de la Armada. Era importante conocer las capacidades, características, ventajas, desventajas, posibilidades y limitaciones de los submarinos, porque se habían convertido en una de las armas “más temibles de una escuadra moderna” y en un “peligro oculto” que generaba “nerviosidades [y] todas las sorpresas”.³³³

Para Casal, la adquisición de submarinos era algo muy necesario, especialmente por la relevancia que había cobrado el torpedo, un elemento del cual “muchos no creían”.³³⁴ Era imperioso contar con polígonos de tiro, para estudiar el comportamiento de aquellas armas, pues su funcionamiento

³³⁰ Ibid., p. 137.

³³¹ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 4, “Carta de Arturo Celery a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Berlín, s/f, foja 3.

³³² “En el Centro Naval”, en *Caras y Caretas*, 6/01/1917; “Submarinos Modernos. Conferencia dada por el capitán de fragata Pedro S. Casal”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 34, n° 394-396, 1916, pp. 449-452.

³³³ CASAL, Pedro S., *Conferencia sobre submarinos*, Ministerio de Marina, Buenos Aires, 1917, p. 1.

³³⁴ Ibid.

había progresado mucho durante el conflicto.³³⁵ Esta idea era compartida por el teniente de navío Alberto Salustio, que en un artículo publicado en la *Revista de Publicaciones Navales* presentó un plan para construir un polígono de torpedos en el Arsenal Río de la Plata.³³⁶ Otro oficial que creyó en la importancia y viabilidad del torpedo fue Manuel Lagos.³³⁷

Por supuesto, no todos los oficiales de la Armada estuvieron interesados en el arma submarina; también existieron voces en contra. José Moneta temía que sus compañeros se “enamoraran” demasiado de ella, y expresaba que en su lugar sería más útil una flota de destructores:³³⁸

Nosotros no tenemos comercio marítimo bajo nuestra bandera que pueda ser paralizado por la acción de submarinos enemigos, pero sí, tenemos la Escuadra, a la que para protegerla de ellos necesitamos darle buen número de *destroyers*, y con submarinos no la defenderíamos. Esto es lo que está enseñando la guerra.

Es claro que nunca sería malo tener algunos para atacar el comercio enemigo, y sus Escuadras si llega el caso, pero para eso sería mejor esperar antes de decidirse ver cuál es el último tipo alemán, que ellos han de haberlos perfeccionado como nadie. Yo creo firmemente que como más inmediato, como defensa de nuestra Escuadra y por lo tanto del país [...] lo que se impone es antes, que todo, *destroyers*.³³⁹

335 CASAL, Pedro S., “Polígonos para Torpedos”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 34, n° 394-396, 1916, p. 405.

336 SALUSTIO, Alberto, “Polígono para torpedos en el Arsenal del Río de la Plata”, en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 31, n° 256, 1917, pp. 409-417. Alberto Salustio (1882-1919) egresó de la Escuela Naval Militar en 1904, con la promoción n° 28. Murió en plena actividad, en 1919, mientras ostentaba el grado de capitán de fragata.

337 DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 6, “Carta de Manuel Lagos a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Santa Elena, 18/12/1914, foja 5.

338 DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 1, Legajo 3, “Carta de José Moneta a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Londres, 20/02/1917, fojas 10-11.

339 *Ibid.*

De cualquier modo, este tipo de opiniones eran aisladas. Oficiales como el capitán de navío Horacio Ballvé, los capitanes de fragata Horacio Esquivel y Pedro Casal, los ingenieros maquinistas subinspectores Federico Guerrico y Esteban Ciarlo, el ingeniero electricista de 3ª clase Emilio Degassan y el teniente de navío Américo Fincati insistían en la conveniencia de adquirir submarinos.³⁴⁰

Nuestra Marina que no posee todavía ningún submarino, habrá de adquirirlos, indudablemente, en la primera oportunidad, y como se trata de un arma que ha tenido y seguirá teniendo una vastísima aplicación en la guerra actual, durante el curso de la que se han implantado progresos fundamentales, de todo orden, que han multiplicado su eficacia, nuestro país obtendrá de lleno todos los beneficios consiguientes a la adquisición de los elementos perfeccionados que representan la última palabra en todos los adelantos.³⁴¹

El teniente de fragata Osvaldo Repetto apuntaba que el submarino era necesario y que le serviría a la Flota frente a cualquier conflicto futuro.³⁴² Como ya habían advertido otros marinos, la elección del tipo de unidad no debería provenir de una “comparación con otras potencias”, sino de las condiciones geográficas nacionales. En ese sentido, el

³⁴⁰ “Informe sobre la organización del personal subalterno”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 35, n° 409-411, 1918, pp. 563-620.

³⁴¹ *Ibid.*, pp. 612-613.

³⁴² REPETTO, Osvaldo, “Contribución al estudio de nuestra política naval sobre submarinos”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 36, n° 413, 1918, p. 263. Osvaldo María Repetto (1885-1967) comenzó sus estudios en la Escuela Naval Militar, con la 32ª promoción. Sostuvo una carrera naval destacada y extensa, prestando varios servicios y ocupando importantes cargos de responsabilidad. Por ejemplo, llegó a ser profesor de la Escuela de Aplicación de Oficiales, miembro de la Comisión Naval en Estados Unidos, subprefecto general marítimo, jefe del Servicio de Comunicaciones Navales, jefe de la División Escuelas de la Dirección General de Personal, jefe del Arsenal de la 1ª Región Naval, jefe de la Base Naval Río Santiago, y director de la Escuela Naval y de la Dirección General Administrativa. En 1917 estuvo incorporado a la flota de Estados Unidos como adscripto a la base de submarinos de New London, Connecticut. Se retiró como vicealmirante, en 1944.

submarino costero era insuficiente e “ineficaz” y se prefería el tipo oceánico u ofensivo:³⁴³

[...] la misión de nuestros submarinos sería [...] prevenir la llegada de transportes, actuando contra ellos en mar abierto a centenares de millas de nuestras bases. Sería también su misión atacar las unidades de la escuadra bloqueadora. Por sus características deberían ser capaces de operar en plena mar, y, dadas las condiciones especiales de nuestra configuración marítima y las dificultades de aprovisionamiento [...] deberían ser capaces de permanecer en el mar largos períodos, aguardando la oportunidad para intentar sus ataques.³⁴⁴

Además de las armas, batallas y enfrentamientos, los oficiales de la Armada también escribieron sobre los impactos de la guerra en la economía, el comercio y la navegación de Argentina, y hasta reflexionaron sobre la necesidad de contar con una marina mercante de control estatal. En 1915, el capitán de navío Julián Irizar le señaló al gobierno que muchos de los artículos que se habían comprado antes de 1914, y que debían entregarse durante la contienda, se despacharon pagando altos fletes, lo que incrementó el precio final de los productos. Era común utilizar un seguro contra todo riesgo, pero inicialmente la Comisión Naval en Londres prefirió no hacerlo, porque resultaba “muy subido” el costo y porque casi todos los embarques se habían hecho en buques de bandera inglesa, que generalmente viajaban bajo la protección de cruceros de esa nacionalidad. Pero todo eso cambió con las operaciones de los submarinos y los mercantes armados alemanes:³⁴⁵

[...] existiendo en alta mar algunos cruceros alemanes y habiendo comenzado la campaña de submarinos emprendida por Alemania, la Comisión sin esperar la contestación de una

³⁴³ REPETTO, “Contribución...”, pp. 265-266.

³⁴⁴ Ibid., p. 265.

³⁴⁵ AGARA, Caja 15824, Comisiones navales, “Informe...”, 3/12/1915, fojas 128-130.

consulta que se hizo al Ministerio, resolvió tomar seguro de guerra en todos los embarques.

Es así, que se ha podido salvar £ 640 que costaron 2 hélices para destroyers embarcadas en el “England Bray” que fue echado a pique por un crucero alemán.³⁴⁶

Irizar lamentaba no contar con transportes propios, pues una flota mercante nacional podría “haber llevado” gran parte del material con resultados “más ventajosos”. Mientras tanto, el único medio para remitir materiales, como juntas de amianto y telémetros, era despacharlos en buques de pasajeros asegurando su valor contra todo riesgo.³⁴⁷

Otra de las voces que se alzó en defensa de una marina mercante nacional fue Teodoro Caillet-Bois. Durante la guerra, el entonces capitán de fragata se abocó a escribir varios artículos, que generalmente estudiaban el funcionamiento de los servicios mercantes de otros países. Un extracto de un informe suyo, entregado a la Prefectura General de Puertos y difundido por la *Revista de Publicaciones Navales*, analizó la organización de la marina mercante británica, con sus tripulaciones, legislaciones, puertos y dependencias, faros, aduanas y servicio de guardacostas.³⁴⁸ En el *Boletín del Centro Naval*, otro artículo resumía un folleto difundido por el *National Foreign Trade Council*, de Estados Unidos. Resaltaba lo fundamental que era contar con una marina mercante de bandera nacional, que de manera eficiente pudiera mantener las comunicaciones y el comercio con el exterior sin

³⁴⁶ Ibid.

³⁴⁷ Ibid.

³⁴⁸ CAILLET-BOIS, Teodoro, “Organización de los servicios concernientes a la marina mercante en Inglaterra”, en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 31, n° 254, 1916, pp. 133-168. Teodoro Caillet-Bois (1879-1949) egresó de la Escuela Naval Militar en 1898, con el primer lugar de la 24ª promoción. Fue guardiamarina en el primer viaje de la fragata *Sarmiento* y durante su carrera obtuvo varios ascensos y comandos, entre ellos en el acorazado *Rivadavia*, hasta que se retiró como capitán de fragata en 1927. Fue un prolífico autor de obras y artículos especializados sobre historia marítima argentina.

depender de fletes ni buques foráneos, sobre todo en contexto de guerra, donde el tráfico internacional solía verse gravemente perjudicado. El tema era “de actualidad e interés” y por eso Caillet-Bois invitaba a los oficiales a consultar el folleto en las bibliotecas del Centro Naval y del Ministerio de Marina.³⁴⁹ En sentido similar, un artículo bajo el seudónimo *Uno que ve que el tiempo corre* también subrayó la importancia de una marina mercante estatal. Lo hacía asegurando que países de la región, como Chile, ya habían tomado medidas, mientras en Argentina el tema continuaba “poco menos que abandonado por las autoridades nacionales”, que no habían “hecho nada [al] respecto”.³⁵⁰

¿Hacia una solución definitiva? El plan de modernización naval del radicalismo

En agosto de 1918, el Poder Ejecutivo anunció un extenso programa de adquisiciones navales, para cumplir con varias de las demandas largamente sostenidas por buena parte de la oficialidad. Las directivas del plan habían sido comunicadas por el presidente Yrigoyen, en su mensaje anual al Congreso:

El Poder Ejecutivo ha prestado toda la atención debida a la Armada y a los diferentes servicios con ella relacionados. Como una consecuencia de los propósitos que lo animan sobre este asunto, puedo anunciaros que en las primeras sesiones del actual periodo, se presentará a la consideración de vuestra honorabilidad un proyecto de ley solicitando la autorización y los medios necesarios para completar el material flotante de la escuadra con los elementos que le son

³⁴⁹ CAILLET-BOIS, Teodoro, “Sobre tráfico marítimo”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 34, n° 391-393, 1916, pp. 189-214.

³⁵⁰ UNO QUE VE QUE EL TIEMPO CORRE (seudónimo), “Cartas al Director. Marina Mercante Argentina”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 34, n° 391-393, 1916, pp. 324-327.

indispensables [...] ya sea en el desempeño de su misión en tiempo de paz, como también en las operaciones que, en ejercicios u otra circunstancia, le tocara desarrollar.³⁵¹

En primer lugar, el proyecto de adquisiciones navales autorizaría al Ejecutivo a dotar a los arsenales y puertos de la Armada de todos los elementos necesarios para un correcto funcionamiento. Esto significaba disponer de escuelas para el personal superior y subalterno, estaciones telegráficas, talleres, fábricas de pólvora y proyectiles, depósitos de materiales, polvorines, cuarteles, hospitales, instalaciones para la destilación de petróleo, galpones, vías férreas, y muelles y depósitos para los puertos. Asimismo, se proponía la compra de numerosas unidades, entre ellas, cuatro cruceros, ocho destructores, un número de transportes por un total de 80.000 toneladas de carga, cuatro buques auxiliares para el servicio de arsenales, un buque escuela para guardiamarinas, otro para salvamento, otro para hospital, veinte submarinos y más de cuarenta buques de pequeño tonelaje que darían combustible a la Flota. Por último, se contemplaba la creación de un aeródromo, con una escuadrilla de exploración de cincuenta unidades y treinta hidroplanos, tres globos cautivos de vigilancia y tres dirigibles.³⁵²

El extenso plan de modernización fue muy bien recibido por la Armada. En el Centro Naval lo consideraban uno de los proyectos que más interesaban al desarrollo del poder naval, en concordancia con las necesidades “más urgentes [y] largo tiempo reclamadas”.³⁵³ De hecho, algunos oficiales de los Arsenales de Puerto Militar y Río de la Plata se acercaron deliberadamente a las oficinas del Ministerio de Marina para saber más de la iniciativa. Para estudiar y aconsejar en todo lo referido al proyecto, el ministro Federico Álvarez de Toledo nombró una comisión presidida por

³⁵¹ YRIGOYEN, *Pueblo...*, cit., pp. 136-137.

³⁵² “Proyecto de adquisiciones navales”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 36, n° 413, 1918, pp. 331-335.

³⁵³ *Ibid.*, p. 331.

el vicealmirante Manuel Domecq García e integrada por el contraalmirante Ramón González Fernández, los capitanes de navío Juan Peffabet y José Moneta, y el capitán de fragata Gabriel Albarracín.³⁵⁴ La ejecución del plan estaba agendada para finales de la guerra y una vez hubieran sido evaluadas las unidades utilizadas por los beligerantes.³⁵⁵

La Primera Guerra Mundial llegó a su fin con un armisticio firmado el 11 de noviembre de 1918. Con la llegada de la paz, los oficiales argentinos presumieron que la ansiada modernización de la Armada estaría próxima a concretarse, pero no fue así. Manuel Lagos observó “desgraciadamente” cómo en las sesiones legislativas no se trataba aquel tan “importante asunto”.³⁵⁶ Peor aún, en 1918 el Ministerio de Marina recibía un presupuesto más bajo que el año anterior: 22.422.836 m\$.³⁵⁷

³⁵⁴ “Comisión para el estudio de nuestras Bases Navales”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 36, n° 413, 1918, p. 338.

³⁵⁵ YRIGOYEN, *Pueblo...*, cit., pp. 138-139.

³⁵⁶ LAGOS, *El Poder...*, cit., p. 55.

³⁵⁷ HCDN, Archivo Parlamentario, Expedientes, “Presupuesto general de gastos para el ejercicio de 1918”, Buenos Aires, 20/08/1917, foja 2.

¿Una simpatía sin opiniones?

La pasiva aliadofilia

Durante la Gran Guerra, la sociedad argentina se vio atravesada por una polarización entre los partidarios de la Triple Entente, o aliadófilos, y los defensores de la Triple Alianza, o germanófilos. En parte, las posiciones y pronunciamientos en favor de uno u otro bando fueron fomentadas por la propaganda beligerante y la prensa nacional. El núcleo aliadófilo reunió tanto a intelectuales como a escritores y artistas que veían en Francia y Gran Bretaña a los representantes de los valores morales y a París como la capital cultural mundial. En cambio, la germanofilia fue más influyente en el ámbito del derecho, la medicina, las ciencias exactas y naturales, y el Ejército. Berlín destacaba como centro de formación profesional y era el destino preferido de viajes de formación y capacitación en el exterior.³⁵⁸

La polarización cobró un giro a partir de 1917, cuando algunos acontecimientos pusieron a prueba la neutralidad argentina, como la campaña submarina alemana, la entrada de Estados Unidos en la guerra o el incidente Luxburg. Las afinidades existentes hacia cualquiera de las alianzas beligerantes quedaron relegadas a un segundo plano y la postura del país ante el conflicto monopolizó el debate público. Desde entonces, las posiciones aliadófilas y germanófilas se

³⁵⁸ TATO, *La trinchera...*, cit., pp. 95-103.

politizaron y derivaron en dos nuevos términos: rupturismo y neutralismo.³⁵⁹

Los partidarios del rupturismo reiteraron las líneas fundamentales del discurso aliadófilo. Deseaban romper relaciones con Alemania, sobre todo, luego del hundimiento de los buques *Monte Protegido*, *Oriana* y *Toro*, y veían a la rígida neutralidad del gobierno de Yrigoyen como sinónimo de germanofilia, un término que por entonces portaba una fuerte carga negativa, porque se equiparaba con lo antinacional. Por otra parte, los partidarios de la neutralidad estaban integrados por un variopinto y diverso grupo de individuos, entre los que se encontraban representantes del oficialismo y la oposición. Defendían la autonomía del país ante las presiones externas y la necesidad de mantener activo el comercio con todos los beligerantes. Ambos grupos se autopercibían como representantes exclusivos de lo nacional y consideraban traidores a sus adversarios. Los rupturistas defendían el panamericanismo y resaltaban la figura de los Estados Unidos como campeones de la libertad y de la autodeterminación de los pueblos, mientras que los neutralistas sostenían el latinoamericanismo, elogiaban el no alineamiento de Yrigoyen y observaban a los Aliados como intervencionistas e imperialistas.³⁶⁰

El caso del Ejército merece un tratamiento aparte. Desde principios del siglo XX, transitaba por un período de profesionalización, impulsado por leyes y decretos sancionados durante la segunda presidencia de Julio Argentino Roca, que fomentaron el perfeccionamiento de los oficiales en las aulas de la Escuela Superior de Guerra. Para conformar el plantel docente, el gobierno invitó a oficiales alemanes que se desempeñarían junto a pares argentinos.³⁶¹ El ejército alemán se había proyectado como modelo de superioridad militar luego de su victoria en la guerra franco-prusiana

³⁵⁹ Ibid., p. 119.

³⁶⁰ Ibid., pp. 128-133.

³⁶¹ DALLA FONTANA, "Los militares...", cit., pp. 65-66.

(1870-1871).³⁶² Bajo ese punto de vista, a partir de 1904 el Ejército Argentino se colocó bajo la influencia de la escuela militar prusiana y cada año enviaba una diversa cantidad de jefes y oficiales a Alemania para tomar allí cursos de perfeccionamiento.³⁶³

Dicho lo anterior, resulta natural pensar que la germanofilia del Ejército Argentino fue preponderante durante la Primera Guerra Mundial; sin embargo, un relevamiento de las publicaciones militares, como la *Revista del Ministerio de Guerra* y la *Revista del Círculo Militar*, permite observar que existió libertad intelectual y académica entre los oficiales.³⁶⁴ Algunos sostuvieron una postura proalemana, como el coronel José Félix Uriburu y el teniente coronel Emilio Kinkelin, pero otros fueron favorables a los Aliados, como el general Pablo Ricchieri, ex ministro de Guerra del presidente Roca.³⁶⁵

Analizando las influencias externas

Respecto a las influencias externas en el modelo profesional de la Armada durante los años de la Gran Guerra, podemos especificar varias cuestiones. Según algunos autores, como John Johnson, Marvin Goldwert o Adrian English, la Marina había sido históricamente guiada por sus fuertes lazos con Gran Bretaña.³⁶⁶ Alain Rouquié señaló que la filiación probritánica surgía de los oficiales, que eran cercanos a los

³⁶² ROUQUIÉ, *Poder...*, cit., p. 93.

³⁶³ GARCÍA MOLINA, Fernando, "El poder militar en la Argentina del Centenario, 1910-1914", en *Ciclos*, vol. 5, n° 9, 1995, pp. 168-170.

³⁶⁴ DALLA FONTANA, "Los militares...", cit., p. 97.

³⁶⁵ TATO, *La trinchera...*, cit., pp. 103-104.

³⁶⁶ JOHNSON, John J., *The Military and Society in Latin America*, Stanford University Press, Stanford, 1964, p. 141; GOLDWERT, Marvin, *Democracy, Militarism and Nationalism in Argentina, 1930-1966: An Interpretation*, The University of Texas Press, Austin, 1972, p. 73; ENGLISH, Adrian J., *Armed Forces of Latin America: Their Histories, Development, Present Strength and Military Potential*, Jane's Publishing, London, 1984, p. 65.

miembros de las élites argentinas, y de la tradición histórica de la Armada. Además, de allí provenían gran parte de los próceres navales de principios del siglo XIX, en el marco de las luchas por la independencia y la guerra con el Brasil.³⁶⁷ Es el caso, por ejemplo, de Guillermo Brown, Guillermo Granville, Juan Bautista Thorne, Guillermo Bathurst, Carlos Robinson, Benjamín Franklin Seaver, Enrique Guillermo Parker y Francisco Drummond.³⁶⁸ Asimismo, Gran Bretaña fue un importante proveedor de buques y material militar. En 1914, se advierte que 25 de las 36 unidades de guerra y 20 de las 31 unidades auxiliares tenían ese origen.³⁶⁹

La influencia británica no fue extraña ni excepcional. Durante la segunda mitad del siglo XIX, la *Royal Navy* había experimentado un acelerado desarrollo tecnológico que la puso al frente de sus competidores. Pasó de buques a vela y madera, armados con cañones de avancarga que disparaban a distancias cortas, a buques blindados de acero y propulsados por turbinas, armados con baterías que lanzaban proyectiles de gran alcance. El signo más visible de estos cambios fue la invención del acorazado *dreadnought* en 1906, que significó una revolución en la guerra naval.³⁷⁰

Además de la británica, otras tendencias colaboraron con el modelo profesional de la Institución. En base a las ordenanzas del rey Carlos III de España se elaboraron las regulaciones y reglamentos, muchos de los cuales perduraron hasta bien entrado el siglo XX.³⁷¹ Asimismo, la Armada

³⁶⁷ ROUQUIÉ, *Poder...*, cit., p. 102.

³⁶⁸ SAHNI, Varun, "Not Quite British: A Study of External Influences on the Argentine Navy", en *Journal of Latin American Studies*, vol. 25, n° 3, 1993, p. 511.

³⁶⁹ SÁENZ VALIENTE, *Memoria...*, cit., 1914.

³⁷⁰ FARQUHARSON-ROBERTS, Mike, *Royal Naval Officers from War to War, 1918-1939*, Palgrave Macmillan, Basingstoke, 2015, pp. 8-9; LAMBERT, Nicholas A., *Sir John Fisher's Naval Revolution*, University of South Carolina Press, Columbia, 1999.

³⁷¹ MILIA, Fernando A., "The Argentine Navy Revisited", en *Naval History*, vol. 4, n° 1, 1990, pp. 24-29; MILIA, Fernando A., "La Armada Argentina: Un perfil sociopolítico", en *Boletín del Centro Naval*, vol. 107, n° 758-759, 1989,

Española sirvió de inspiración para la redacción del código de honor y de modelo para los rangos y la estructura jerárquica de los cuadros.³⁷²

Francia y Estados Unidos también ejercieron su influencia. A partir de la presidencia de Julio Argentino Roca, parte de la Armada adhirió a la *Jeune École*, una línea de pensamiento francesa que resaltaba el valor de los buques pequeños y el uso del torpedo.³⁷³ El contraalmirante Manuel García Mansilla fue un actor clave en esa operación.³⁷⁴ Ayudó a transmitir los principios de la *Jeune École* durante los años que estuvo al frente de la Escuela Naval Militar (1900-1902 y 1906-1910), período en el que egresaron 183 guardiamarinas de nueve promociones distintas (26 a 29 y 31 a 35). Además, los vínculos se distinguían en los uniformes de los oficiales, que hasta 1920 se asemejaban a los franceses, o en la formación de los cadetes de la Escuela Naval Militar, que hasta 1929 tenían la posibilidad de estudiar francés como

pp. 490-498. Para una comparación entre los reglamentos españoles y los argentinos ver: SAHNI, "Not Quite...", cit., p. 492.

³⁷² MILIA, "La Armada...", cit., p. 28.

³⁷³ DELAMER, Guillermo, OYARZÁBAL, Guillermo, MONTENEGRO, Guillermo, BERGALLO, Jorge y Haroldo SANTILLÁN, "Evolución del Pensamiento Estratégico Naval Argentino a lo largo de la Historia. Parte 1", en *Boletín del Centro Naval*, n° 828, 2010, pp. 217-218.

³⁷⁴ Manuel José García Mansilla (1859-1910) completó sus estudios primarios y secundarios en Francia, donde su familia se había trasladado por las funciones de su padre, el abogado y diplomático Manuel Rafael García Aguirre. Allí comenzó su formación de marino, ingresando en la Escuela Naval a los 15 años. Se graduó segundo de su promoción y volvió a la Argentina en 1890. Desde entonces comenzó una extensa carrera en la Armada, adhiriendo tempranamente a las ideas de la *Jeune École*. Fue uno de los pioneros del empleo del torpedo en el país, cuando le tocó estar al frente de la Estación Central de Torpedos, de la Dirección General de Torpedos. En 1895, fue jefe del Estado Mayor General de Marina y, en 1900, director de la Escuela Naval Militar, donde ya se había desempeñado como profesor de la asignatura Torpedos. En 1902, ocupó la jefatura de la Comisión Naval en Europa, encargada de la construcción de los primeros acorazados *Moreno* y *Rivadavia*, que posteriormente serían cedidos a Japón. En 1907, fue nuevamente designado al frente de la Escuela Naval Militar, cargo que ocupó hasta su muerte. Alcanzó el grado de contraalmirante.

opción al inglés.³⁷⁵ Por su parte, la influencia de Estados Unidos se observa en la gran recepción que tuvo la doctrina de Alfred T. Mahan entre los marinos argentinos y porque fue en astilleros estadounidenses donde la Armada adquirió sus dos unidades más importantes, los acorazados *Rivadavia* y *Moreno*.³⁷⁶

Una leve inclinación aliadófila

La guerra estrechó las relaciones políticas y económicas entre Argentina y Estados Unidos debido a diversos factores, como la dependencia argentina del sector externo, los impactos de la guerra y la política estadounidense en Latinoamérica. El vínculo comercial también creció por efecto de la caída de las importaciones británicas, la imposibilidad de recurrir al crédito europeo y la desarticulación de la relación bilateral con Alemania, producto del bloqueo naval, los embargos y las Listas Negras.³⁷⁷

En el caso de la Armada, la influencia de Estados Unidos pareció casi total. Así lo insinuaba el informe de inteligencia del teniente G. Whitlock, de la *US Navy*, que había sido agregado naval en Buenos Aires, entre abril de 1913 y noviembre de 1914:

Todos los oficiales argentinos que se pronunciaron sobre los méritos de las distintas Marinas, afirmaron que [...] la nuestra es la mejor tanto en material como en personal.

Dicen que trabajamos más duro, más horas cada día y más días al año que cualquier otra Marina, y que nuestra capacidad mecánica es mejor [...].

³⁷⁵ ROUQUIÉ, *Poder...*, cit., p. 103.

³⁷⁶ DELAMER et al., "Evolución...", cit., pp. 218-219, ROUQUIÉ, *Poder...*, cit., p. 103.

³⁷⁷ WEINMANN, *Argentina...*, cit., p. 73; PETERSON, Harold F., *La Argentina y los Estados Unidos II. 1914-1960*, Hyspamérica, Buenos Aires, 1985, p. 16; Rayes, "Los destinos...", cit., p. 44.

Estudian cuidadosamente nuestras publicaciones [...] y copian nuestra Marina más de cerca que cualquier otra, y probablemente continuarán haciéndolo.

Se dan cuenta de la ayuda que nuestro Departamento de Marina les ha dado y su aprecio se expresa a menudo.³⁷⁸

Ese vínculo no se inició con la Gran Guerra, pero fue en ese momento cuando cobró mayor impulso. En primer lugar, la construcción de los acorazados *Moreno* y *Rivadavia*, en los astilleros estadounidenses de Fore River (Quincy, Massachusetts) y New York (Camden, Nueva Jersey) entre 1910 y 1915, dio lugar a la transferencia de tecnología y estableció lazos culturales entre ambas armadas.³⁷⁹ En segundo lugar, durante la guerra Estados Unidos fue el único país que permitió la presencia de oficiales argentinos en su escuadra, mientras Francia, Gran Bretaña y Alemania se negaban a hacerlo. Para Manuel Domecq García, ministro de Marina durante la presidencia de Marcelo T. de Alvear, entre la oficialidad de ambas fuerzas se había tejido una especie de hermandad espiritual.³⁸⁰

Los oficiales argentinos [...] tenemos muchos motivos para estarle gratos a ella: ha sido la única marina que nos ha facilitado el ingreso en todos los servicios a numerosos oficiales de nuestra armada en distintas épocas y hoy mismo existe una especie de hermandad espiritual entre nuestros oficiales y los oficiales de aquella marina.³⁸¹

³⁷⁸ Estados Unidos, Naval War College Archives [en adelante NWC], Naval Attache's Reports, Office of Naval Intelligence – January 1915, "Informe del teniente G. Whitlock al Director de Inteligencia Naval", 12/01/1915, p. 5.

³⁷⁹ SCHEINA, *Iberoamérica...*, cit., pp. 170-171.

³⁸⁰ Argentina, Congreso de la Nación - Cámara de Diputados de la Nación, *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, Imprenta del Congreso de la Nación, Buenos Aires, 1923, sesión extraordinaria del 17 de septiembre de 1923, p. 67.

³⁸¹ *Ibid.*

Como resultado de aquella relación con Estados Unidos, una impronta aliadófila se desarrolló en la Armada.³⁸² Fue en las flotas aliadas, específicamente en la *US Navy*, donde Argentina incorporó oficiales, y ese personal realizó misiones de combate contra Alemania. Es el caso de los pilotos Ricardo Fitz Simón, Ceferino Pouchan y Marcos Zar.³⁸³

Mientras tanto, Alemania mostró poca o nula capacidad para contrarrestar esa influencia. De hecho, no existió germanofilia en los cuadros de la Armada, como sí ocurrió en el Ejército.³⁸⁴ Por un lado, porque la transformación de Alemania en una potencia naval de envergadura se había gestado en forma relativamente tardía. En segundo lugar, porque en los centros educativos de la Marina no había profesores alemanes, como sí existía en el Ejército, y de cualquier modo habrían tenido que superar tendencias británicas sustancialmente arraigadas. En tercer lugar, no había oficiales entrenados en Alemania. Antes de la guerra, existió un ofrecimiento alemán de formar oficiales si se hacía un gran pedido de buques de guerra, pero el gobierno argentino no encaró iniciativas de tal magnitud porque consideraba que los acorazados alemanes eran demasiado costosos. Solamente compró algunos destructores, que eran

³⁸² ROUQUIÉ, *Poder...*, cit., p. 103.

³⁸³ BLACK, *Naval...*, cit., p. 78; "Argentine Officers Leave for Washington", en *The Pensacola News Journal*, 13/03/1918. Finalizada la guerra, Ricardo Fitz Simón pasó a Gran Bretaña, mientras que Ceferino Pouchan y Marcos Antonio Zar realizaron cursos de alta capacitación en acrobacia y caza en unidades de la aviación italiana (ARGUINDEGUY, *Historia...*, tomo 1, cit., p. 37).

³⁸⁴ LUQUI-LAGLEYZE, "Los aspectos..." cit., p. 136. Sobre la influencia alemana en las filas del Ejército Argentino, ver: POTASH, Robert A., *El Ejército y la Política en la Argentina (I). 1928-1945. De Yrigoyen a Perón*, Hispamérica, Buenos Aires, 1985, pp. 18-19; DICK, Enrique R., *La profesionalización en el Ejército Argentino (1899-1914)*, Dunken, Buenos Aires, 2014; DICK, Enrique R., "Los oficiales del Ejército Argentino que se capacitaron en Alemania entre los años 1900-1914 y sus familias", en *Temas de historia argentina y americana*, n° 16, 2010, pp. 177-187.

unidades de poco porte y no representaban un compromiso comercial de importancia.³⁸⁵

Por su parte, en Gran Bretaña y Estados Unidos se concentraban las dos representaciones más importantes del Ministerio de Marina en el extranjero. Allí funcionaban comisiones navales, que eran organizaciones complejas y extensas, mientras en Alemania residía un único representante y agregado naval, que por cierto jamás manifestó declaraciones germanófilas ni simpatizó con la causa de las potencias centrales. Antes de la guerra, algunos habían manifestado cierto interés profesional por la Armada Imperial, pero esa tendencia no se sostuvo durante la contienda y tampoco derivaría precisamente en germanofilia.³⁸⁶

La cercanía de la Armada con los Aliados no fue explícita. De hecho, los oficiales fueron cautos cuando hablaban con los medios de prensa, porque sabían que sus ideas y opiniones podrían comprometer al país frente a un contexto internacional sumamente delicado. Por ejemplo, cuando la fragata escuela *Presidente Sarmiento* llegó a Estados Unidos, en mayo de 1916, algunos de sus tripulantes fueron consultados por la prensa local respecto a si Argentina tenía simpatía especial por alguno de los beligerantes y estos respondieron: “Nos gusta la gente de los Estados Unidos [...] al igual que nos gusta la gente de otros grandes países [como] Alemania, Inglaterra [y] Francia”.³⁸⁷ Otro caso fue el del capitán de fragata Aureliano Rey que, mientras se encontraba en Estados Unidos como segundo oficial del acorazado *Rivadavia*, fue consultado por el *New York Herald*, en julio de 1918, sobre el posicionamiento de la Argentina frente a la

³⁸⁵ BÖNKER, Dirk, “Naval Race between Germany and Great Britain, 1898-1912”, en DANIEL, Ute et al. -editores-, *1914-1918-online...*, cit., 2016; SCHIFF, Warren, “The Influence of the German Armed Forces and War Industry on Argentina 1880-1914”, en *The Hispanic American Historical Review*, vol. 52, n° 3, 1972, pp. 453-454.

³⁸⁶ LUQUI-LAGLEYZE, “Los aspectos...”, cit., p. 135.

³⁸⁷ “Argentine Vessel on World Voyage here from Tahiti”, en *The Honolulu Advertiser*, 2/05/1916.

guerra. La respuesta de Rey fue muy reservada. Manifestó que su país sostenía una estricta neutralidad, aunque “el noventa por ciento” de la sociedad simpatizaba con la causa aliada. Sin embargo, nada dijo sobre la oficialidad naval ni emitió opiniones que pudieran comprometer institucionalmente a la Armada.³⁸⁸

Durante la guerra, los oficiales mantuvieron una actitud netamente profesional. Esto iba en sintonía con las órdenes que había dictado el Ministerio de Marina, las cuales establecían pautas de conducta y prohibían manifestar opiniones sobre cuestiones de política internacional. Por ejemplo, a los oficiales argentinos destinados en la Armada estadounidense se les sugería desenvolverse en forma cuidadosa, comportándose con profesionalismo. Debían producir “impresiones favorables [y] cuidar los altos prestigios” de la Marina Nacional, a quien “moralmente” representaban, porque cada uno de sus actos serían observados con “especial atención [y] severidad”.³⁸⁹ Además, cada oficial debería

[...] cuidarse especialmente al emitir opiniones profesionales sobre materias que no domine a fondo, evitando al mismo tiempo las discusiones sobre religión, política internacional y juicios críticos sobre personas de posición política o social de cualquier Nación del mundo.³⁹⁰

El teniente G. Whitlock, de la Marina estadounidense, elogiaba el profesionalismo y la impronta “educada, cultivada e inteligente” de sus pares argentinos.³⁹¹ Ese comportamiento se extendía al resto de los oficiales, comenzando por

³⁸⁸ “City Prepares to Entertain Crew of the Rivadavia, from Argentina”, en *New York Herald*, 28/07/1918.

³⁸⁹ DEHN, Fondo Bustamante, “Instrucciones generales para oficiales embarcados en buques de la Escuadra Norte Americana Año 1917”, foja 1.

³⁹⁰ *Ibid.*

³⁹¹ NWC, Naval Attache’s Reports, Office of Naval Intelligence – January 1915, “Informe del teniente G. Whitlock al Director de Inteligencia Naval”, 12/01/1915, p. 2.

el propio ministro Sáenz Valiente, cuyo posicionamiento frente a los bandos beligerantes fue difícil de establecer.

Para Henri Jullemier, ministro francés en Buenos Aires, la neutralidad asumida por el presidente Victorino de La Plaza podría interpretarse como germanofilia y lo mismo decía del ministro de Marina Juan Pablo Sáenz Valiente.³⁹² Por su parte, el conde Karl von Luxburg, ministro alemán en Argentina, declaraba que las simpatías alemanas eran fuertes en los círculos del Ejército y la Armada, aunque no daba nombres ni detalles.³⁹³ En cambio, el embajador estadounidense, Frederic J. Stimson, indicaba que casi todo el gabinete nacional era mayormente favorable a los Aliados, incluyendo al ministro Sáenz Valiente.³⁹⁴ En líneas generales, las diferentes y hasta contradictorias lecturas de estos agentes diplomáticos extranjeros comprueba lo difícil que fue tachar de aliadófilo o germanófilo al entonces ministro de Marina, quien se había cuidado de no hacer comentarios que pudieran comprometer a la Armada ni al país. En la documentación disponible –escritos, mensajes o discursos– no se encuentran alusiones suyas en favor o en contra de ninguno de los bandos en pugna; ni siquiera cuando algunos incidentes pusieron a prueba la neutralidad nacional, como el fusilamiento de Remy Himmer, vicecónsul argentino en la ciudad belga de Dinant, en agosto de 1914, o el apresamiento del *Presidente Mitre*, a finales de 1915.

De todos modos, el reemplazo de Sáenz Valiente por Federico Álvarez de Toledo al frente de la cartera de Marina cambió algunas cuestiones. A diferencia de su predecesor, Álvarez de Toledo no tuvo reparos en manifestar públicamente su opinión proaliada. Así lo indicaba Warren D.

³⁹² PELOSI, Hebe C., “La Primera Guerra Mundial. Relaciones internacionales franco-argentinas”, en *Temas de Historia Argentina y Americana*, n° 4, 2004, p. 165. “[...] la persistencia en la neutralidad tendió a ser asimilada con germanofilia [...]” (TATO, *La trinchera...*, cit., p. 129).

³⁹³ LUXBURG, Karl Graf von, *Nachdenkliche Erinnerung*, Selbstverl., Schloss Aschach/Saale, 1953, p. 93.

³⁹⁴ WEINMANN, *Argentina...*, cit., p. 62.

Robbins, el encargado de negocios estadounidense en Buenos Aires.³⁹⁵ De hecho, el ministro argentino se las comunicó personalmente al propio Stimson en una reunión que tuvo con él y Honorio Pueyrredón luego del hundimiento del *Monte Protegido*:

Una noche, jugando al bridge con nosotros, y discutiendo la guerra con el ministro de asuntos exteriores, el ministro de marina, golpeando la mesa, gritó, “Bueno, si los alemanes ganan esta guerra, no quiero seguir viviendo en este mundo.” – “Sh, sh”, dijo Pueyrredón, “te olvidas que estás hablando con el embajador de uno de los beligerantes.” – “Me da igual”, gritó Álvarez de Toledo [...].³⁹⁶

Álvarez de Toledo no se comportó con la misma moderación que Sáenz Valiente y la diferencia entre ambos tal vez se encuentre en la formación que tenían los oficiales de marina argentinos. La Armada era una fuerza cohesiva e institucionalizada por el tipo de valores que recibían sus cuadros más jóvenes en su etapa de formación. Desde que aprobaban su examen de admisión en la Escuela Naval Militar, aprendían un código ético que exigía una estricta lealtad para con el arma.³⁹⁷ Un mensaje del Centro Naval a la nueva promoción de guardiamarinas de 1916 señalaba que el oficial precisaba de una preparación constante para triunfar en la guerra y, a su vez, un comportamiento ejemplar, de confianza y respeto, con un alto grado de responsabilidad y espíritu de deber.³⁹⁸ El capitán de navío Ismael Galíndez declaraba que el oficial joven debía darle “amor a la carrera”, trabajar con esfuerzo “inteligente y abnegado” y

³⁹⁵ PETERSON, *La Argentina...*, cit., p. 30.

³⁹⁶ STIMSON, Frederic J., *My United States*, Charles Scribner's Sons, New York-London, 1931, pp. 388-389.

³⁹⁷ IMAZ, José Luis, *Los que mandan*, Eudeba, Buenos Aires, 1964, pp. 72-73.

³⁹⁸ “Moral Militar”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 34, n° 391-393, 1916, pp. 177-188.

comportarse con un profesionalismo que sólo se adquiría con observación y estudio.³⁹⁹

El oficial de marina desarrollaba buena parte de su vida profesional repartido entre tierra y mar, es decir, apostado en bases y dependencias o en buques. Allí tenía una existencia separada y replegada sobre su medio corporativo, a diferencia del oficial del Ejército, por ejemplo, que estaba inmerso en la sociedad. Estas características robustecieron la lealtad del marino hacia la Armada y derivaron en una uniformidad de comportamiento en contextos de crisis.⁴⁰⁰ Pese a la manifiesta aliadofilia del ministro Álvarez de Toledo, la oficialidad naval mantuvo su reserva. No se encontraron opiniones en favor o en contra de cualquiera de los beligerantes en ninguno de los diversos artículos, libros, memorias, cartas, informes y discursos consultados. Ni siquiera luego de los hundimientos del *Monte Protegido*, *Oriana* y *Toro*, ni de los dichos del conde Luxburg, que sugería el hundimiento de los vapores argentinos sin dejar rastros.

El apartado siguiente analizará lo que ocurrió en la esfera social de la Armada, para observar si en los distintos homenajes, ceremonias y reuniones existieron posicionamientos en favor de uno u otro bando.

Ceremonias, banquetes y reuniones protocolares

En los salones del Centro Naval, uno de los espacios de camaradería y sociabilidad más importantes de la Armada, se realizaron varios encuentros y reuniones durante los años de la Primera Guerra Mundial. Por la calidad y origen de los diplomáticos, políticos y militares invitados, es posible afirmar que en el Centro existió una tendencia aliadófila;

³⁹⁹ GALÍNDEZ, Ismael F., "A los Guardias Marinas de la Armada", en *Boletín del Centro Naval*, tomo 34, n° 394-396, 1916, pp. 345-346.

⁴⁰⁰ IMAZ, *Los que mandan*, cit., pp. 72-73; ROQUIÉ, *Poder...*, cit., p. 102.

por ejemplo, cuando el almirante William Banks Caperton, comandante de la flota estadounidense que patrullaba las costas sudamericanas, visitó la Argentina en julio de 1917.⁴⁰¹

El arribo de la escuadra de Caperton solo respondía a un acto de diplomacia para declarar intereses y ejercer influencia en la región, pues para entonces la amenaza alemana en el sector era prácticamente inexistente.⁴⁰² De cualquier modo, la visita colocaba al presidente Yrigoyen frente a un inconveniente, porque la permanencia de barcos de una nación beligerante en un puerto neutral por más de 24 horas violaba la Convención de La Haya.⁴⁰³ La cuestión se discutió en el Senado, que en sesión secreta aprobó la visita de “la escuadra norteamericana en calidad de amiga”.⁴⁰⁴ Por la poca profundidad del Río de la Plata, a Caperton se le aconsejó dirigirse a Puerto Militar, pero este prefirió no hacerlo, insistiendo en “mostrar sus cuatro espléndidas naves a la gente de la capital”.⁴⁰⁵ Su escuadra llegó al puerto de Buenos Aires el 24 de julio y fue recibida por un amplio público.

Después de una audiencia en la Casa Rosada, Caperton concurrió a un banquete que el ministro Álvarez de Toledo organizó en el Centro Naval. Entre los presentes se

⁴⁰¹ “Viene con la escuadra norteamericana, a la que daremos pruebas de amistad con la mejor gana, sin que nos lo impida la neutralidad”, en *Fray Mocho*, 29/06/1917; “La bandera norteamericana desplegada sobre el Atlántico para asegurar la libre navegación. El almirante Caperton, jefe de la escuadra que actualmente visita esta capital”, en *Mundo Argentino*, 25/06/1917; “Visitas de cortesía”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 35, n° 409-411, 1918, p. 652.

⁴⁰² WIDEN, Jerker J., “Naval Diplomacy. A Theoretical Approach”, en *Diplomacy & Statecraft*, vol. 22, n° 4, 2011, p. 723.

⁴⁰³ Estados Unidos se unió a la Primera Guerra Mundial en abril de 1917. Los incidentes diplomáticos producidos por la campaña submarina alemana y la interceptación del Telegrama Zimmerman, que reveló un complot alemán para ayudar a México a recuperar Texas, Nuevo México y Arizona, terminaron por arrastrar a Estados Unidos hacia los Aliados.

⁴⁰⁴ MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, *Documentos...*, cit., p. 106.

⁴⁰⁵ STIMSON, *My United States...*, cit., pp. 391-392.

encontraban el embajador estadounidense, Stimson, algunos oficiales de Caperton y figuras relevantes de la Armada Argentina, como el almirante Rafael Blanco, el vicealmirante Manuel Domecq García y el contraalmirante Eduardo O'Connor.⁴⁰⁶ Álvarez de Toledo se refirió a la jornada como una “fiesta de confraternidad americana” y aprovechó para agradecerle a los Estados Unidos por haber facilitado la “educación” de muchos oficiales argentinos en su escuadra:⁴⁰⁷

La preparación acabada de vuestras academias navales y de las escuelas de vuestra flota ha incitado a este gobierno a pedir del vuestro su enseñanza práctica para un núcleo de la oficialidad argentina.

[...] significará ello para nuestros jóvenes marinos, cordialmente acogidos en su seno, una fuente preciosa de ciencia profesional cuya divulgación en nuestra propia armada contribuirá también a fortalecerla.

Y será sin duda para vosotros una satisfacción y un halago haber contribuido a esa eficiencia de una joven armada que, si bien pertenece a una nación pacífica y respetuosa de los derechos ajenos, sabrá también hacer respetar, a costa de todos los sacrificios, la justicia, la libertad y el derecho.⁴⁰⁸

El almirante Caperton también pronunció algunas palabras. Agradeció la invitación, saludó a la “distinguida concurrencia”, señaló que los acontecimientos que habían “conmovido al mundo” y llevaron a Estados Unidos a tomar la “defensa de la causa de la democracia” no podrían sino “haber excitado los corazones y el alma de los hijos de San Martín” y propuso un brindis “por la Argentina y su

⁴⁰⁶ “Visita de la escuadra norteamericana a la Argentina”, en *Mundo Argentino*, 1/08/1917; “Agasajos al Almirante Caperton. Visita al Centro Naval y Militar”, en *La Prensa*, 22/01/1919; “La visita de la Escuadra Norteamericana”, en *Caras y Caretas*, 4/08/1917.

⁴⁰⁷ “Demostración al Almirante Caperton en el Centro Naval”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 35, n° 403-405, 1917, p. 275.

⁴⁰⁸ *Ibid.*, pp. 275-276.

armada”.⁴⁰⁹ La escuadra estadounidense permaneció cinco días en Buenos Aires, lo que significó una clara violación de la Convención de La Haya, pero, pese a ello, Yrigoyen continuó sosteniendo la neutralidad.⁴¹⁰

Luego de la visita de Caperton, el gobierno inglés también concertó una serie de encuentros diplomáticos, buscando contrarrestar la proyección estadounidense en la región. Estas tensiones dentro de la propia coalición aliada respecto a la influencia en América Latina se manifestaron en varias oportunidades: por ejemplo, cuando el presidente Woodrow Wilson le aconsejó a su representante en Argentina, Stimson, que no asistiera a una conferencia de ministros aliados que había sido convocada por su par británico, Reginald Tower, en noviembre de 1917.⁴¹¹ Otros resquemores entre ambas naciones ocurrieron con posterioridad, principalmente respecto a las Listas Negras y a la intención del gobierno argentino de arrendar o adquirir tres buques alemanes internados en el puerto de Buenos Aires.⁴¹²

El gobierno británico solicitó permiso para que el crucero ligero *Glasgow* realizara una visita de cortesía a la Capital Federal.⁴¹³ El buque llegó el 21 de septiembre, fecha cercana a los acontecimientos del incidente Luxburg, tal vez buscando presionar a Yrigoyen hacia el bando aliado.

⁴⁰⁹ Ibid., p. 276.

⁴¹⁰ WEINMANN, *Argentina...*, cit., p. 128.

⁴¹¹ Ibid., p. 139.

⁴¹² La aplicación de las primeras listas negras en Estados Unidos, tras la sanción de la Ley de Comercio con el Enemigo en diciembre de 1917, fue muy criticada por el cónsul general William H. Robertson y otros funcionarios de la embajada estadounidense. La consideraban una herramienta de los intereses mercantiles británicos para perjudicar el comercio de Estados Unidos en la región. También existieron tensiones en el bando aliado cuando en marzo de 1918 Argentina compró el *Bahía Blanca*, un buque alemán internado, por 7.5 millones de coronas suecas. El gobierno estadounidense aceptó la operación, pero Londres se opuso y el propio ministro Tower amenazó con hundir el barco cuando éste saliera del país (WEINMANN, *Argentina...*, cit., pp. 139-140; PETERSON, *La Argentina...*, cit., p. 27).

⁴¹³ MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, *Documentos...*, cit., p. 110.

Los tripulantes del *Glasgow* llevaron a cabo un homenaje en la tumba de Guillermo Brown, en Recoleta.⁴¹⁴ Fue la “primera manifestación oficial” de la flota británica al “ilustre irlandés”. Entre los invitados estaban el ministro plenipotenciario británico en Argentina, Tower, el comandante y oficiales del *Glasgow* y los capitanes de la Armada Argentina Guillermo Jones Brown y Guillermo Brown.⁴¹⁵ Todos ellos pronunciaron discursos.

El comandante del *Glasgow* agradeció por “los cumplimientos de la marina de esta ilustrada república”, mientras que Guillermo Jones Brown dio sus “efusivas gracias” por aquellas manifestaciones de respeto en la memoria de su “abuelo”, que fue un “marino británico, pero que dio su sangre por la libertad de este país [...] su patria de adopción”.⁴¹⁶ También señaló que era

[...] un gran honor [...] ver que tan ilustres y valerosos marinos, rindan homenaje a su memoria y en nombre mío y de

⁴¹⁴ “Recepción popular del crucero británico Glasgow”, en *Mundo Argentino*, 26/09/1917; “El crucero británico Glasgow, por F. R. Mount” y “La visita del crucero Glasgow”, en *Fray Mocho*, 27/09/1917; “La visita del Glasgow”, “La llegada de los marinos ingleses” y “En honor de los huéspedes”, en *El Hogar*, 28/09/1917.

⁴¹⁵ “Homenaje de los marinos del crucero británico Glasgow al almirante Guillermo Brown”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 35, n° 403-405, 1917, pp. 277-279. Guillermo Jones Brown (1871-1956) era el hijo de Celedonia Natividad Brown Blanco –nieta de Guillermo Brown– y Enrique Agustín Jones de Elia. Egresó de la Escuela Naval Militar en 1890, en la promoción n° 13. Además de comandar buques, cumplió con diversas tareas y servicios a lo largo de su carrera. Fue jefe de la Dirección de Artillería, jefe de la Dirección General de Armamentos, jefe del Arsenal Naval de Zárate y jefe del Estado Mayor de la 1ª División de Instrucción. Se retiró de la actividad con el grado de capitán de navío en 1918. Guillermo Brown (1904-1977) era hijo de Guillermo Brown Caravia –bisnieto de Guillermo Brown– y María Morel. Egresó de la Escuela Naval Militar en 1927, en la promoción n° 52. Integró la Comisión Naval en Estados Unidos y fue director de la Escuela de Mecánica de la Armada, director de la Dirección General de Navegación e Hidrografía y director de la Dirección General del Material Naval. Se retiró con el grado de contraalmirante en 1955.

⁴¹⁶ “Homenaje de los marinos del crucero...”, cit., pp. 278-279.

todos los descendientes de mi abuelo, agradezco profundamente este espontáneo homenaje.

Dios salve al “Glasgow” y lo conduzca siempre a la victoria.⁴¹⁷

Otro evento significativo ocurrió el 26 de abril de 1918, cuando se llevó a cabo un homenaje a los marinos que combatieron en las guerras de independencia. La idea había sido del entonces capitán de navío Jorge Yalour, que junto a los capitanes Fliess, Albarracín y Beccar, y al retirado alférez de navío Villegas Basavilbaso, diseñó un proyecto sobre los marineros de la Revolución de Mayo y la Independencia que fue aceptado por la Comisión Directiva del Centro Naval. A dicho evento asistieron algunas figuras del ámbito nacional, como los ministros de Guerra y Marina, y otras del plano internacional, como el embajador de Estados Unidos, los ministros de Uruguay, Rusia y Cuba, y los agregados navales y militares de Gran Bretaña, Francia y Chile. Asimismo, participaron varios de los descendientes de los marinos homenajeados: Brown, Espora, Seguí, Bouchard, Spiro, Thorne y King, entre otros. Se los recordaba porque el “culto de los héroes [era] fuerza invisible para lograr altos destinos”, afirmaba Villegas Basavilbaso.⁴¹⁸

El presidente del Centro Naval, capitán de navío Ismael Galíndez, pronunció las palabras de apertura con un discurso que resumía la importancia de rememorar y recordar a los marinos extranjeros que habían colaborado con el proceso revolucionario e independentista nacional. Hacerlo era un anhelo de los asociados del Centro Naval y, al mismo tiempo, un “deber educativo”.⁴¹⁹

⁴¹⁷ Ibid., p. 279.

⁴¹⁸ “Homenaje a los marinos de la Revolución e Independencia”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 36, n° 412, 1918, pp. 73-103; “Homenaje a los marinos de la Independencia”, en *Caras y Caretas*, 4/05/1918.

⁴¹⁹ “Homenaje a los marinos de la Revolución...”, cit., p. 74.

[...] en este homenaje, hemos querido asociar a los distinguidos representantes de la Madre Patria, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Italia y los Estados Unidos de Norte América, naciones a las cuales perteneció la mayoría de aquellos cuyos nombres hoy graba un duradero bronce nuestra gratitud. Este acto reafirma así sentimientos de solidaridad con aquellos pueblos a los cuales debemos, en gran parte, nuestros progresos, ya que pone en evidencia que ellos no sólo luchan a nuestro lado en el desenvolvimiento del país, en todos los órdenes de su actividad, sino que en otra hora también sus hijos pusieron su espada al servicio de la noble causa que fue coronada con la incorporación al concierto de las naciones de una nueva, libre y grande, bajo cuyo amplio pabellón, caben todos los hombres de buena voluntad.⁴²⁰

En las palabras de Galíndez puede observarse cierta tendencia aliadófila al decir que existían “sentimientos de solidaridad con aquellos pueblos”. También llama la atención que la mayor parte de los homenajeados fueran marinos británicos, estadounidenses, franceses, españoles, griegos o italianos, y que no existiera mención alguna a alemanes, por ejemplo. Claramente esto podría explicarse por su participación escasa y marginal, pero vale aclarar que la proporción de marinos alemanes no fue mucho menor a la de los griegos, que sí aparecían mencionados en el homenaje.⁴²¹

En otra oportunidad, junio de 1918, una delegación comercial británica al mando de *Sir Maurice de Bunsen* llegó a la Argentina, nuevamente para estrechar los lazos

⁴²⁰ *Ibid.*, p. 75.

⁴²¹ Estas aseveraciones se estiman por los estudios de Julio Mario Luqui Lagleyze, sobre la composición de los oficiales de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Entre 1810 y 1830, el 77% de la oficialidad naval de línea era extranjera y sumamente heterogénea. La mayor parte provenía de Gran Bretaña y Estados Unidos, y entre los grupos minoritarios había nacionalidades variadas: un 7% entre griegos, alemanes, rusos, suecos y daneses, un 3% de hispanoportugueses, un 4% de irlandeses y otro porcentaje igual de italianos (LUQUI-LAGLEYZE, Julio M., “Los oficiales del almirante Brown: estudio sobre el origen y reclutamiento de la oficialidad naval de las guerras de la independencia y del Brasil 1810-1830”, en *Temas de historia argentina y americana*, n° 19, 2011, p. 203).

económicos bilaterales y contrarrestar la influencia estadounidense.⁴²² La comitiva llegó a bordo del crucero *Newcastle*, que aprovechó la estadía para efectuar “ciertas reparaciones”.⁴²³ Y, como ocurrió en situaciones anteriores, la oficialidad de la Armada volvió a recibirlos en los salones del Centro Naval.⁴²⁴

⁴²² WEINMANN, *Argentina...*, cit., p. 139.

⁴²³ MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, *Documentos...*, cit., p. 130; “Llegada de la embajada británica”, en *Caras y Caretas*, 8/06/1918; “Sir Maurice de Bunsen. Llegada a nuestra capital de la embajada extraordinaria de la Gran Bretaña”, en *El Hogar*, 7/06/1918.

⁴²⁴ “El banquete en el Centro Naval”, en *Mundo Argentino*, 12/06/1918; “El banquete realizado en honor de los marinos ingleses en el Centro Naval”, en *El Hogar*, 14/06/1918.

Lecciones y reflexiones de posguerra

Al término de la Primera Guerra Mundial, se normalizó el tráfico marítimo internacional y los buques de la Armada volvieron a tocar puertos europeos. Así lo hizo el crucero acorazado *Pueyrredón*, que por entonces cumplía con el rol de buque escuela, mientras la fragata *Sarmiento* se reparaba en Inglaterra.⁴²⁵

En 1919, el *Pueyrredón* estaba bajo el comando del capitán de fragata Gabriel Albarracín y llevaba a la 45ª promoción de cadetes de la Escuela Naval Militar en un viaje de instrucción que incluía varias escalas, como Almería, Nápoles, La Spezia, Tolón, Gibraltar, Canarias y San Vicente. Cuando recaló en La Spezia, el 12 de septiembre, el vicealmirante de la Real Marina Italiana, Umberto Cagni, invitó a Albarracín a un almuerzo de camaradería y concedió a un grupo de oficiales y cadetes una visita general a los arsenales de la ciudad.⁴²⁶ El capellán de Marina Julio Comaschi, que integraba la tripulación del *Pueyrredón*, describió en sus memorias:

Las innumerables máquinas, fabricantes de [...] las municiones, nos entretuvieron horas y horas enseñándonos sus ciegas pero matemáticas habilidades para construir con tanta actividad, con tanta vida los temibles instrumentos de muerte.

Nuestro espíritu se estremeció cuando, al entrar en uno de los amplios galpones depósitos, vimos la indefinida cantidad de minas flotantes y submarinas que allí amontonadas [...]

⁴²⁵ "El viaje del Pueyrredón", en *La Prensa*, 21/01/1919.

⁴²⁶ DE VEDIA Y MITRE, *Los viajes...*, cit., pp. 288-290.

representaban una muy mínima parte de la cantidad [destinada] a sembrar sobre cada palmo de agua o de ola un formidable peligro para el audaz enemigo.

No menos notable [...] era la [...] inmensa fábrica de torpedos, cuyo minucioso examen sirvió de ilustración [...] práctica, tanto para aspirantes como para oficiales, dadas las modificaciones que se introdujeron en tales armas debido a las enseñanzas de la última guerra.⁴²⁷

Más tarde, en Tolón, el ministro de Marina de Francia, Georges Leygues, por intermedio de las gestiones del entonces embajador argentino, Marcelo Torcuato de Alvear, permitió que unos 45 tripulantes, entre oficiales y cadetes, visitaran Verdún, el sitio de una de las batallas más sangrientas que había tenido la guerra.⁴²⁸ Mientras se dirigía a su destino, la comitiva tuvo oportunidad de observar la destrucción que la contienda había dejado en los pueblos de la campaña francesa:

Hermosas y alegres praderas, sobre las cuales sonreía plácidamente el sol, iban demostrando la belleza de las bien cultivadas campiñas francesas, iban diciendo cómo eran de lindas las otras campiñas hermanas antes de que sobre ellas se hiciera la larga y mala noche de la guerra.

[...] al salir [...] se veían ya algunas pequeñas y aisladas poblaciones completamente destruidas por el fuego y la metralla.

A medida que la rápida locomotora avanzaba [...] aumentaban los abandonados y tristes montones de ruinas, entre los cuales pocas figuras pálidas y enlutadas caminaban dando tumbos sobre el terreno desnivelado, causando la impresión de ser las únicas personas supervivientes que, enloquecidas de dolor, iban a arrebatar al secreto del escombros hacinado el recuerdo de un amor, de muchos amores que se les habían muerto.⁴²⁹

⁴²⁷ COMASCHI, Julio, *Estelas. Viaje XIX de instrucción de aspirantes en el crucero Pueyrredón*, Coni, Buenos Aires, 1920, p. 109.

⁴²⁸ DE VEDÍA Y MITRE, *Los viajes...*, cit., p. 290.

⁴²⁹ COMASCHI, *Estelas...*, cit., pp. 126-128.

Una vez llegados a Verdún, los cadetes transitaron por “campos de muerte” y por una experiencia tan dramática como inimaginable.

Ningún vestigio de vida palpita sobre esos campos de muerte nevados, revueltos por la metralla, inundados del hierro de las balas, de los alambrados de púa, de los vagones hechos pedazos, de los tanques averiados, de los huesos insepultos de los muertos, y de todo el material construido fríamente para destruir tanta energía [...].

A todo esto es menester añadir el aspecto del suelo completamente removido por el trabajo de cavar esas trincheras incómodas, estrechas, húmedas, que más parecen tumbas prematuras, que defensas levantadas para salvar las vidas.⁴³⁰

Tales fueron los efectos de esa experiencia que los visitantes se retiraron con el “espíritu entristecido”, llevando en sus memorias recuerdos “profundamente grabados [de] aquellos cuadros tétricos que durante seis días desfilaron en fúnebre procesión ante sus ojos entristecidos”.⁴³¹

Durante los años de posguerra, la Gran Guerra continuó siendo un tema de interés profesional dentro de la Armada. Los oficiales analizaban el conflicto y extraían de él lecciones y enseñanzas. Por ejemplo, el contraalmirante Julián Irizar consideraba que había vencido el poder naval que la “Gran Flota Británica” había sabido ejercer en “forma tan silenciosa como efectiva”. Así lo manifestó en una carta al retirado vicealmirante Juan Pablo Sáenz Valiente, en enero de 1919:⁴³²

No creo, como algunos dicen, que la flota inglesa, debió buscar a la alemana. Semejante política hubiera sido la más estúpida de las estrategias. Su misión era dominar el mar y cerrarlo al

⁴³⁰ Ibid., pp. 140-142.

⁴³¹ Ibid.

⁴³² DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 1, “Carta de Julián Irizar a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Washington, enero de 1919, foja 40.

comercio alemán, y si eso lo pudo hacer de la manera más absoluta con solo su presencia, tanto más maravilloso.

Desde el 1° hasta el último día de la guerra, el mar ha estado prácticamente cerrado para los alemanes, con todas sus consecuencias, en dificultades económicas, en obtener materias primas vitales, alimentos, etc., y abierto a los aliados, que pudieron transportar millones de hombres, desde los extremos más lejanos del mundo y repartirlos como se les ocurrió, millones de toneladas de material de guerra con que esos hombres pudieron resistir y vencer, y millones de toneladas de alimentos que permitieron a los pueblos aliados subsistir durante los 4 años de la terrible tragedia. Sin el Sea Power Británico, la guerra hubiera terminado como la soñaron los alemanes, en 6 meses.⁴³³

Muchos oficiales difundieron sus propios análisis de la guerra en libros y artículos. El capitán de fragata León Scasso dedicó un extenso y detallado trabajo a los pormenores tácticos y operacionales de la Batalla de Jutlandia para luego establecer algunas conclusiones.⁴³⁴ En primer lugar, el enfrentamiento había demostrado la utilidad de las cortinas de humo como medios defensivos de importancia en las batallas, desembarcos y frente a las incursiones aéreas. En segundo lugar, comprobó el gran valor de la aviación, que prestó ayuda durante los preliminares de las acciones navales.⁴³⁵ Respecto a los torpedos, Scasso destacó el “temor” que habían producido en “la mente” de los británicos, aunque recomendó no confiar demasiado en ellos, pues no habían hundido ni un solo buque de batalla moderno en toda la

⁴³³ Ibid., fojas 40-42.

⁴³⁴ León Lorenzo Scasso (1882-1954) egresó de la Escuela Naval Militar en 1900, en el sexto lugar de la 26ª promoción. Ocupó varios cargos, jefaturas y comandos, entre ellos: agregado naval de la legación argentina en Londres, director de la Escuela de Aplicación para Oficiales y en diversas ocasiones fue jefe de la División de Operaciones del Estado Mayor General, jefe del Estado Mayor de la Escuadra de Mar, jefe del Estado Mayor General y jefe de la Flota de Mar. Entre 1938 y 1940 fue ministro de Marina. Se retiró como almirante en 1942.

⁴³⁵ SCASSO, León, “Situaciones tácticas importantes de la batalla de Jutlandia”, en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 38, n° 293, 1921, pp. 655-656.

guerra. Para él, el éxito del torpedo se debió al factor sorpresa y a que las víctimas generalmente habían sido buques lentos y anticuados.⁴³⁶

La experiencia ha comprobado que es un arma de sorpresa y de dudoso éxito durante el día, y que lanzamientos a mayores distancias de 1.000 metros son prácticamente ineficaces. Su valor, acrecentado enormemente por los efectos de la campaña submarina contra buques mercantes, (la mayoría de los cuales fueron echados a pique a cañonazos), no debe ser considerado en tal alto grado mientras las condiciones no sean netamente favorables al lanzamiento a corta distancia. Solo en este caso el arma parece temible.⁴³⁷

El ingeniero torpedista principal Marcelo Molina adoptó una posición más favorable respecto a los torpedos y señaló que, pese a sus limitaciones, tuvieron una aplicación muy intensa en la guerra.⁴³⁸ Otros autores también se interesaron por el tema, como los tenientes Oca Balda, Poch y Teisaire, que analizaron los tiros de torpedos en la Batalla de Jutlandia en un informe elevado al Ministerio de Marina que posteriormente fue difundido en la *Revista de Publicaciones Navales*.⁴³⁹ Por su parte, el capitán de fragata José Oca Balda dedicó dos artículos al lanzamiento de salvas de torpedos, a corta y larga distancia, enseñando las mejores fórmulas y cálculos para lograr disparos precisos.⁴⁴⁰

⁴³⁶ Ibid., pp. 652-653.

⁴³⁷ Ibid.

⁴³⁸ MOLINA, Marcelo, "Modificaciones efectuadas en los torpedos durante la guerra por la casa Whitehead", en *Boletín del Centro Naval*, tomo 42, n° 451, 1925, p. 811.

⁴³⁹ OCA BALDA, José, POCH, Ramón y Alberto TEISAIRE, "Análisis del tiro de torpedos en la batalla de Jutlandia", en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 41, n° 308-309, 1922, pp. 21-53.

⁴⁴⁰ OCA BALDA, José A., "Salvas de torpedos (Bases teóricas para su estudio)", en *Boletín del Centro Naval*, tomo 44, n° 458, 1926, pp. 9-30; OCA BALDA, José A., "Salvas de torpedos (Bases teóricas para su estudio) (Terminación)", en *Boletín del Centro Naval*, tomo 44, n° 460, 1926, pp. 309-316. José A. Oca Balda (1887-1939) egresó de la Escuela Naval Militar en 1907, en la 32ª promoción. Sirvió en varios buques y tuvo destinos en la Patagonia y Tierra

El destacado submarinista Eduardo Ceballos también fue autor de varios trabajos sobre torpedos.⁴⁴¹ Al principio, mientras fue teniente de fragata, se interesó por los cálculos de trayectorias con el uso del giroscopio.⁴⁴² Una vez ascendido a teniente de navío, se concentró en el proceso de “calentamiento del aire”, una idea que había incrementado la eficacia, alcance y velocidad de los torpedos, lo que derivó en cambios radicales a nivel táctico y en un aumento dramático en la peligrosidad de los submarinos. Sin el “aire recalentado”, decía Ceballos, no habría sido posible obtener los alcances y velocidades que habían llevado al torpedo, de su “antiguo rol de arma de ocasión o empleo nocturno”, a tener una “importancia considerable” en la conducción táctica del combate diurno.⁴⁴³ Más tarde, ya ascendido a capitán de fragata, Ceballos escribió sobre el empleo del torpedo entre buques de superficie, una cuestión de gran interés profesional. Al respecto, afirmaba que el “influjo moral del arma” se había hecho “sentir poderosamente” en todas las operaciones y opinaba que una “marina pobre” podría com-

del Fuego. Fue director de la Escuela de Pilotos y Maquinistas Navales y en 1918 se capacitó en Estados Unidos en el arma submarina. Publicó gran cantidad de obras sobre ingeniería, electricidad, hidráulica, oceanografía y astronomía. Se retiró de la Armada en 1931 con el grado de capitán de fragata.

⁴⁴¹ Eduardo A. Ceballos (1888-1956) egresó de la Escuela Naval Militar en 1908, en el primer puesto de la promoción n° 33. Fue un destacado submarinista. En 1917 tomó estudios en la Escuela de Submarinos de la *US Navy*, en New London, Connecticut, y, luego de aprobar los cursos, quedó adscrito a la base de Bridgeport. Posteriormente, pasó a la Comisión Naval en Washington, como ayudante secretario del agregado, y a la Comisión Naval en Europa en 1921. Cuando volvió a la Argentina, dictó clases sobre torpedos y electricidad en la Escuela de Torpedistas, y sobre sumergibles, torpedos y minas en la Escuela de Aplicación, de la cual llegaría a ser director. En 1929 fue nuevamente designado en la Comisión Naval en Europa, cargo que ocupó hasta pedir su retiro en 1931, mientras era capitán de fragata.

⁴⁴² CEBALLOS, Eduardo A., “El giroscopio y la trayectoria del torpedo”, en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 38, n° 292, 1921, pp. 431-438.

⁴⁴³ CEBALLOS, Eduardo A., “Calentadores de aire en los torpedos”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 41, n° 442, 1923, p. 329.

pensar parte de su debilidad adquiriendo torpederos ligeros, ya que eran prácticos, baratos y fáciles de mantener.⁴⁴⁴

Los oficiales argentinos también dedicaron su atención a otras armas y elementos empleados en la Gran Guerra. El alférez de navío Luis Malerba escribió sobre cómo los beligerantes habían creado grandes redes inalámbricas en los frentes de batalla, advirtiendo así la importancia de las comunicaciones radiotelegráficas en los conflictos modernos.⁴⁴⁵ Por su parte, el alférez de navío Eduardo Aumann se interesó por las experiencias de las fuerzas aéreas y la importancia de organizarlas debidamente, mientras el teniente de navío Guillermo Coelho abordó, en un complejo estudio publicado en dos partes, la elaboración y utilización de gases químicos y su impacto en los combatientes.⁴⁴⁶ El teniente de fragata Gregorio Báez se ocupó de los códigos de señales que las escuadras británica y alemana habían utilizado en las batallas de Malvinas y Jutlandia, intentando

⁴⁴⁴ CEBALLOS, Eduardo A., "El empleo del torpedo por los buques de superficie", en *Boletín del Centro Naval*, tomo 45, n° 468, 1928, pp. 501-502 y 508.

⁴⁴⁵ MALERBA, Luis S., "Comunicaciones radiotelegráficas, su desarrollo, su importancia y su rol", en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 42, n° 314-315, 1922, pp. 33-48.

⁴⁴⁶ AUMANN, Eduardo, "La organización de las fuerzas aéreas", en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 49, n° 356-357, 1926, pp. 15-52; COELHO, Guillermo T., "La química en la guerra moderna. Los gases asfixiantes y tóxicos. Materiales incendiarios - Cortinas de humo (continuación)", en *Boletín del Centro Naval*, tomo 42, n° 446, 1924, pp. 47-74; COELHO, Guillermo T., "La química en la guerra moderna. Los gases asfixiantes y tóxicos. Materiales incendiarios - Cortinas de humo (continuación)", en *Boletín del Centro Naval*, tomo 42, n° 450, 1925, pp. 637-664. Eduardo Augusto Aumann (1899-1975) egresó de la Escuela Naval Militar con el cuarto lugar de la promoción n° 45. Piloto de dirigibles y aviador naval, llegó a ser agregado naval en Canadá y Estados Unidos, edecán naval del presidente Ramón S. Castillo y prefecto general marítimo en 1950. Retirado como contraalmirante en 1951, estuvo a cargo de la Liga Naval Argentina hasta su muerte. Guillermo T. Coelho (1893-1928) egresó de la Escuela Naval Militar en 1912, en el cuarto lugar de la 37ª promoción. En 1919, luego de haber finalizado una diplomatura en ciencias químicas que cursó en la Universidad de Washington, fue ascendido a teniente de fragata, primero, y a teniente de navío, después. En 1924, se lo asignó a la Comisión Naval en Europa y posteriormente al comando del buque hidrográfico *San Juan*. Falleció en 1928, en pleno ejercicio de sus funciones.

dilucidar cuál de ellos había sido el más eficiente.⁴⁴⁷ Por otro lado, el alférez de navío y joven piloto Esteban Zanni se interesó por la aviación naval y escribió “El futuro de la aviación” para el *Boletín del Centro Naval*, un artículo que por cierto era muy parecido a otro publicado en la revista *Fray Mocho* bajo el seudónimo *Francisco Arderius*.⁴⁴⁸

Esteban Zanni se preguntaba si la Armada había quedado dispensada del estudio de los problemas surgidos de la experiencia de la guerra, donde “afortunadamente” sólo jugó “el rol del observador alejado”. A ello respondió que no, aunque declaraba que Argentina era el país de Sudamérica donde menos se había hablado del problema de la defensa nacional, como si “realmente no existiera”. En ese sentido, su trabajo tenía el propósito de “traer al ambiente un poco de discusión profesional [sobre] el palpitante problema” de la creación de una flota aeronaval, cuya resolución sería la “contribución más útil” para el progreso de la Armada. El avión era sumamente necesario, decía Zanni, porque tenía aplicaciones diversas, como ataques con bombas y torpedos, exploración, caza, *spotting* –observación aérea–, reconocimiento fotográfico, escolta de buques, ataque a submarinos o buques fondeados, descenso de espías y hasta la formación de cortinas de humo para ocultar el avance de los

⁴⁴⁷ BÁEZ, Gregorio, “Sobre señalación de combate”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 39, n° 429, 1921, pp. 137-145. Gregorio Báez (1889-1959) egresó de la Escuela Naval Militar en 1911, en la promoción n° 36. Se retiró de la Armada en 1934, con el grado de capitán de fragata.

⁴⁴⁸ ZANNI, Esteban, “El futuro de la aviación”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 39, n° 431, 1921, pp. 357-362; “El avión y la guerra naval futura, por Francisco Arderius”, en *Fray Mocho*, 29/03/1921. Esteban Zanni (1896-1922) egresó de la Escuela Naval Militar en 1914 en el primer puesto de la 40ª promoción. Por sus calificaciones, en 1920 fue enviado a la Escuela de Aviación Naval de Pensacola (Estados Unidos), donde se formó como piloto naval junto a los alféreces de fragata Víctor Padula y Silvio Leporace, bajo la dirección del teniente de fragata Marcos Zar. Posteriormente, el Ministerio de Marina dispuso su traslado a Europa con la misión de visitar fábricas de aviones y probar aeroplanos. Murió en servicio, en agosto de 1922, durante un vuelo de prueba con un hidroavión *Dornier*.

torpedos.⁴⁴⁹ Asimismo, el autor también reflexionó sobre la importancia del dominio del aire y el rol que tendrían los portaviones en las próximas guerras:

En los dos sistemas de ataque aéreo [bombas y torpedos] la ofensiva [...] puede llevarse a cabo desde bases terrestres pero en otros casos la distancia obliga a tener un cierto número de buques transportadores de aviones.

Por el precio de un dreadnought, se podría comprar uno de estos buques capaz de llevar cien aviones de caza, bombardeo y torpedoplanos [...].

El futuro dirá si estos buques son capaces de combatir por sí solos al acorazado [...] y por lo tanto si será conveniente dotar a las flotas [...] de estos buques [...] puede anticiparse, que ellos serán imprescindibles [...].⁴⁵⁰

Otro activo defensor de las capacidades y utilidades de la aviación naval fue el teniente de navío Marcos Zar. Durante la posguerra, publicó un resumen de los experimentos de bombardeo aéreo y tiro que la *US Navy* había realizado sobre buques alemanes requisados. El informe concluía que la aviación representaba un importante peligro para un acorazado, si bien este continuaba siendo, de momento, el “baluarte de la defensa nacional” y el “factor más poderoso del poder naval”.⁴⁵¹ Más tarde, Marcos Zar publicaría

⁴⁴⁹ ZANNI, “El futuro...”, cit., pp. 357-359.

⁴⁵⁰ *Ibid.*, p. 362.

⁴⁵¹ ZAR, Marcos A., “Experiencias de bombardeo aéreo en Estados Unidos”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 39, n° 430, 1921, pp. 295-315. Marcos Antonio Zar (1891-1955) egresó de la Escuela Naval Militar en la 23ª promoción de 1911. En 1917 fue destinado a Estados Unidos, donde se formó como piloto naval, y entre 1918 y 1919 se capacitó en la Escuela de Aviación Militar de Italia. Cuando regresó a la Argentina, ocupó diferentes puestos, entre ellos: subdirector de la Escuela de Aviación Naval, jefe de la Estación Aeronaval de la 3ª Región Naval, jefe de la División Aviación de la Dirección General de Navegación, jefe de Comunicaciones, jefe del Servicio de Aviación Naval del Estado Mayor General, y director general de Aviación Naval. De los gobiernos de Italia, Estados Unidos y Francia obtuvo los certificados de piloto aviador militar superior, aviador naval y piloto observador de bombardeo. Se retiró en 1944, con el grado de vicealmirante.

su propio libro, titulado *Aviación Naval*, donde recopiló las conferencias que impartió a los alumnos de la Escuela de Aplicación en 1926.⁴⁵² El propósito de la obra era

[...] presentar al Personal Superior de la Armada, la Aviación Naval en su valor efectivo [...] un poderoso auxiliar cuya capacidad y empleo lejos de significar limitaciones a los tradicionales elementos del Poder Naval, se traducen en el afianzamiento de éstos por extensión de sus actividades y aumento de su capacidad.⁴⁵³

En una serie de capítulos, que repasaban asuntos como navegación, observación y combate, Zar abordó las características y alcances del componente aeronaval y resaltó lo necesario que era desarrollarlo en la Armada. Se valió de las experiencias de la Gran Guerra para confirmar que la aviación de combate allí empleada había sentado principios que se mantendrían “invariables” en el tiempo.⁴⁵⁴

Los oficiales argentinos recurrían mucho a la bibliografía militar extranjera, que circulaba en revistas y boletines especializados, para extraer de allí otras lecturas y enseñanzas sobre la Primera Guerra Mundial. Es el caso de “Una imprevisión de los ingleses durante la guerra. El fin del Jemtchtug y del Mousquet”, traducido por el teniente de navío Alberto Guerrico.⁴⁵⁵ Otro ejemplo lo constituye “Estado actual del problema de las sondas acústicas”, donde el teniente de fragata Pedro Luisoni difundió –traducido al español– un extenso trabajo del profesor italiano de

⁴⁵² ZAR, Marcos A., *Aviación Naval*, Ferrari Hnos., Buenos Aires, 1927.

⁴⁵³ *Ibid.*, p. 4.

⁴⁵⁴ *Ibid.*, pp. 92, 101, 111-112 y 138.

⁴⁵⁵ “Una imprevisión de los ingleses durante la guerra. El fin del Jemtchtug y del Mousquet (trad. A. Guerrico)”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 44, n° 461, 1926, pp. 493-506. El “Jemtchtug” –en realidad, *Zhemchug*– fue un crucero ruso y el *Mousquet* un destructor francés. Ambos fueron hundidos por el crucero ligero alemán *Emden* en el estrecho de Malaca el 28 de octubre de 1914. Alberto Guerrico (1889-1940) egresó de la Escuela Naval Militar en 1910, en la promoción n° 35. Se retiró de la Armada en 1935, como capitán de fragata.

geofísica y matemática Mario Tenani. La lectura de ese texto sería “de gran utilidad e interés” para los miembros de la Armada, declaraba Luisoni, pues durante la última guerra la exploración y escucha de sonidos acuáticos había sido un tema muy estudiado debido a la necesidad de descubrir la presencia de submarinos.⁴⁵⁶ Otro aporte muy bien recibido por los oficiales argentinos fue el libro *Notes on Post-War Ordnance Development* del mayor del ejército estadounidense Le Roy Hodges, obra que señalaba el progreso en la fabricación de municiones durante la guerra, así como la evolución en la artillería, ametralladoras, espoletas, armas portátiles y tanques. Varios fragmentos de ese título fueron traducidos y publicados por el capitán de fragata Teodoro Caillet-Bois para el Boletín del Centro Naval.⁴⁵⁷

En líneas generales, durante la década de 1920 los oficiales de la Armada continuaron analizando los sucesos de la Gran Guerra. Como señaló un autor, bajo el seudónimo *Hacutar*, era fundamental desarrollar un “estudio bien detenido y prolijo” de la “gran fuente” de enseñanzas que había sido la “última guerra europea”, debido a la “nula” experiencia bélica de Argentina, que desde hacía “muchos años” no había participado en enfrentamientos armados.⁴⁵⁸

⁴⁵⁶ LUISONI, Pedro, “Estado actual del problema de las sondas acústicas”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 42, n° 450, 1925, pp. 575, 580. Pedro Luisoni (1891-1958) egresó de la Escuela Naval Militar en 1912, en la 38ª promoción, con el grado de guardiamarina. Se retiró como capitán de fragata en 1933.

⁴⁵⁷ CAILLET-BOIS, Teodoro, “Extracto del libro *Notes on Post-War Ordnance Development*”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 42, n° 450, 1925, pp. 665-677.

⁴⁵⁸ HACUTAR (seudónimo), “La evolución de nuestra Marina de Guerra. Motto: no adelantar es retroceder”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 40, n° 438, 1923, p. 603.

La situación material de la Armada y las demandas de la oficialidad

En 1919, el capitán Esteban de Loqui afirmó que la victoria de los Aliados no hubiera sido tan completa sin la “potente tenacidad” de la Armada británica y que esa superioridad había confirmado la importancia de las flotas y escuadras en la defensa de los intereses marítimos nacionales.⁴⁵⁹ La Argentina debería aprender de esa lección para no volver a sufrir los trastornos que la guerra había provocado en su economía, comercio y navegación:

En la última guerra todos los neutrales han sufrido más o menos [...]. Con respecto a la Argentina, hemos perdido buques, hemos visto perjudicado nuestro comercio importador y de exportación por la falta de tonelaje y por consiguiente nuestros presupuestos y finanzas en general han sido desequilibrados y nuestra renta de aduana ha mermado de tal modo que sin la enorme productibilidad del país habríamos legado a una catástrofe.

Es claro que [...] nuestro inmenso futuro como país productor, nuestras dilatadas costas cuya soberanía debemos defender vigilantemente hacen necesaria una escuadra adecuada al propósito. Somos una nación pacífica por excelencia [...] pero ahora [...] nos creemos con derecho a tener una fuerza naval que proteja nuestro desarrollo económico [...].⁴⁶⁰

Durante los años veinte, la Armada Argentina estaba lejos de ser una fuerza eficiente y continuaba bajo muchos de los problemas estructurales que la guerra había puesto en evidencia, como falta de personal, obsolescencia material y unidades en situación de desarme. Por la falta de carbón, la Escuadra también operaba con limitaciones y, como eso repercutía en la formación de los cuadros, se decidió que

⁴⁵⁹ DE LOQUI, Esteban, “Carta al Director. La libertad de los mares y del aire”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 36, n° 415, 1919, p. 683.

⁴⁶⁰ *Ibid.*, pp. 687-689.

oficiales y marinos se embarcaran, por lo menos una vez, a bordo de los buques tanque *Ministro Ezcurra*, *Ingeniero Huer-go* y *Aristóbulo del Valle*, que eran las únicas unidades que por entonces navegaban con cierta regularidad.⁴⁶¹ Por supuesto, todo eso no fue más que una medida temporal, que de ningún modo solucionó el problema de fondo.

Otra cuestión era la obsolescencia material. Eran necesarias unidades de combate modernas, como, por ejemplo, submarinos. La Armada carecía completamente de ellos y, si bien solía realizar maniobras de ataque utilizando periscopios falsos para entrenar a vigías y artilleros, muchos oficiales insistían en la adquisición formal del arma.⁴⁶² Para el teniente de fragata Lucio González era una cuestión de defensa nacional.⁴⁶³

[...] siendo el Río de la Plata la vía natural por donde se vuelca nuestra producción al exterior y por donde recibimos lo que de afuera hace falta a nuestras necesidades y al sostén de nuestras industrias, claro es, que se piense que las medidas de carácter defensivas, deben tender ante todo, a asegurar que nos sea permitido en tiempo de guerra, controlar y dirigir la navegación en el estuario.

Sin entrar a considerar los medios de que el país dispone actualmente para la defensa del Río de la Plata, solo diremos, que cualquiera que ellos sean, estarán suficientemente complementados, si un número capaz de submarinos puedan operar en la boca del mismo o en sus inmediaciones, haciendo para una probable escuadra bloqueadora, muy difícil el mantener el sitio.⁴⁶⁴

⁴⁶¹ BURZIO, *Armada Nacional...*, cit., pp. 176-177.

⁴⁶² ARGUINDEGUY, *Las fuerzas...*, cit., pp. 219-220.

⁴⁶³ Lucio P. González (1885-1950) egresó de la Escuela Naval Militar con la 32ª promoción y fue compañero de Francisco Lajous, José Oca Balda y Osvaldo Repetto. Se retiró del servicio activo en 1930, con el grado de teniente de navío.

⁴⁶⁴ GONZÁLEZ, Lucio P., "Necesidad del empleo del sumergible en nuestra armada", en *Boletín del Centro Naval*, tomo 37, n° 416, 1919, pp. 79-80.

La guerra había dejado algunas lecciones sobre el funcionamiento del arma submarina. Según González, una de ellas era su capacidad de ser empleada como elemento de ataque y defensa:

La reciente guerra europea, a pesar de las censuras y silencio guardado [...] no ha podido evitar que lleguen al exterior algunos datos difíciles de ocultar y según ellos, hemos visto que el sumergible ha sido empleado en plena mar, no sólo para hostigar y echar a pique a buques mercantes y de guerra [...] sino que su empleo ha sido eficaz acompañando una escuadra de combate y empleándose cuando las escuadras enemigas se empeñaban en acción.⁴⁶⁵

Si a lo expuesto agregamos, que el sumergible es arma ideal para obstaculizar las actividades comerciales del enemigo [...] llegaremos a la conclusión de que su empleo como arma de ataque es eficaz y que conviene sea adoptado por nuestra Armada con ese fin.⁴⁶⁶

Los tenientes de fragata Miguel Tanco y Vicente Ferrer también escribieron sobre submarinos y plantearon la necesidad de incorporarlos.⁴⁶⁷ De hecho, Ferrer dictó una conferencia en el Centro Naval cuando regresó al país luego de su instrucción en la escuela de submarinos de la Marina de Guerra de Estados Unidos.

⁴⁶⁵ Ibid., p. 80.

⁴⁶⁶ Ibid., p. 81.

⁴⁶⁷ TANCO, Miguel A., "Submarinos", en *Boletín del Centro Naval*, tomo 37, n° 420, 1920, pp. 471-478. Miguel Aníbal Tanco (1888-1961) egresó de la Escuela Naval Militar en 1910. Fue profesor de las asignaturas Armas Submarinas y Electricidad en el viaje de instrucción de la fragata *Sarmiento* de 1920. Su carrera militar no fue extensa, porque se retiró en 1923 con el grado de teniente de fragata, aunque posteriormente ocupó importantes cargos políticos y llegó a ser gobernador de la provincia de Jujuy, en 1930. Vicente Armando Ferrer (1888-1983) egresó de la Escuela Naval Militar en 1908, con el segundo lugar de su promoción. Entre 1914 y 1915, integró la subcomisión encargada de efectuar los sondeos y estudios del litoral marítimo de la Provincia de Buenos Aires, y en 1917 fue enviado a Estados Unidos para capacitarse en la escuela de submarinos de New London, Connecticut. A su regreso, fomentó el desarrollo del arma submarina y el buceo en el país. Se retiró como capitán de fragata en 1934.

A principios del año 1917 [...] fuimos enviados diez oficiales argentinos a la escuadra americana a estudiar y ponernos al corriente de los sistemas modernos [...].

Inútil es decir con cuanta satisfacción, esperanzas y propósitos de trabajo partimos hacia el Norte, para aprovechar la ocasión que se nos brindaba. Aquel país estaba por entrar en la guerra y preveíamos ser testigos de muchas cosas grandes e interesantes, de las cuales podríamos sacar enormes enseñanzas para nuestra institución [...].

Regresados al país, sin material de esa naturaleza (submarinos), algo más difícil de adquirir por su precio y las necesidades accesorias que crea, no hemos podido realizar obra práctica, sino en pequeñas cosas adyacentes.⁴⁶⁸

Con su conferencia, Vicente Ferrer pretendía, por un lado, transmitir sus conocimientos entre la mayoría de los oficiales, quienes solo habían tomado contacto con el submarino de forma teórica, a través de textos especializados, y, por otro lado, deseaba insertar el tema en la agenda política local, fomentando así una opinión favorable respecto a la importancia de adquirir aquellas unidades. Ese pensamiento iba en sintonía con los dichos del capitán de fragata Ricardo Camino, quien por entonces se desempeñaba como presidente de la Subcomisión de Estudios y Publicaciones del Centro Naval:⁴⁶⁹

[...] no nos queda otra cosa que hacer en favor del submarino, conocedores de su importancia; sino escribir y hablar para convencer a nuestros lectores y oyentes de la necesidad imperiosa de incorporar a nuestra escuadra esa arma formidable

⁴⁶⁸ FERRER, Vicente A., "Apreciaciones sobre el submarino después de la guerra. Algunas cosas curiosas de los submarinos", en *Boletín del Centro Naval*, tomo 37, n° 421, 1920, pp. 569-570. Posteriormente esta misma conferencia sería publicada en formato libro. Ver: FERRER, Vicente A., *Apreciaciones sobre el submarino después de la guerra: algunas cosas curiosas de los submarinos*, Talleres Gráficos del Ministerio de Agricultura de la Nación, Buenos Aires, 1920.

⁴⁶⁹ Ricardo Camino (1875-1937) egresó de la Escuela Naval Militar en 1896, con la 20ª promoción. Obtuvo diversas promociones y destinos hasta alcanzar el grado de contraalmirante. Se retiró del servicio en 1932.

de guerra, de la cual muy pocos quizás habrán vislumbrado el verdadero poder, mientras nuestro gobierno se decide a ello, consigue los fondos necesarios [...] para [...] tal adquisición.⁴⁷⁰

No sé si todos saldrán convencidos de aquí, tal vez quedarán algunos con quienes sea necesario conversar un poco más, pero, trataré de demostrar, no con argumentos personales, sino con los de autoridades universalmente reconocidas en materia naval, que el submarino es indispensable en toda flota que se respete y quiera merecer el nombre de tal.⁴⁷¹

Dentro de la Armada también se discutió sobre la necesidad de actualizar los medios de instrucción y enseñanza en base a los últimos cambios introducidos por la Primera Guerra Mundial. En primer lugar, se cuestionaba la practicidad de seguir utilizando un buque a vela, como la fragata *Presidente Sarmiento*, para la instrucción de los cadetes y aspirantes a guardiamarinas. Algunos entendían como inútil el conocer sobre velamen y maniobras cuando el resto de los buques de la Flota, donde el marino probablemente terminaría embarcado, navegaba con máquinas. En ese sentido, se pensaba que el viaje de instrucción sería más provechoso si se dedicaba a otras cuestiones que hacían a la guerra moderna, como artillería, dirección de tiro, motores y torpedos.⁴⁷² Esa era la opinión que el capitán de navío Jorge Yalour dejó por escrito en un artículo publicado en el *Boletín del Centro Naval*, bajo el seudónimo *Acquapendente*:

Por la actuación que tendrá el futuro oficial, el viaje de aplicación debe hacerse en buques cuyos servicios estén organizados de acuerdo con el resto de los buques de la Armada, la batería (artillería) debe ser la base de la división, de los roles y

⁴⁷⁰ FERRER, "Apreciaciones...", cit., p. 569.

⁴⁷¹ *Ibid.*, pp. 569-570.

⁴⁷² ACQUAPENDENTE (seudónimo), "El buque escuela", en *Boletín del Centro Naval*, tomo 36, n° 414, 1919, pp. 385-388.

de todos los servicios de a bordo y no el “palo” y su maniobra [...].⁴⁷³

El teniente de fragata Eduardo Jofré también escribió sobre la necesidad de actualizar la instrucción de los nuevos cuadros.⁴⁷⁴ Y realizó una “crítica destructiva” del sistema de enseñanza de la artillería en la Armada, al que consideraba uno de los asuntos que había que atender con mayor urgencia.⁴⁷⁵

Sabemos los enormes adelantos hechos en artillería y sus mecanismos conexos en la última guerra, gran cantidad de revistas profesionales, técnicas y textos nos traen un caudal muy valioso, luego, aprovechemos la oportunidad y reconocamos que somos capaces de aprender esas lecciones y solo motivos de idiosincrasia nuestra nos han colocado en tan gran desnivel de conocimientos artilleros; nuestra marina es chica, mayor con el tiempo, nuestros barcos son capaces de rendir y más aún si se subsanan defectos capitales.⁴⁷⁶

Como solución, Jofré proponía renovar los programas de estudio de la Escuela Naval Militar en base a los dictámenes de una comisión formada por jefes y oficiales versados en los últimos adelantos de la guerra naval y con amplia experiencia en destinos en el extranjero, especialmente en las marinas británica y estadounidense.⁴⁷⁷

De todos modos, sería difícil concretar aquellas aspiraciones. El interés de los cuadros superiores por la modernización de la Armada, sea en lo material o en lo educativo, no era compartido por la sociedad ni la política nacional. Así

⁴⁷³ Ibid., p. 386.

⁴⁷⁴ Eduardo Jofré (1889-1947) egresó de la Escuela Naval Militar en 1911 en el quinto lugar de la 36ª promoción. Se retiró como capitán de fragata en 1935.

⁴⁷⁵ JOFRÉ, Eduardo, “La enseñanza de la artillería en la marina”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 38, n° 424, 1920, p. 377.

⁴⁷⁶ Ibid., p. 380.

⁴⁷⁷ Ibid., p. 384.

lo indicaba un informe de la Oficina de Inteligencia Naval de Estados Unidos:

Argentina ha disfrutado de la paz durante muchos años y no tiene ningún sentimiento popular de resentimiento contra ningún país. Hay muy poco interés en el aumento de la Armada, o en cualquier posible empleo de la fuerza naval. Las ambiciones navales se limitan a los oficiales de la Marina, quienes, comprendiendo que no se pueden obtener grandes créditos del Congreso, expresan su esperanza de ver a la Marina como una unidad de combate, pequeña pero bien formada, y suficiente para preservar el espíritu de las fuerzas navales.⁴⁷⁸

Con el correr de los años, los oficiales entendieron que no solo había que debatir sobre las mejores armas y unidades a adquirir, sino que había que fomentar en el país un interés por las cosas del mar. Solo así sería posible resolver la situación de obsolescencia de la Armada y, además, decidir sobre un proyecto integral de defensa marítima. Aquel pensamiento quedó plasmado en muchos de los discursos pronunciados con motivo de los centenarios de las batallas de la guerra del Brasil (1825-1828). Por ejemplo, en un acto realizado en conmemoración del combate de Los Pozos (1826), Benjamín Villegas Basavilbaso advertía que el gobierno debería dedicar mayor atención a la Marina, porque esta había sido clave en la historia argentina y porque los acontecimientos militares más importantes habían sido consecuencia directa de la lucha en el mar:⁴⁷⁹

Los Pozos [...] deja una enseñanza digna de ser comprendida por nuestro pueblo, que vive indiferente a las cosas del mar [...]. La grandeza económica de la República no

⁴⁷⁸ NWC, Office of Naval Intelligence, Navy Department, *Monthly Information Bulletin. Number 10 – 1921 – 15 October 1921*, Government Printing Office, Washington, 1921, pp. 54-55.

⁴⁷⁹ VILLEGAS BASAVILBASO, Benjamín, “La Acción Naval de los Pozos”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 44, n° 458, 1926, pp. 1-7.

está únicamente en sus inmensas pampas, ni en sus entrañas aún desconocidas [...] está también en sus actividades marítimas, abandonadas por nuestra atracción mediterránea. La ruta ultramarina que nos vincula exteriormente está [...] casi abierta a la invasión ajena [...]. Recordemos que una marina de guerra no puede improvisarse, si se quiere mantener sin lesiones el patrimonio nacional. Las flotillas de antaño, organizadas frente al adversario, jamás alcanzaron las aguas del océano; la lucha defensiva es siempre ingrata y dolorosa, aunque el heroísmo y la gloria la acompañen.⁴⁸⁰

Para Villegas Basavilbaso, uno de los grandes problemas de Argentina era su falta de cultura marítima. La sociedad creía que la riqueza provenía únicamente del suelo y todo lo relacionado con el mar permanecía relegado a un segundo plano.⁴⁸¹ De esa misma opinión era el capitán de navío Arturo Cueto, para quien la precaria situación de la Armada era consecuencia, ante todo, de la falta de interés nacional por las cuestiones marítimas.⁴⁸²

Según el almirante Juan Martín, la problemática no era reciente y se remontaba a los tiempos de las guerras por la independencia. Así lo apuntaba en un discurso pronunciado durante un homenaje a Guillermo Brown con motivo del combate de Los Pozos (1826), frente al presidente Marcelo Torcuato de Alvear, varios ministros y un numeroso público.⁴⁸³ Martín decía que nunca se sostuvo una política marítima a lo largo del tiempo; por eso, cuando estalló la guerra contra Brasil, el gobierno nacional se encontró desesperado por conseguir buques y escuadras, algo que ya

⁴⁸⁰ *Ibid.*, p. 7.

⁴⁸¹ *Ibid.*, p. 1-7.

⁴⁸² "Primer centenario del combate de Los Pozos 1826 - 11 de junio - 1926", en *Boletín del Centro Naval*, tomo 44, n° 459, 1926, p. 267. Arturo Cueto (1876-1927) egresó de la Escuela Naval Militar, en 1897, con la promoción n° 21. Comandó varias unidades y en 1922 fue jefe del Arsenal Naval Puerto Belgrano. Murió en servicio, mientras ostentaba el grado de capitán de navío.

⁴⁸³ "Primer centenario del combate naval de Los Pozos", en *Fray Mocho*, 22/06/1926.

le había ocurrido años antes, en la guerra contra la Corona Española.⁴⁸⁴ Asimismo, en otro homenaje, esta vez con motivo del centenario de la Batalla de Juncal (1827), el entonces almirante y ministro de Marina Manuel Domecq García proclamaba que la cuestión naval era un “factor indispensable” en la seguridad exterior de un país y que era importante disponer de una flota técnicamente organizada para las necesidades de la guerra.⁴⁸⁵

Para la oficialidad, resolver el cuadro de obsolescencia de la Armada y decidir sobre un proyecto de defensa marítima eran dos cuestiones que habían quedado debidamente fundamentadas por la experiencia de la Gran Guerra. En “Interrupción del comercio enemigo. Principios tradicionales y prácticas establecidas en la última guerra”, el capitán de fragata Jorge Games explicaba cómo los Aliados habían utilizado su dominio marítimo para bloquear los accesos de sus rivales, interrumpiendo su comercio y sus comunicaciones.⁴⁸⁶

[...] las leyes de contrabando [...] y los criterios para definir el tráfico enemigo, aplicados durante la última guerra, hacen desaparecer la necesidad de mantener un bloqueo efectivo para conseguir obstaculizar [...] el comercio enemigo; la destrucción del comercio enemigo en alta mar [...] podrá ejercer una presión económica suficiente para poner en situación

⁴⁸⁴ “Primer centenario del combate de Los Pozos 1826 - 11 de junio - 1926”, cit., p. 261.

⁴⁸⁵ “Centenario del combate del Juncal 1827 - 9 de febrero - 1927”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 44, n° 462, 1927, p. 550; “Batalla naval del Juncal. 8 y 9 de febrero del año 1827”, en *Caras y Caretas*, 12/02/1927.

⁴⁸⁶ Jorge Games (1885-1929) egresó de la Escuela Naval Militar en 1905, con el primer puesto de su promoción. En 1910 fue enviado a la escuadra estadounidense en el Pacífico, en comisión de estudios por seis meses, para perfeccionarse en artillería, tiro y torpedos. Integró las tripulaciones de varios buques y desempeñó diversas tareas para el Ministerio de Marina. Murió mientras se encontraba en actividad, en 1929, con el grado de capitán de fragata.

difícil a un beligerante cuyas fuerzas navales no sean suficientemente considerables [...].⁴⁸⁷

Según Games, este ejemplo era especialmente importante para Argentina, país que se encontraba en una “mala situación estratégica” para defender sus vías marítimas debido a su posición geográfica, a su enorme distancia con los centros de intercambio y aprovisionamiento extranjeros, y a la vulnerabilidad de sus líneas de comunicación.⁴⁸⁸

En los años siguientes, Games continuó profundizando sus ideas, generalmente tomando como base las lecciones de la Primera Guerra Mundial, pero falleció y no llegó a terminar sus escritos. Fue el capitán de fragata Guillermo Ceppi, un amigo suyo, quien completó el trabajo y publicó *Conceptos generales de la guerra naval moderna*.⁴⁸⁹ El libro consideraba al dominio marítimo como algo indispensable, pues servía tanto para interrumpir el comercio del enemigo como para defender el propio, aunque consideraba que para ello hacía falta una escuadra moderna que el país no tenía.⁴⁹⁰ De hecho, por esa carencia, se habían producido varios incidentes durante el último conflicto, como el hundimiento del *Monte Protegido*:

Durante la guerra mundial, varias naciones de este hemisferio fueron arrastradas por la vorágine, y a raíz del hundimiento del *Monte Protegido*, hemos presenciado en el Congreso y en las calles de Buenos Aires, a hombres y agrupaciones [...] proclamando al pueblo la necesidad de luchar, invocando

⁴⁸⁷ GAMES, Jorge, “Interrupción del comercio enemigo. Principios tradicionales y prácticas establecidas en la última guerra”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 45, n° 464, 1927, p. 25.

⁴⁸⁸ *Ibid.*, p. 26.

⁴⁸⁹ La viuda del capitán Jorge Games le permitió a Guillermo Ceppi compilar, corregir y publicar los escritos, lo que recién haría en 1932, cuando regresó de una comisión en el extranjero. Guillermo Ceppi (1884-1967) egresó de la Escuela Naval Militar en 1904, con la promoción n° 28. Con el grado de capitán de navío solicitó el retiro en 1933.

⁴⁹⁰ GAMES, Jorge, *Conceptos generales sobre la guerra naval moderna*, Imp. G. Tauber y Cía., Buenos Aires, 1932, pp. 5-6.

razones de humanidad y en defensa de los principios básicos de libertad de los mares; ¿quién es capaz de asegurar que ese fenómeno no puede también repetirse en el futuro con igual o mayor intensidad?⁴⁹¹

Se sostenía que en una próxima contienda estas situaciones volverían a ocurrir y el comercio argentino nuevamente sería interrumpido por cruceros enemigos, sin importar la neutralidad. Era por esa razón que la Armada debería estar preparada, con los elementos necesarios para proteger eficazmente las líneas de comunicaciones, el comercio y la seguridad nacional.⁴⁹² Estos conceptos también estuvieron presentes en la disertación que el almirante Juan Martín dictó en el Instituto Popular de Conferencias del diario *La Prensa*, el 4 de mayo de 1928. Allí advertía que el libre acceso oceánico era vital, pues si bien “la mayoría de los argentinos [vivía] tierra adentro, [en] el campo y por el campo”, el país no dejaba de ser una nación que debía su progreso al mar. Primero, por su situación geográfica, y segundo, porque la casi totalidad de su intercambio comercial se hacía por barco.⁴⁹³

Como muchos de sus compañeros, Martín subrayaba que una de las lecciones de la Gran Guerra había sido la importancia del dominio marítimo y creía que Gran Bretaña y sus aliados habían triunfado precisamente porque habían cumplido con esa premisa. Dominio marítimo significaba poderío naval de superficie, lo que para Martín se obtendría casi exclusivamente mediante acorazados, unidades que representaban el arma por “excelencia”, pues eran capaces de “trasladarse rápidamente a los puntos necesarios” y de imponerse allí frente al enemigo. Eso había ocurrido en la Batalla de Jutlandia, donde la escuadra británica había vencido por disponer de un mayor número de

⁴⁹¹ *Ibid.*, p. 10.

⁴⁹² *Ibid.*, p. 43.

⁴⁹³ MARTÍN, Juan A., “Posibilidad de crear una marina mercante argentina”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 46, n° 470, 1928, pp. 10-11.

buques y una mayor potencia de fuego. Respecto al rol de la aviación y el submarino, Martín los relegaba a un segundo plano. Declaraba que el componente aéreo había tenido un éxito escaso en la contienda, más allá de algunas “acciones brillantes” que solo impresionaban “la imaginación” y aterrorizaban a “poblaciones indefensas”. Algo similar ocurrió con los submarinos, cuyos éxitos se limitaron a la primera etapa del conflicto, pero que luego “fueron disminuyendo” a medida que los Aliados comenzaron a utilizar transportes armados, redes antisubmarinas, minas, buques patrulleros y convoyes. De ahí que la utilidad del sumergible no fuera más que auxiliar, pues nunca podría ser la principal o la única defensa de una nación.⁴⁹⁴ Martín cerraba su conferencia advirtiendo que el poder naval argentino debería organizarse sobre elementos de superficie y, en ese aspecto, no habría que escatimar esfuerzos ni gastos, porque mientras

[...] no se modifique la situación del mundo [...] mientras no se llegue a una era de cordialidad universal, estableciendo tratados equitativos [...] no será posible suprimir los choques, los armamentos, ni los gastos militares que las naciones hacen hoy, y que pueden considerarse como la prima que cada país paga por el seguro de su tranquilidad, de su comercio y de la riqueza nacional.⁴⁹⁵

En síntesis, las fuentes trabajadas notan que la década de 1920 funcionó como un marco de estudio y reflexión para los oficiales de la Armada. Tal como indicó el capitán de fragata Eduardo Ceballos, fue precisamente en la inmediata posguerra cuando, valiéndose de una “abundante bibliografía publicada por los diversos beligerantes”, se terminó de esclarecer el desarrollo de las operaciones navales de la Primera Guerra Mundial y se dedujeron las enseñanzas más relevantes.⁴⁹⁶ En base a ellas, los oficiales argentinos

⁴⁹⁴ Ibid., pp. 8-9.

⁴⁹⁵ Ibid., pp. 9-10.

⁴⁹⁶ CEBALLOS, “El empleo del torpedo...”, cit., p. 501.

elaboraron posibles planes de defensa y modernización, que analizaremos en el apartado siguiente.

Diseñando proyectos de modernización durante la era del desarme

Varios fueron los oficiales que, con distinto grado de elaboración, pensaron planes de defensa que se sostenían sobre el poderío naval de una flota moderna y eficiente. Uno de ellos fue el entonces capitán de fragata Gabriel Albarracín.

No es conveniente que dejemos que el tiempo nos haga olvidar nuestros sobresaltos de ayer. La guerra que termina, al extenderse en su faz marítima a todos los océanos, atrajo a nuestras costas y a las puertas del Río de la Plata las incómodas correrías de las naves adversarias. Y la República Argentina, con su debilidad intrínseca de pequeña potencia, se encontró empeñada, frente a los orgullosos beligerantes, en la difícil tarea de defender una neutralidad batida por intereses poderosos, y hasta sus derechos de soberanía desconocidos en extralimitaciones propias de los apasionamientos de la guerra. Y sin embargo, ella había dado más de una prueba de amistad a los dominadores del mar!

Sobre todo, y teniendo presente que la Argentina será muy pronto un campo de batalla de los intereses comerciales de los pueblos más poderosos y emprendedores, aprendamos de las lecciones cada vez más abundantes que nos brinda la civilización actual: hoy, como en otros tiempos, las naciones no tienen mejor recurso para defenderse, que las armas. El derecho y la justicia, a pesar de tantos esfuerzos nobilísimos y para vergüenza de la especie humana, sólo reinan en las relaciones internacionales [...].⁴⁹⁷

En 1920, Albarracín expuso con claridad algunas de sus preocupaciones, posicionándose sobre la experiencia de

⁴⁹⁷ ALBARRACÍN, Gabriel, "Armamentos Navales", en *Boletín del Centro Naval*, tomo 38, n° 422, 1920, p. 51.

la Gran Guerra y los impactos que esta había provocado en la Argentina. Sostenía que era sumamente importante diseñar e implementar un plan de modernización, porque la contienda había demostrado no solo la capacidad de rápida expansión que podrían alcanzar los conflictos modernos gracias a los nuevos desarrollos tecnológicos, sino también la incapacidad del derecho internacional para proteger la soberanía de los neutrales. Como estas circunstancias podrían volver a repetirse en un conflicto futuro, Argentina necesitaba estar preparada y debía contar con una Armada fuerte.⁴⁹⁸

En ese entonces, entre las potencias existía común acuerdo en rechazar el sistema de balance de poderes como pilar de la seguridad internacional. En su lugar se preferían otros conceptos, como la Seguridad Colectiva y el Desarme. El primero promovía el equilibrio entre países y sancionaba el empleo de la fuerza como método de resolución de controversias, mientras que el segundo instaba a reducir las fuerzas armadas, manteniendo únicamente las necesarias para garantizar la seguridad nacional.⁴⁹⁹ Empezar un programa de modernización naval iría a contramano de esos principios, pero, aun así, los oficiales argentinos insistieron en ello.

En sintonía con los conceptos de Seguridad Colectiva y Desarme, el Almirantazgo británico optó por reducir sus gastos militares.⁵⁰⁰ Sin la amenaza alemana, ya no se

⁴⁹⁸ Ibid.

⁴⁹⁹ PERTUSIO, Roberto y Guillermo MONTENEGRO, *El poder naval y el entorno geopolítico (1890-1945)*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2004, pp. 193-196; EBEGBULEM, Joseph C., "The Failure of the Collective Security in the Post World Wars I and II International System", en *Transcience*, n° 2, 2011, p. 23.

⁵⁰⁰ MCKERCHER, B. J. C., "The Politics of Naval Arms Limitation in Britain in the 1920s", en *Diplomacy & Statecraft*, vol. 4, n° 3, 1993, pp. 35-59; FERRIS, J. R., "The Symbol and the Substance of Seapower: Great Britain, the United States and the One-Power Standard, 1919-1921", en MCKERCHER, B. J. C. -editor-, *Anglo-American Relations in the 1920s*, Palgrave Macmillan, London, 1990, pp. 55-80.

necesitaban los niveles de fuerza de años previos –438.000 hombres y 58 buques capitales, 103 cruceros, 12 portaviones, 45 destructores y 122 submarinos– y en marzo de 1920 se envió al Parlamento un proyecto con importantes recortes presupuestarios.⁵⁰¹ Siempre atento al contexto internacional, el almirante Juan Martín analizó ese documento y concluyó que, a pesar del pacifismo, las fuerzas armadas seguían siendo importantes en el mundo de posguerra porque, pese a todo, Gran Bretaña continuaba defendiendo su doctrina y la necesidad de una armada “para la defensa del Imperio”, a pesar de que en ese momento no tenía “ideas agresivas” con nadie.⁵⁰²

Comparando las líneas principales del informe del Almirantazgo, el meticuloso cuidado que revela en todos los detalles, con nuestras prácticas actuales; su sólida organización [...].

El estudio de las organizaciones extranjeras, la observación de sus prácticas especialmente de las cosas nuevas que la guerra está haciendo hacer, para adaptarlas entre nosotros será el medio de corregir la situación de inferioridad en que estamos [...].⁵⁰³

El caso británico le demostraba a Martín que, aunque fueran tiempos de paz y no existieran conflictos con otras naciones, un país siempre debería estar preparado para defender sus intereses en el mar. Y ello no significaba invertir grandes sumas en una extensa flota, sino contar con una fuerza pequeña, pero eficiente y moderna.⁵⁰⁴

Los cuadros superiores de la Armada tenían una desconfianza general hacia el pacifismo y el desarme. Para ellos, la defensa nacional era algo prioritario, una apreciación que

⁵⁰¹ KENNEDY, Paul M., *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, Allen Lane, London, 1976, p. 268.

⁵⁰² MARTÍN, Juan A., “El presupuesto de la marina británica 1920-21. Algunas consideraciones sobre ese documento”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 38, n° 424, 1920, p. 469.

⁵⁰³ *Ibid.*, p. 471.

⁵⁰⁴ *Ibid.*, p. 469.

se basaba en la reciente experiencia de la Gran Guerra. En un texto de 1921, el alférez de navío Esteban Zanni, que se preguntaba si los gastos militares serían necesarios en el futuro, decía:

¿Habrá terminado las guerras? La respuesta pese a la mejor buena voluntad de los pacifistas del presente escapa a la profecía humana. Si ello fuera posible, habría desaparecido la necesidad de sostener fuerzas y elementos combatientes de cualquier naturaleza en lo tocante a la defensa nacional [...] pero desde que el presupuesto nacional arbitra anualmente millones de pesos para el mantenimiento de su Ejército y Armada es presumible que, desgraciadamente, esa no sea la verdadera situación actual.

[...] admitiendo que las fuerzas armadas son órganos de defensa por medio de los cuales procuramos conservar la paz y vivir en armonía, es preciso para que conserven siempre el efecto de gruñido apaciguador que las reviste, que ellas estén a la altura del objetivo perseguido y cuenten con todos los elementos conducentes a tal fin.⁵⁰⁵

Zanni llegaba a esas deducciones a la luz de los acontecimientos de la última guerra, que habían puesto en evidencia la importancia de contar con una flota poderosa.⁵⁰⁶ El teniente de navío Guillermo Ceppi también compartió esa visión sobre la defensa nacional y la desarrolló con mayor profundidad:⁵⁰⁷

Jutlandia, como acción resolutive, no pesa demasiado en la balanza de la guerra, como tampoco los demás combates navales, pero en cambio, al afianzar definitivamente el dominio aliado de los mares, esas acciones entregan a los ejércitos terrestres el arma más poderosa para el triunfo final. Para ellos los transportes de tropas, los víveres, las armas necesarias; para los pueblos, los elementos de toda especie, el

⁵⁰⁵ ZANNI, "El futuro...", cit., pp. 357-358.

⁵⁰⁶ Ibid., p. 358.

⁵⁰⁷ CEPPI, Guillermo, "De la unidad en la institución armada", en *Boletín del Centro Naval*, tomo 39, n° 431, 1921, pp. 365-413.

comercio libre, la moral levantada; para todos, el éxito en la guerra.

Tales son, los frutos que aporta el poder naval, indirectos pero grandes, cuando es inteligentemente utilizado.⁵⁰⁸

Ceppi aconsejaba mantener a la Armada en buenas condiciones operativas, más allá de las nuevas tendencias de pacifismo y desarme. Consideraba erróneo confiar en la efectividad de las conferencias y los tratados de paz, cuando el estallido de una nueva guerra era algo siempre probable:

[...] nadie puede desechar las lecciones del pasado. Desde el sueño de Enrique IV de Francia, hasta las iniciativas modernas, pasando por las conferencias de la Haya y tantos otros ensayos, muchas son las tentativas efectuadas; los resultados están a la vista. [...] el período transcurrido desde 1866 hasta nuestros días, se caracteriza por un máximo de propuestas pacifistas o de desarme, unido al mayor porcentaje de guerras – asaz sangrientas – que registra la historia. Pensando en estas cosas puede admitirse que la vieja idea de la supresión de la guerra, corre paralelamente a la gestión de muchas ligas utópicas [...].⁵⁰⁹

Posteriormente, Ceppi continuaría advirtiéndole sobre la importancia de una Armada moderna, la desconfianza hacia el pacifismo y la necesidad de pensar a la defensa nacional como una política de Estado:

En el caso de la República Argentina, para la que se van creando en el futuro toda una serie de problemas [...] la preparación militar y naval está llamada a jugar un papel muy importante, a despecho de las teorías líricas que desgraciadamente abundan en el país, constituyendo un grave obstáculo [...] para la preparación de la defensa nacional.⁵¹⁰

⁵⁰⁸ Ibid., p. 366.

⁵⁰⁹ Ibid., p. 411.

⁵¹⁰ CEPPI, Guillermo, “La toma de las Islas Bálticas durante la gran guerra. Consideraciones sobre la cooperación entre el Ejército y la Armada (Terminación)”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 43, n° 452, 1925, p. 29. Este

El escepticismo de Ceppi hacia el pacifismo llegaba al extremo de referirse a la Liga de las Naciones como un organismo inútil que sostenía a un “enorme núcleo de personas” para discutir y ocuparse de asuntos “inconexos”, que de ningún modo evitarían los conflictos futuros.⁵¹¹

En 1921, el entonces contraalmirante Manuel Lagos publicó *El Poder Naval. Como garantía de la soberanía y prosperidad de la Nación*, obra que reunía el contenido de una conferencia dictada en el Instituto Popular de Conferencias del diario *La Prensa* en junio de ese año. Para Lagos las lecciones de la historia y, sobre todo, los hechos de la Gran Guerra habían demostrado las consecuencias de no tener una política naval efectiva. Por ello, consideraba necesario seguir con un programa básico de defensa para que Argentina pudiera estar en condiciones de repeler cualquier fuerza agresora.⁵¹²

Todos los pueblos marítimos nos brindan ejemplos de acción previsoras que debemos utilizar para salvar los inconvenientes que dificultan el fácil desarrollo de nuestra flota naval.

La opinión nacional tiene que interesarse en el desdoblamiento del programa de defensa naval, pues, es ineludible su deber de aportar el decidido apoyo a la empresa que ha de garantizar la estabilidad y progreso de la nación.

[...] el Centro Naval [debe] movilizar todos sus medios de propaganda para llevar al pueblo el convencimiento de que “nuestro porvenir está en el mar”.

Nuestra política naval debe orientarse en las sanciones de las marinas modelo, adaptándolas a nuestro medio ambiente social, político y financiero en armonía con las exigencias del presente y con la visión del mañana.

artículo formaba parte de una serie de textos que el Boletín del Centro Naval publicó por partes, pero que pertenecían a un único libro. Ver: CEPPI, Guillermo, *La toma de las Islas Bálticas durante la Gran Guerra. Consideraciones sobre la cooperación entre el Ejército y la Armada*, Tixi y Schaffner, Buenos Aires, 1924.

⁵¹¹ CEPPI, “La toma de las Islas...”, cit., p. 28.

⁵¹² LAGOS, *El Poder...*, cit., pp. 20-21.

Nosotros no tenemos nada que ganar en una guerra y sí mucho que perder; de ahí que estamos obligados dentro de lo posible a evitar toda contienda armada, utilizando el derecho apoyado en la fuerza y si por desgracia se nos trae la ofensiva, debemos estar en condiciones de poder repelerla en forma victoriosa, persiguiendo al enemigo hasta sus propios puertos, hostilizándole con bloqueos efectivos hasta que pida la paz y se rinda incondicionalmente [...].⁵¹³

Según Lagos, el programa naval debería ser progresivo. Podría desarrollarse entre 1922 y 1933, en cuyo lapso el país habría conseguido movilizar recursos para adquirir el material conveniente. El proyecto concebido era extenso: 8 acorazados, 4 cruceros pesados y 8 ligeros, 25 destructores, 40 torpederos, 40 submarinos, 1 buque escuela, 100 aviones, 3 dirigibles, 6 globos cautivos, 5 petroleros, 4 buques cisterna, 8 remolcadores, 6 transportes, 7 avisos, 1000 minas y 500 torpedos, además de buques-taller para submarinos, aviones y 2 diques flotantes. Si las finanzas no estaban en condiciones de afrontar ese extenso programa, en última instancia un mínimo de embarcaciones modernas sería suficiente para cumplir con la defensa del territorio.⁵¹⁴

La década del veinte parecía ser el momento oportuno para concretar esas compras. Las potencias reducían sus gastos militares y vendían o cedían gran cantidad de buques y equipos.⁵¹⁵ Argentina podría beneficiarse de ello,

⁵¹³ Ibid.

⁵¹⁴ Ibid., pp. 35-36 y 38-40. La extensión y ambición del proyecto de Lagos era tal que llamó la atención de las oficinas de inteligencia estadounidense. Uno de los comunicados -13 de junio de 1921- señalaba las negativas consecuencias que tendría la materialización de ese plan en el equilibrio de poder sudamericano (NWC, Office of Naval Intelligence, Navy Department, *Monthly Information Bulletin. Number 9 - 1921 - 15 September 1921*, Government Printing Office, Washington, 1921, p. 36).

⁵¹⁵ El 11 de agosto de 1921 el gobierno estadounidense convocó a una Conferencia en Washington, que dio a luz a una serie de tratados, entre ellos, el Tratado de Limitación de Armamentos Navales del 6 de febrero de 1922. Lo firmaron Estados Unidos, Gran Bretaña, Japón, Francia e Italia, quienes acordaron acotar su poderío naval, limitando el número y tamaño de sus buques capitales (HONE, Thomas C. y Mark D. MANDELES, "Interwar

comprando el material descartado a precios convenientes.⁵¹⁶ Los recursos provendrían de un empréstito interno, al que Lagos llamó “Fondo Poder Naval”, que se recaudaría con impuestos a la usura, al latifundio, al lujo, al juego, al tabaco, a la bebida y a las ganancias, y con retenciones a las instituciones financieras, como la bolsa y los bancos, más lo confiscado a individuos vinculados con el fraude y la estafa. Y el país no debería escatimar esfuerzos en concretar esa iniciativa, porque las grandes potencias llevaban sus “sacrificios financieros al límite” cuando se trataba del poder naval.⁵¹⁷

En “Utilización táctica de las diferentes armas en la Guerra Naval”, de 1922, Jorge Games también subrayó que el contexto internacional era propicio para la modernización de la Armada. Las compras deberían hacerse siguiendo las lecciones de la Gran Guerra.

Al aplicar las deducciones de la guerra a países que dispongan de una marina reducida hay que tener en cuenta las limitaciones en el número y en la eficiencia de los elementos de guerra disponibles [...]. Esto no quiere significar que las nuevas armas no sean elementos necesarios en países de recursos reducidos como son los de Sud América, sino que también en ellos, la flota de superficie [...] continuará dominando con sus cañones la vía del mar; vía de comunicación con los centros industriales que será imprescindible mantener abierta so pena de extinción.

Al aplicar los elementos tácticos que influyen en la guerra naval no hay que olvidar la constante lección de la experiencia.⁵¹⁸

Innovation in Three Navies: U.S. Navy, Royal Navy, Imperial Japanese Navy”, en *Naval War College Review*, vol. 40, n° 2, 1987, pp. 63-83; MCKERCHER, “The Politics...”, cit., pp. 35-59).

⁵¹⁶ LAGOS, *El Poder...*, cit., pp. 42, 47.

⁵¹⁷ *Ibid.*, pp. 71-73.

⁵¹⁸ GAMES, Jorge, “Utilización táctica de las diferentes armas en la Guerra Naval”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 40, n° 436, 1922, pp. 262-263. En un trabajo posterior, Jorge Games volvería a confirmar la importancia del buque acorazado y el dominio marítimo (GAMES, Jorge, “El dominio del

Otros oficiales que compartían estas ideas eran el capitán de navío Segundo Storni y el vicealmirante Juan Pablo Sáenz Valiente. En una nota publicada en *Caras y Caretas*, el 27 de mayo de 1922, el primero de ellos destacó que luego del “horror de la gran contienda reciente” el mundo ansiaba la paz; sin embargo, el desarme tenía un límite: la seguridad nacional. Storni consideraba que la tendencia internacional hacia la reducción de armamentos no tenía sentido en la Argentina, que había sido uno de los pocos países con una sostenida política de paz a lo largo del tiempo y uno de los que menos gastaba en sus fuerzas militares. En ese sentido, el país podría plantear, estudiar y realizar libremente sus programas defensivos, sin temores. Requería una Armada eficiente, pero moderada, es decir, una fuerza “que no sea una amenaza para nadie”, pero sí una “seguridad” y un “sólido plantel para el porvenir”.⁵¹⁹

El exministro de Marina Juan Pablo Sáenz Valiente también sospechaba del pacifismo y así lo manifestó en *El desarme como política internacional*, su libro publicado en 1923. Entendía a la guerra como algo natural en la historia humana, y por ello creía que se trataba de un peligro siempre latente, frente al que había que estar preparado.

Tal, el tratado suscrito en Washington por Estados Unidos, Inglaterra, Francia, Italia y Japón, que no teniendo enemigos al frente y habiendo por efecto de tratados entre ellos, mancomunado sus conveniencias, buscan en el desarme parcial – no la abolición de la guerra – sino aliviar sus presupuestos y mejorar su situación económica y financiera. ¿Será este pacto bastante para crear esperanza de paz?

Hasta el momento presente no es aventurado afirmar que el peligro de una nueva guerra está latente [...].⁵²⁰

mar y el buque capital”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 41, n° 444, 1924, pp. 661-666).

⁵¹⁹ “La marina de guerra nacional”, en *Caras y Caretas*, 27/05/1922.

⁵²⁰ SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *El desarme como política internacional*, L. J. Rosso y Cía., Buenos Aires, 1923, p. 11.

La experiencia de la Gran Guerra era clave en la desconfianza de Sáenz Valiente hacia el derecho internacional. La cita a continuación así lo advierte:

No son pues, suficientes los pactos de desarme para prevenir la guerra, quizá son contraproducentes, porque, admitidos de buena fe por algunas de las partes, obran en contra en el instante mismo que las partes se levantan contra lo pactado, nada más que porque son más fuertes y así conviene a sus ambiciones.

Si Bélgica hubiera tenido menos fe en los pactos o tratados en que exclusivamente fundó su neutralidad y sus derechos, los desastres de Lieja y Namur, quizá no hubieran ocurrido [...]. Y si los franceses hubieran escuchado a sus técnicos militares cuando descubrieron [...] que Alemania tenía el propósito de invadir [...] y hubieran empleado en defensas, armamentos y efectivos militares [...] hoy no [...] verían su pueblo diezmado, sus industrias sin vigor [...].⁵²¹

En julio de 1923, los oficiales del Ejército y la Armada celebraron una fiesta de camaradería bajo el auspicio del Círculo Militar y el Centro Naval. Al evento habían asistido figuras como el entonces presidente de la Nación, Marcelo Torcuato de Alvear, y los ministros de Guerra y Marina, Agustín Pedro Justo y Manuel Domecq García. Uno de los oradores de la noche fue el contraalmirante Ismael Galíndez, que aprovechó la presencia de Alvear para “hacer llegar hasta él opiniones de la Marina sobre temas militares, actualizados con motivo de acontecimientos recientes [por] todos conocidos”.⁵²² Galíndez se refería a las ideas de pacifismo y desarme, y a lo importante que era dedicar esfuerzos a la defensa nacional:

⁵²¹ Ibid., pp. 12-13.

⁵²² GALÍNDEZ, Ismael F., “Actualidades. Discurso del Señor Contraalmirante Ismael Galíndez, presidente del Centro Naval”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 41, n° 441, 1923, p. 245.

Aunque personalmente atribuyo una dudosa eficacia a los congresos y conferencias para limitar o disminuir los gastos en armamentos, parecería una locura que estos países nuevos, que han debido aprovechar de la dolorosa experiencia recogida en la última guerra y que tanta necesidad tienen de todos sus recursos para el desarrollo y utilización de sus riquezas naturales, se embarquen en una lucha de armamentos; pero esto no significa que dejemos de mirar a nuestro alrededor, para, de acuerdo con las circunstancias, adoptar las medidas más convenientes a nuestra seguridad; y sobre este punto no debe olvidarse que el *poder naval* de una Nación no puede improvisarse, ni su defensa descuidarse persiguiendo un erróneo y peligroso propósito de economía.⁵²³

Como Argentina poseía un extenso litoral marítimo, Galíndez juzgaba indispensable el disponer de un poder naval fuerte. El país tenía una economía abierta al mundo y necesitaba mantener libres sus vías navegables, por donde entraba y salía el comercio. Además, la importancia de una flota moderna era un hecho demostrado por la última guerra, cuyas enseñanzas aún se mantenían vigentes:⁵²⁴

No olvidemos que los países conquistadores [...] no han sido ni los más extensos ni los más poblados, sino que en su momento dado fueron más fuertes en el mar y que cedieron su cetro juntamente con la decadencia de su poder naval.

Y, trayendo un recuerdo muy oportuno de la reciente guerra, quiero referirme a una frase conocida seguramente de la mayoría de los que me escuchan, con la cual el Almirante Jellicoe [...] quería justificarse ante los que le criticaban por no haber empeñado más su Escuadra durante la noche que siguió a la batalla de Jutlandia: no quería, dice, que la suerte influyera demasiado en una batalla entre Escuadras, porque nuestra Flota era el *único factor vital a la existencia del Imperio*.⁵²⁵

⁵²³ Ibid., p. 246.

⁵²⁴ Ibid., p. 247.

⁵²⁵ Ibid., pp. 247-248.

El contraalmirante Galíndez volvería a manifestar ideas similares al año siguiente, en otra fiesta de camaradería celebrada entre el Ejército y la Armada, donde nuevamente estarían presentes el presidente Alvear y los ministros Justo y Domecq García.

El momento es oportuno para recordar al país que la Marina necesita de su apoyo; que el Honorable Congreso de la Nación, representante genuino de la voluntad popular, tiene el deber de dictar las leyes que permitan perfeccionar su organización y adquirir los elementos que le son indispensables para que, llegada la oportunidad, puedan justificar su razón de ser.⁵²⁶

La idea de que era el poder político quien debería propiciar la modernización de la Armada fue defendida por marinos como el teniente de navío Alberto Guerrico, quien aseguraba que en la “defensa del Estado [debía] intervenir la Nación entera”, con los “representantes naturales que para ello” se habían elegido. Sin embargo, Guerrico sabía que las cosas no eran tan simples y que no todo se limitaba a una cuestión de iniciativa política. Para aplicar el plan correcto de modernización naval, el país primero debería definir su política internacional, con sus alianzas y enemigos probables.⁵²⁷

El plan de Guerrico se dividía en dos partes: primero, el plan defensivo, responsable de llevar a cabo los estudios pertinentes de las bases y arsenales, las zonas a defender y los elementos necesarios para la protección y defensa de la Flota; segundo, el plan ofensivo, que concernía a las unidades y medios de ataque, como acorazados, cruceros, submarinos, torpedos y minas, entre otros. Una vez realizados

⁵²⁶ GALÍNDEZ, Ismael F., “Actualidades. Discurso del Señor Contraalmirante Ismael F. Galíndez, presidente del Centro Naval”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 42, n° 447, 1924, p. 269.

⁵²⁷ GUERRICO, Alberto, “Adquisición de material”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 42, n° 448, 1924, pp. 317-322.

los estudios técnicos necesarios, la Dirección General del Material recomendaría las adquisiciones y construcciones más convenientes, mientras la Dirección General del Personal atendería la formación y distribución de los cuadros superiores y subalternos, y la Dirección General Administrativa estudiaría la forma de acumular elementos, para formar depósitos de víveres, vestuarios y combustibles.⁵²⁸

El propio ministro de Marina Manuel Domecq García también fue un férreo partidario de la modernización de la Armada. En una nota para *Caras y Caretas* señalaba que, si se anhelaba ver al país “encaminado hacia sus grandes destinos”, era “indispensable que estadistas y gobernantes” tuvieran presente que “toda nación de gran potencialidad económica” necesitaba del “apoyo de una marina que le asegure su desarrollo”.⁵²⁹ Profundizó estos puntos de vista en su memoria anual de Marina, correspondiente al período 1923-1924:

El progreso general del país, impulsado por su intercambio comercial [...] está confiado en absoluto a la vía marítima. Sale o entra esa riqueza [...] enorme riqueza apenas protegida y que en cualquier momento puede ser interrumpida.

Este solo enunciado basta para afirmar la necesidad absoluta de poseer una Marina eficiente que la proteja.

Desgraciadamente, en este momento tal circunstancia no se realiza y el material que posee la Escuadra no responde ya, salvo los dos acorazados, a las necesidades del servicio.

Es por ello que se ha efectuado un estudio completo de las necesidades de la Nación en lo que se refiere a su defensa naval, trabajo que tiene que desarrollarse en un largo plazo [...].⁵³⁰

⁵²⁸ Ibid., pp. 319-322.

⁵²⁹ “Caras y Caretas en los Ministerios. Con el ministro de Marina Almirante M. Domecq García”, en *Caras y Caretas*, 7/07/1923.

⁵³⁰ DOMEQC GARCÍA, Manuel, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1923-1924*, Talleres Gráficos de la Dirección General Administrativa, Buenos Aires, 1924, pp. 5-6.

En el plan de Domecq García, las nuevas armas, como el aeroplano o el submarino, eran de fundamental importancia, aunque la Armada careciera casi completamente de ellos. De hecho, el ministro se lamentaba al denunciar que los sumergibles eran desconocidos entre los oficiales más jóvenes, que solo habían tomado contacto con el arma a través de libros y revistas.⁵³¹

⁵³¹ *Ibid.*, p. 7.

El poder naval argentino

A mediados de 1918, el gobierno de Hipólito Yrigoyen anunció un importante plan de modernización naval, que contemplaba un número de compras y adquisiciones que se realizarían una vez finalizada la Gran Guerra. El momento parecía haber llegado en noviembre, cuando la firma del armisticio puso fin a las hostilidades. Se esperaba que el proyecto entrara al Congreso al año siguiente, para ser allí votado por ambas cámaras, aunque eso no ocurrió.⁵³²

El 4 de febrero de 1919, Federico Álvarez de Toledo renunció a su puesto de ministro de Marina para ocupar el de ministro plenipotenciario en Londres. El presidente Yrigoyen le aceptó la renuncia y le dio las “gracias por los importantes servicios prestados”, pero no designó a nadie en su lugar y la cartera de Marina quedó a cargo, en forma interina, de Julio Moreno, abogado y ministro de Guerra.⁵³³ Fue así como la Armada pareció tomar “el aire indefinible de las instituciones acéfalas”.⁵³⁴ Respecto al proyecto de modernización, en su mensaje al Congreso Yrigoyen señaló

⁵³² Vale destacar que Yrigoyen en ningún momento contó con las mayorías suficientes en Senadores y Diputados como para poder materializar debidamente sus propuestas (YRIGOYEN, *Pueblo...*, cit., p. 62).

⁵³³ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 3, Legajo 33, “Decreto del Poder Ejecutivo”, Buenos Aires, 4/02/1919, foja 2; “Partida del crucero acorazado Pueyrredón”, en *Caras y Caretas*, 10/05/1919.

⁵³⁴ “El nuevo ministro de marina”, en *Fray Mocho*, 22/02/1921; “En otras condiciones con el cambio de ministro podría esperarse un cambio de política naval, pero en las actuales me parece que continuaremos lo mismo” (DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 1, “Carta de Julián Irizar a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Washington, Enero 1919, foja 38).

que todavía estaba en estudio y que no sería sometido en las sesiones de ese año:

[...] vuestra honorabilidad tiene a su estudio un proyecto de ley en el que se ha incluido la adquisición de todos los elementos necesarios para colocarla [a la Armada] en el lugar que al país corresponde, así como dotar a los talleres y demás resortes de los arsenales, con los recursos necesarios para la recorrida de los buques, sus máquinas y armamento, así como también para ponerlos en condiciones de construir embarcaciones pequeñas y buques auxiliares.

El tiempo que la comisión nombrada por vuestra honorabilidad necesite todavía para estudiar este asunto, será aprovechado por el Poder Ejecutivo a fin de completar las informaciones necesarias para las adquisiciones tanto de material flotante como de aviación.⁵³⁵

Mientras tanto, la Armada continuó con sus funciones, aunque estas habían sido más bien escasas. Se realizaron tareas auxiliares, como estudios hidrográficos, labores cartográficas y el levantamiento de balizas y faros.⁵³⁶ No se incorporaron buques de guerra ni auxiliares –la última adquisición había sido la del vapor alemán *Bahía Blanca*, en 1918– aunque fueron significativos los aportes en materia aeronaval. El 17 de octubre, teniendo en cuenta las lecciones tácticas y estratégicas aprendidas de la Gran Guerra, se creó la División de Aviación Naval, dependiente de la Secretaría General del Ministerio de Marina, que se encargaría de formar a los futuros pilotos aeronavales. En ese entonces, dos misiones aeronáuticas –una italiana, la otra francesa– llegaron a la Argentina, con numerosos pilotos veteranos de la guerra y material propio o capturado durante la contienda, que fue exhibido con la intención de venderlo en el país.⁵³⁷

⁵³⁵ YRIGOYEN, *Pueblo...*, cit., p. 175.

⁵³⁶ *Ibid.*, pp. 175-176.

⁵³⁷ BURZIO, *Armada Nacional...*, cit., p. 147; ARGUINDEGUY, *Historia...*, tomo 1, cit., p. 37.

La misión italiana llegó a principios de año. Estaba presidida por el barón Antonio de Marchi y llevaba aviones terrestres y navales que sirvieron a los pilotos argentinos para hacer prácticas de vuelo. El gobierno de Italia solía enviar estas misiones a países en los que el desarrollo de la aeronáutica todavía estaba en su fase elemental, para fomentar la adquisición de aviones de fabricación italiana y el empleo de instructores italianos. Por su parte, la misión francesa llegó en septiembre, con varios pilotos y una treintena de mecánicos. La dirigía el mayor Maurice Precardin.⁵³⁸

Al regresar, la misión italiana donó al Ministerio de Marina todo su material, compuesto por un hangar, cuatro hidroaviones de observación, bombardeo y caza, y una variedad de accesorios y repuestos. La misión francesa también entregó aeronaves. Con estos elementos se creó el destacamento aeronaval de San Fernando, dirigido por el teniente de navío Marcos Zar, y por primera vez la aviación intervino en maniobras conjuntas con la Escuadra de Mar. En El Rincón, Bahía Blanca, se realizaron prácticas de *spotting* con el tiro del acorazado *Moreno* y las baterías de artillería de costas, además de fotografía aérea y ejercicios de radiocomunicaciones.⁵³⁹

En 1920 la situación operacional y material de la Armada no experimentó grandes cambios. En ese entonces, el Ministerio de Marina contaba con un presupuesto de alrededor de 31 millones de m\$n, que eran levemente superiores a los 29 millones del año anterior. Con ese monto se mejoraron los sueldos, sobre todo los del personal de la Prefectura General de Puertos, y se efectuaron reparaciones y ampliaciones en las estaciones radiotelegráficas de la

⁵³⁸ BURZIO, *Armada Nacional...*, cit., p. 147; NWC, Navy Department, Navy Department, *Monthly Information Bulletin. Number 8 - 1919 - 15 August 1919*, Government Printing Office, Washington, 1919, p. 19; ARGUINDEGUY, *Historia...*, tomo 1, cit., p. 38.

⁵³⁹ BURZIO, *Armada Nacional...*, cit., p. 147. ARGUINDEGUY, *Historia...*, tomo 1, cit., pp. 38-40.

Armada.⁵⁴⁰ También se procuró mantener la instrucción de los cuadros, con ejercitaciones de tiro de combate llevadas a cabo de acuerdo con los últimos adelantos. Es el caso, por ejemplo, de las 1ª y 2ª divisiones de la Flota de Mar, integradas por los acorazados *Moreno* y *Rivadavia*, los cruceros acorazados *Belgrano* y *Garibaldi* y el crucero ligero *9 de Julio*, que realizaron prácticas con disparos nocturnos y simulaciones de batallas individuales y de división, junto a los destructores *Catamarca*, *Jujuy* y *Córdoba*, utilizando Puerto Militar como base de operaciones. De igual modo, la Armada realizó trabajos hidrográficos para facilitar la navegación en el sur del país, aumentó la iluminación de las costas y entradas de varios puertos, y completó estudios para la instalación de nuevos faros de gran alcance.⁵⁴¹ De cualquier forma, estas actividades se habían limitado a lo estrictamente necesario, pues era muy oneroso el movimiento frecuente de los buques de la Escuadra. Respecto al esperado proyecto de modernización, no se realizó avance alguno. Según el propio Yrigoyen, el asunto continuaba sometido a estudio.⁵⁴²

En enero de 1921, el contraalmirante Tomás Zurueta fue nombrado ministro de Marina.⁵⁴³ La noticia fue recibida

⁵⁴⁰ HCDN, Archivo Parlamentario, Expedientes, “Proyecto de ley de presupuesto para 1919”, Buenos Aires, 31/08/1918, foja 1; HCDN, Archivo Parlamentario, Expedientes, “Mensaje y proyecto de ley – presupuesto y cálculo de recurso para 1920 y leyes impositivas”, Buenos Aires, 23/06/1919, fojas 18 y 34.

⁵⁴¹ YRÍGOYEN, *Pueblo...*, cit., pp. 247-248; NWC, Office of Naval Intelligence, Navy Department, *Monthly Information Bulletin. Number 2 – 1921 – 15 February 1921*, Government Printing Office, Washington, 1921, pp. 51- 52.

⁵⁴² YRÍGOYEN, *Pueblo...*, cit., p. 215.

⁵⁴³ “Los ministros de Marina y Guerra toman posesión de sus cargos”, en *Caras y Caretas*, 12/02/1921. Tomás Zurueta (1868-1931) comenzó su formación en la Escuela Naval Militar, de donde egresó con el primer puesto de la promoción n° 12. Desempeñó varios cargos y comandos. En 1903 ocupó la jefatura de la División de Torpedos, y luego fue enviado a Italia para integrar la comisión que supervisaría la construcción de los primeros acorazados *Rivadavia* y *Moreno*, vendidos después a Japón. Fue jefe de armamentos en el Arsenal Naval de Buenos Aires, director de la Comisión Hidrográfica del Río de la Plata, presidente del Consejo de Guerra para Tropa, director de la Escuela Naval Militar, jefe de la Dirección General del Personal y minis-

con entusiasmo por la oficialidad de la Armada.⁵⁴⁴ En primer lugar, porque de este modo el Ministerio, cuya dirección venía siendo ocupada en forma interina por el ministro Julio Moreno, recuperaría su autonomía. En segundo lugar, porque finalmente, después de mucho tiempo, la dirección de la Armada volvería a estar a cargo de un oficial, es decir, alguien que conocía a fondo las necesidades de la Institución.⁵⁴⁵ “¡Por fin! Gracias al destino tenemos en la Argentina un ministro de marina que es marino”, anunciaba *Caras y Caretas*.⁵⁴⁶ Realmente, la Armada no quería volver a ver a un civil al frente del Ministerio, por lo menos no luego de la mala experiencia con Federico Álvarez de Toledo. La antipatía que sentían algunos oficiales pudo observarse en varias oportunidades; por ejemplo, cuando el vicealmirante Juan Pablo Sáenz Valiente renunció a su condición de socio honorario del Centro Naval, al enterarse que a Federico Álvarez de Toledo le habían extendido el “mismo honor”. La decisión fue muy felicitada en algunos círculos navales.⁵⁴⁷

En la memoria ministerial de 1920-1921 que el contraalmirante Zurueta entregó a los pocos meses de asumir el cargo, se indicaba que el principal problema de la Marina era la escasez de recursos y la falta de presupuesto. Eso traía demoras en las reparaciones generales de la Flota y afectaba los periodos de instrucción anual, pues los buques no se encontraban listos con la debida anticipación. Zurueta

tro de Marina en dos oportunidades (1921-1922 y 1928-1930). Alcanzó el grado de vicealmirante.

⁵⁴⁴ NWC, Office of Naval Intelligence, Navy Department, *Monthly Information Bulletin. Number 9 - 1921 - 15 September 1921*, Government Printing Office, Washington, 1921, p. 34.

⁵⁴⁵ “El nuevo ministro de marina”, en *Fray Mocho*, 22/02/1921.

⁵⁴⁶ “Figuras de actualidad, por Álvarez. Contraalmirante Tomás Zurueta”, en *Caras y Caretas*, 19/02/1921.

⁵⁴⁷ NWC, Office of Naval Intelligence, Navy Department, *Monthly Information Bulletin. Number 8 - 1921 - 15 August 1921*, Government Printing Office, Washington, 1921, p. 29; DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 7, Legajo 3, “Carta de Emilio Bárcena a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Buenos Aires, 11/05/1920; DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 7, Legajo 3, “Carta de Santiago Albarracín a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Buenos Aires, 11/05/1920.

prometía solucionar aquellos inconvenientes mediante reformas que respondían a “las enseñanzas” que se habían conseguido “después de la gran contienda europea”.⁵⁴⁸ Las primeras reformas estuvieron orientadas a cuestiones de organización. En primer lugar, se restituyó el Estado Mayor General –repartición creada en diciembre de 1890 y suprimida en abril de 1913– y se creó una Dirección General de Navegación y Comunicaciones. En segundo lugar, se establecieron tres Regiones Navales y una Comandancia Naval, que abarcaban y dividían todo el litoral fluvial y marítimo argentino en cuatro zonas. Cada una de ellas poseía una división de buques que velaba por la seguridad de las poblaciones costeras y auxiliaba a las embarcaciones cuando sufrían accidentes.⁵⁴⁹

Otras reformas atendieron cuestiones materiales. Zurueta puso su atención en la flota de buques auxiliares, que en gran parte la integraban unidades antiguas, en estado deficiente. Luego de analizar diferentes propuestas, se aceptó la del gobierno de Alemania, que ofertó diez avisos por 43.300 m\$ cada uno.⁵⁵⁰ Eran naves gemelas impulsadas por carbón, construidas entre 1916 y 1918, que se habían utilizado como minadores durante la Gran Guerra. Llegaron a la Argentina en enero de 1922, bajo las denominaciones A-1 a A-10, y fueron rebautizados *Bathurst*, *Fournier*, *Jorge*, *King*, *Murature*, *Py*, *Pinedo*, *Seguí*, *Thorne* y *Golon-drina*. Asimismo, sumamente importante fue la creación de la Escuela de Aviación Naval y la Base Aeronaval de Puerto Militar, en Puerto Belgrano, por un decreto presidencial del 29 de octubre de 1921. La construcción de la escuela se le adjudicó a la casa británica *Hardcastle*, mientras el taller se compró en Estados Unidos y los hangares se construyeron en Alemania y Argentina. El material de aviación provino de

⁵⁴⁸ ZURUETA, Tomás, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1920-1921*, s/e, Buenos Aires, 1921, pp. 3-4.

⁵⁴⁹ ZURUETA, Tomás, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1921-1922*, s/e, Buenos Aires, 1922, pp. 3-4.

⁵⁵⁰ *Ibid.*, p. 5.

los depósitos del destacamento aeronaval de San Fernando y de compras en Gran Bretaña y Estados Unidos. La escuela inició sus actividades bajo la dirección del capitán de fragata José Gregores, pero con la asistencia de Marcos Zar, Ricardo Fitz Simón y Ceferino Pouchan. El número de alumnos para el curso de pilotos se fijó en veinte y en veinticinco el de aprendices de aviación. Todos se alojarían en el guardacostas *Almirante Brown*, que más tarde fue reemplazado por el crucero *9 de Julio*. Los cursos comenzaron en marzo de 1922. Por otra parte, se reanudaron las actividades en el Parque Escuela Fuerte Barragán, con dos dirigibles semi-rígidos de 3.600 metros cúbicos –uno adquirido en Italia, el otro en Argentina–, un hangar desarmable y una planta productora de hidrógeno. Se comenzó con ocho alumnos, cuatro oficiales y cuatro suboficiales, que fueron capacitados por el teniente de navío Julio Zurueta y el teniente de fragata Ceferino Pouchan.⁵⁵¹

Donde no hubo avances fue en lo que respecta al material de guerra. No se incorporaron unidades de combate a la Flota, a pesar de que, en su mensaje al Congreso en 1922, Yrigoyen ya había manifestado la “imprescindible necesidad” de hacerlo.⁵⁵²

La gestión de Alvear y la primera fase de la modernización naval

Desde el inicio de su gestión, el presidente Marcelo Torcuato de Alvear manifestó que se abocaría a promover el progreso del Ejército y la Armada, dedicándoles toda la atención que

⁵⁵¹ BURZIO, *Armada Nacional...*, cit., pp. 130 y 148; ZURUETA, *Memoria...*, cit., 1922, pp. 24-25; ARGUINDEGUY, *Historia...*, tomo 1, cit., p. 44; “Escuela de Aviación Naval de Puerto Belgrano”, en *Plus Ultra*, noviembre de 1926.

⁵⁵² YRIGOYEN, *Pueblo...*, cit., p. 298.

se merecían.⁵⁵³ En su mensaje al Congreso, con motivo de la inauguración de las sesiones ordinarias de mayo de 1923, el mandatario también reconoció la reciente experiencia de la Primera Guerra Mundial y la situación de desinversión por la que transitaban las Fuerzas Armadas:

Uno de mis propósitos, al hacerme cargo del Poder Ejecutivo, fue dedicar la mayor atención al adelanto de las instituciones armadas [...].

Múltiples circunstancias [...] han influido para que, en los últimos años, se limitaran los gastos del presupuesto de guerra, con detrimento de la preparación de las tropas [...] si la experiencia de la guerra ha demostrado que se necesitan varios meses para instruir soldados [...].⁵⁵⁴

Alvear designó como ministro de Marina a Manuel Domecq García. A poco tiempo de asumir, este oficial de importante y extensa trayectoria le encomendó a su Estado Mayor que realizara un estudio comparativo entre la Armada Argentina y la de otras naciones del Cono Sur, como Brasil, Chile y Uruguay. Después de repasar varios asuntos, el estudio concluía que, salvo los acorazados *Rivadavia* y *Moreno* y los cuatro destructores clase *Catamarca*, el material de artillería de los buques argentinos era “deficiente [y] anticuado” y el stock de torpedos era antiguo y de “poca utilidad”. Los elementos para la defensa de costas también eran insuficientes y, además, existía “la grave falla de la falta de submarinos”. Para salir de aquella situación, se insistía en una serie de posibles planes de modernización, ordenados

⁵⁵³ “7375 (bis). – Orden General al asumir el mando el Excmo. Señor Presidente de la Nación”, en DOMÍNGUEZ, Ercilio, *Colección de Leyes y Decretos Militares concernientes al Ejército y Armada de la República Argentina 1810-1924*, tomo 10, Talleres Gráficos del Instituto Geográfico Militar, Buenos Aires, 1932, p. 244.

⁵⁵⁴ ALVEAR, Marcelo T., *Presidencia de Alvear 1922-1928, Compilación de mensajes, leyes, decretos y reglamentaciones*, tomo I, Talleres Gráficos de Gerónimo Pesce, Buenos Aires, 1928, p. 61.

por prioridades, según las capacidades económicas nacionales.⁵⁵⁵

En el prólogo de la memoria ministerial del período 1922-1923, Domecq García señalaba que la Armada había desarrollado sus tareas en forma limitada y “casi precaria”, debido a tres razones: el ajustado presupuesto que recibía, la carencia de elementos y los extensos años de servicio que tenía el “ya poco útil” material disponible. Cada día se hacía más urgente la necesidad de adquirir destructores, aviones y submarinos, que durante la última guerra habían “recibido la sanción de la experiencia” y se perfilaban como “partes indispensables” en la defensa de la Nación.⁵⁵⁶

En 1923, de los 19 buques de guerra que estaban operativos, el poder naval efectivo lo constituían los acorazados *Moreno* y *Rivadavia*, los cruceros acorazados *San Martín*, *Belgrano*, *Pueyrredón* y *Garibaldi*, los cruceros *9 de Julio* y *Buenos Aires*, el acorazado *Almirante Brown*, y los destructores *Córdoba*, *Jujuy*, *Catamarca* y *La Plata*. Algunas de estas unidades precisaban modernizaciones para desempeñarse con cierta eficiencia, mientras que otras se acercaban al final de su vida útil y su reemplazo era urgente. Ningún buque de guerra tenía menos de 10 años. De hecho, el 58% superaba los 20 años e incluso algunos promediaban las tres décadas de antigüedad.⁵⁵⁷

Las malas condiciones del material repercutían negativamente en las operaciones y maniobras de la Flota, y en la instrucción y entrenamiento de los cuadros:

[...] creo innecesario puntualizar lo que significa hoy día utilizar, aunque sólo sea a los fines de la instrucción del personal,

⁵⁵⁵ Argentina, Buenos Aires, Museo Naval de la Nación [en adelante MUNN], Donación Domecq García, *Estudio comparativo sobre Poder Naval Sud-Americano*, 1923, pp. 1-2 y 8.

⁵⁵⁶ DOMEQC GARCÍA, Manuel, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1922-1923*, Laguillo & Hiriart, Buenos Aires, 1923, pp. 5-6.

⁵⁵⁷ DOMEQC GARCÍA, *Memoria...*, cit., 1923; DESTÉFANI, “La Armada Argentina (1900-1922)”, cit., pp. 155 y 201.

material totalmente anticuado, entre [...] buques que ya cuentan casi con medio siglo de existencia. El envejecimiento de nuestros Cruceros, Monitores y otros auxiliares, exigen cada día mayores sacrificios para mantenerlos en un estado de eficiencia relativa, a fin de utilizarlos en la instrucción y es sin duda discutible si [...] no conviene reemplazarlos paulatinamente por elementos modernos, que aparte de constituir material de verdadero rendimiento en la guerra, ofrecen la ventaja de no presentar a diario tantos imprevistos, y necesidades de reparaciones, congestionando con ello el trabajo de los Arsenales y aumentando por lo tanto las partidas de jornales y materiales.⁵⁵⁸

Domecq García declaraba que durante el último año la Escuadra realizó ejercitaciones de tiro simulando “condiciones de combate contra buques de línea y torpederos” e incorporando “las enseñanzas de la última guerra”, que habían “producido una revolución en el tiro naval”. Los resultados fueron “altamente satisfactorios” y las distancias de tiro se llevaron “al máximo” permitido; no obstante, la falta de elementos y el envejecimiento de los buques deslucieron aquellos logros. En primer lugar, las distancias de tiro conseguidas estaban “muy por debajo” de las exigencias de un combate contra un buque moderno. En segundo lugar, no se realizaron entrenamientos de defensa contra aeroplanos, pues ningún buque disponía de artillería antiaérea. En tercer lugar, no había sido posible simular cambios de rumbo, *zig zags* o cortinas de humo, como lo impondría un combate moderno; además, en los buques antiguos, que componían la mayoría de la Escuadra, las prácticas de tiro estaban limitadas por el estado del material, que había sido trabajado y utilizado “durante tantos años”. Por último, no se desarrollaron ejercitaciones reales contra torpedos o submarinos; solo se realizaron algunas simulaciones, que no tenían otra importancia más que “educativa”.⁵⁵⁹

⁵⁵⁸ DOMEQC GARCÍA, *Memoria...*, cit., 1923, pp. 6-7.

⁵⁵⁹ *Ibid.*, p. 41.

La casi total falta de materiales también afectaba la capacidad real de la Escuadra de Mar, en el hipotético caso de entrar en batalla:

Desde el punto de vista de combate, nuestra flota no puede contar con el torpedo, pues, se carece prácticamente de [él]. El armamento [...] existente es viejo, no responde a ningún plan de campaña marítimo y sólo ocasionalmente podría utilizarse en alguna acción fluvial, con muchas limitaciones.

El submarino [...] y el Destroyer [...] han colocado al acorazado en una situación tan crítica, que conduce a considerar imperfecto el poder marítimo que carece de esos elementos [...].

La guerra última ha demostrado que la primera faz de un combate naval, es el desarrollo de una acción entre pequeñas unidades, cuya supremacía tiene una importancia decisiva.⁵⁶⁰

Domecq García insistía en la importancia de atender las necesidades de la Armada mediante un programa naval que contemplara las alternativas defensivas y las condiciones económicas del país. Era algo que no podía improvisarse, pues conseguir una Marina eficiente requería tiempo y mucha preparación. Debía estar siempre en perfecto funcionamiento, para una u otra circunstancia, pues, en caso de guerra, su movilización sería rápida y no habría tiempo para efectuar “cambios fundamentales”.⁵⁶¹

El presidente Alvear compartía las ideas de Domecq García y de buena parte de los oficiales cuando planteó la necesidad de comenzar a preocuparse por la cuestión militar y la defensa.⁵⁶² Prometió que realizaría las gestiones requeridas para que el “envejecido material” se conservara en el “mejor estado” posible y cumpliera con las necesidades del servicio hasta tanto fuera posible su renovación. También atendería otras cuestiones, como los transportes

⁵⁶⁰ Ibid., pp. 40-42.

⁵⁶¹ Ibid., pp. 8-9.

⁵⁶² ALVEAR, *Presidencia...*, cit., p. 63.

de la Armada y el desarrollo de la marina mercante, dado el intenso comercio marítimo que tenía el país.⁵⁶³

En los siguientes mensajes legislativos, Alvear reiteró la compleja situación de la Marina. Destacó que la falta de medios repercutía en la seguridad nacional y que, con pocas unidades en condiciones de navegar, la Flota no podía mantener la formación y ejercitación de sus cuadros ni ejercer la correcta vigilancia de aguas y costas. Además, decía:

La Armada ha continuado desarrollando sus actividades en forma encomiable [...] a pesar de que es muy anticuado y escaso el material de que dispone. Es indispensable dotarla de los elementos que necesita para que la eficacia de su bien probada oficialidad se desarrolle y se mantenga en las condiciones que el país exige. Puesto que [...] la mayor parte de nuestra producción necesita, para circular, valerse de las vías fluviales y marítimas, debemos reconocer la obligación de velar porque nuestra marina se encuentre en condiciones de realizar todas sus labores de exploración, vigilancia y conocimiento de esas vías, elementos, todos, indispensables para su mejor utilización y para hacer efectiva su misión de proveer a la seguridad nacional.⁵⁶⁴

Desde el punto de vista institucional, la necesidad más urgente era la modernización de los acorazados *Moreno* y *Rivadavia* y los destructores *Catamarca*, *Córdoba*, *Jujuy* y *La Plata*. Si bien eran los elementos más modernos de la Escuadra, habían sido incorporados entre 1913 y 1915, y requerían actualizaciones en sus sistemas de tiro y propulsión, dos cuestiones que habían experimentado importantes mejoras durante la Primera Guerra Mundial.⁵⁶⁵

El programa de mejoramiento paulatino que estas enunciaciones imponen ha sido estudiado con toda prolijidad y será sometido a vuestra consideración. Se procurará desenvolverlo

⁵⁶³ Ibid., p. 67.

⁵⁶⁴ Ibid., p. 139.

⁵⁶⁵ DOMECCO GARCÍA, *Memoria...*, cit., 1923, pp. 29-30.

en forma prudente y continuada, como corresponde para no dejar pasar largos espacios de tiempo sin atender esas necesidades, pues esto último conduce fatalmente a realizar, de golpe, transformaciones impresionantes por su apariencia precipitada. Los dos “dreadnoughts” y los cuatro exploradores, que deben sufrir las modernizaciones autorizadas por V. H. son los mejores elementos actuales de nuestra armada; todo el resto del material tiene más de treinta años.⁵⁶⁶

Determinado a cumplir con esta mínima modernización, en junio de 1923 el gobierno de Alvear envió al Congreso un proyecto de ley que autorizaba el gasto de 9.500.000 pesos oro.⁵⁶⁷

Debate y aprobación de la ley 11.222

El proyecto entró al Senado el 16 de junio, luego de recibir el dictamen favorable de la Comisión de Presupuesto y Hacienda y la Comisión de Guerra y Marina. Estaba firmado por el presidente Alvear y el ministro Domecq García, y detallaba el alcance y tipo de las inversiones planificadas. Por una parte, se modernizarían los servicios de artillería, control de tiro, torpedos y máquinas de los acorazados *Moreno* y *Rivadavia* y de los cuatro destructores clase *Catamarca*. Para estos últimos, se comprarían, además, 75 torpedos, 14 compresoras, 500 bombas de profundidad y los elementos para su lanzamiento. Por otra parte, el texto incluía la adquisición de 500 minas de defensa, y el material necesario para su depósito, fondeo y rastreo.⁵⁶⁸

⁵⁶⁶ ALVEAR, *Presidencia...*, cit., p. 139.

⁵⁶⁷ “Mensaje y Proyecto de Ley del Poder Ejecutivo autorizando la inversión de 9.500.000 pesos oro sellado en la modernización y adquisición de materiales para la Armada”, en CONGRESO DE LA NACIÓN - Cámara de Senadores de la Nación, *Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores*, Imprenta del Congreso de la Nación, Buenos Aires, 1923, sesión del 16 de junio de 1923, p. 138.

⁵⁶⁸ *Ibid.*, p. 138.

El proyecto señalaba que la modernización era indispensable y que se haría siguiendo el ejemplo de marinas europeas y sudamericanas, que ya la habían hecho en sus buques. De ese modo, se evitaría la “enorme inversión” de comprar acorazados nuevos, que costarían no menos de 5 millones de libras cada uno. En cambio, con poco más de 500.000 libras por buque, el *Rivadavia* y al *Moreno* quedarían en condiciones de rendimiento prácticamente iguales a las de sus pares más recientes.⁵⁶⁹

La experiencia de la Primera Guerra Mundial sería clave en el plan de modernización. En líneas generales, los trabajos en el *Moreno* y *Rivadavia* comprenderían la actualización de los sistemas de control de tiro, la incorporación de artillería antiaérea, la transformación de las turbinas por otras de mayor rendimiento y economía, y, por último, la adopción del petróleo como único combustible. En el caso de los destructores clase *Catamarca*, estos serían reacondicionados con mejoras que comprenderían la instalación de una dirección de tiro modernizada, un eficiente armamento torpedero y la adaptación de máquinas para consumir exclusivamente petróleo. La supresión del carbón daría mayor “eficiencia militar e independencia” en las operaciones y reduciría las tripulaciones considerablemente; además, haría más económico el mantenimiento y desligaría a la Armada del combustible extranjero. En adelante, solo se utilizaría el de fuentes nacionales, como aquellas ubicadas en Comodoro Rivadavia.⁵⁷⁰

Los 75 torpedos que solicitaba la ley eran urgentes. No había ninguno en el país, pues los adquiridos en Austria habían sido requisados al declararse la Gran Guerra. En el mismo sentido, las bombas de profundidad eran de “imperiosa” necesidad, ya que constituían “el último elemento” eficaz para contrarrestar la acción de los submarinos. En cuanto al material de minas, no había “existencia de

⁵⁶⁹ Ibid., p. 139.

⁵⁷⁰ Ibid.

elementos utilizables”. Las *Siemens* habían sido adquiridas hacía más de 30 años y ya no tenían valor alguno, mientras que las 100 minas *Carbonit*, que se habían comprado antes de la guerra, solo tenían una utilización limitada. El proyecto de ley también indicaba que no había dispositivos para el rastreo de minas, algo de “vital importancia y necesidad” para eliminar el peligro de esos aparatos que podían ser colocados para obstaculizar las entradas del Río de la Plata y Bahía Blanca, donde se ubicaban los puertos más importantes.⁵⁷¹ La modernización era urgente.

Concretando, con relación a estas actividades, estamos totalmente desarmados, a pesar de tratarse de una de las ramas que más ha avanzado y que ha tenido mayor utilización en la última guerra.

Los trabajos de modernización en los acorazados y exploradores, así como la adquisición de los torpedos, minas y demás material cuya autorización se solicita, son indispensables para poner en condiciones de eficiencia el único material relativamente moderno que posee la escuadra y por cuya falta no está en condiciones de prestar los servicios para los que ha sido adquirido.⁵⁷²

El proyecto fue debatido en la Cámara de Senadores el 23 de junio de 1923 y rápidamente encontró la oposición del bloque socialista. El senador Mario Bravo, legislador por la Ciudad de Buenos Aires, declaró que la iniciativa suponía una pesada carga financiera para el país e impactaría negativamente en sus relaciones con naciones vecinas, como Chile y Brasil.⁵⁷³ Tampoco era conveniente entrar en gastos militares cuando la comunidad internacional de posguerra se inclinaba hacia el pacifismo y el desarme. Por todo

⁵⁷¹ Ibid.

⁵⁷² Ibid.

⁵⁷³ “Consideración del Proyecto sobre adquisición de materiales para la Armada”, en CONGRESO DE LA NACIÓN - Cámara de Senadores de la Nación, *Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores*, Imprenta del Congreso de la Nación, Buenos Aires, 1923, sesión del 23 de junio de 1923, pp. 206-209.

ello, Bravo le solicitó al presidente de la Cámara, Elpidio González, que postergara el debate de la ley, hasta tanto una comisión evaluara si las modernizaciones eran realmente necesarias.⁵⁷⁴

[...] las naciones carecen hoy del camino sereno del arbitraje para solucionar sus conflictos internacionales, para mantener fuerzas que garanticen las conquistas [...] que afiancen el concepto de la defensa nacional; es necesario [...] que esas aspiraciones y esos esfuerzos se mantengan dentro de sus límites; pero cuando esos sacrificios han desbordado su medida, han sido propicios al estallido de los conflictos internacionales, y no podemos [...] en un campo donde hemos sembrado trigo esperar una cosecha de maíz; si nosotros sembramos en la República Argentina la paz armada, no podemos esperar la paz; debemos esperar la guerra.⁵⁷⁵

El almirante y ministro de Marina Manuel Domecq García, que estaba en el recinto, pidió el uso de la palabra para responder los comentarios de Bravo y destrabar el tratamiento de la ley. Sabía que la modernización de los buques llevaría tiempo, y, por eso, consideraba imperioso iniciarla cuanto antes:

Es un dilema para nosotros: o esos buques los condenamos por inútiles, dentro de seis meses, o bien, de inmediato resolvemos hacerles las reparaciones que son indispensables.

Antes de que los barcos salgan del país, es necesario hacer preparar el material para su modernización; es un material que requiere cierta gestación [...] que no se puede hacer de golpe, pues se precisa estudiar y extender planos, hacer instalaciones, recurrir a usinas especiales, reunir los distintos fabricantes, y otros elementos, y todo esto [...] necesita, para su preparación, un término, por lo menos, de seis meses. Y tan urgente es este asunto, que si la Cámara me diese a mí, en éste momento, la autorización para proceder, por telégrafo,

⁵⁷⁴ Ibid.

⁵⁷⁵ Ibid., p. 213.

yo ordenaría a las comisiones navales que preparen todas estas cosas a fin de que los barcos puedan salir dentro de seis meses y estar en condiciones para volver al país dentro de un año y medio.⁵⁷⁶

El proyecto fue votado en el Senado y recibió un dictamen favorable, pero cuando pasó a Diputados nuevamente fue criticado y discutido por el socialismo.⁵⁷⁷

En la 39ª reunión del 3 de agosto, el legislador socialista por la Ciudad de Buenos Aires Nicolás Repetto hizo uso de la palabra para invitar a los ministros de Relaciones Exteriores y Hacienda a dar explicaciones sobre lo que consideraba un proyecto “innecesario” y de un gasto “considerable”.⁵⁷⁸ El otro diputado socialista por la Ciudad de Buenos Aires, Antonio de Tomaso, se manifestó en forma similar y denunció que la iniciativa requería importantes sumas de dinero, en un contexto donde la Argentina no tenía hipótesis de conflicto con países de la región. Esto provocó el estancamiento del debate y, cuando no fue posible conseguir el número necesario para comenzar la votación, el presidente de la Cámara, Ricardo Pereyra Rozas, levantó la sesión.⁵⁷⁹

El 8 de agosto, mediante una moción de preferencia, Manuel Domecq García solicitó que se tuviera a bien reiniciar el tratamiento de la ley, pero el socialismo otra vez opuso resistencia. Nicolás Repetto se valió de un tecnicismo para obstaculizar la moción, proponiendo en su lugar discutir el despacho de la Comisión de Justicia sobre el pedido de juicio político al Dr. Marengo, juez federal de Bahía Blanca;

⁵⁷⁶ *Ibid.*, p. 211.

⁵⁷⁷ “El Senado autorizó al Poder Ejecutivo para invertir hasta la suma de 9.500.00 pesos oro, en modernizar las unidades de más reciente construcción de la armada nacional y en adquisiciones diversas para nuestra marina de guerra”, en *Fray Mocho*, 3/07/1923.

⁵⁷⁸ “Modernización de la escuadra”, en Argentina, Congreso de la Nación - Cámara de Diputados de la Nación, *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, Imprenta del Congreso de la Nación, Buenos Aires, 1923, sesión del 3 de agosto de 1923, p. 823.

⁵⁷⁹ *Ibid.*, pp. 824-843.

una orden del día que, según él, tenía prioridad. El pedido de Repetto fue aceptado y nuevamente el proyecto quedó relegado.⁵⁸⁰ La bancada radical intentó retomar la iniciativa, pero no tuvo éxito.⁵⁸¹

El 23 de agosto, el diputado radical por la Ciudad de Buenos Aires, Felipe Alfonso, demandó que el proyecto de ley fuera nuevamente sometido a la consideración de la Cámara. El almirante Manuel Domecq García apoyó el pedido de Alfonso y solicitó la palabra para “levantar algunos cargos” contra los diputados De Tomaso y Repetto, que habían impugnado el proyecto en las sesiones anteriores. Les pidió que “recapaciten y tengan presente” que era “realmente una conveniencia nacional” modernizar los buques.⁵⁸² No obstante, la Cámara se tensó en un extenso debate que insumió el resto de la sesión y no dejó resultados.⁵⁸³

El proyecto fue otra vez discutido en la 50ª reunión, el 13 de septiembre. Domecq García hizo uso de la palabra para volver a responder las críticas y comentarios de los diputados opositores. Sostuvo que Repetto había “desviado por completo” el asunto, haciendo una cuestión de política internacional sobre algo que era una “simple” cuestión doméstica. Era “simplemente componer nuestros buques y nada más”, decía el almirante, destacando que no se trataba de un plan armamentista, sino de “arreglar” lo que se tenía desde hacía “muchos años”. Domecq García le rogó a la Cámara que considerara “la situación especial” en la que

⁵⁸⁰ “Orden del día”, en Argentina, Congreso de la Nación - Cámara de Diputados de la Nación, *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, Imprenta del Congreso de la Nación, Buenos Aires, 1923, sesión del 8 de agosto de 1923, pp. 42-44.

⁵⁸¹ “Orden del día”, en Argentina, Congreso de la Nación - Cámara de Diputados de la Nación, *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, Imprenta del Congreso de la Nación, Buenos Aires, 1923, sesión del 22 de agosto de 1923, pp. 271-277.

⁵⁸² “Modernización de la escuadra”, en Argentina, Congreso de la Nación - Cámara de Diputados de la Nación, *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, Imprenta del Congreso de la Nación, Buenos Aires, 1923, sesión del 22 de agosto de 1923, pp. 352-359.

⁵⁸³ *Ibid.*, pp. 359-365.

se encontraba la Armada, advirtiendo que, si no se arreglaban los barcos, el país se encontraría en una situación de “desarme real”.⁵⁸⁴ El proyecto continuó siendo debatido en las reuniones del 14, 17 y 18 de septiembre, hasta que, finalmente, fue votado y aprobado el 19 de septiembre de 1923.⁵⁸⁵

Las obras de modernización de los acorazados se realizaron en Estados Unidos entre 1924 y 1926: el *Moreno* en Filadelfia y el *Rivadavia* en Boston. Los buques recibieron armamento antiaéreo, mejoras en sus sistemas de armas y propulsión, y fueron adaptados al consumo de petróleo.⁵⁸⁶ Todo el proceso se realizó bajo la supervisión de la comisión naval argentina en Estados Unidos, que dirigía el contraalmirante Julián Irizar.

Los buques quedarán con toda la eficiencia que se puede esperar en buques de su clase y con sus desperfectos corregidos.

La dirección de tiro responderá a lo que tiene esta Marina experimentada y sancionado por la práctica. Las máquinas serán lo más moderno en su clase, y probablemente se conseguirá con ellas 1/2 milla más de lo que dieron los buques en las pruebas y no producirán dificultades mientras los cascos vivan. La transformación a petróleo será completa [...].

Creo que la casa hará un buen trabajo, que los buques quedarán bien y comprobarán que la plata que se ha gastado en la reparación ha sido bien empleada.

Ha sido una negociación en condiciones muy difíciles [...] pero ya se ha terminado y los que hemos luchado acá para sacar la cosa en forma satisfactoria hemos quedado con la

⁵⁸⁴ “Modernización de la escuadra”, en Argentina, Congreso de la Nación - Cámara de Diputados de la Nación, *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, Imprenta del Congreso de la Nación, Buenos Aires, 1923, sesión del 13 de septiembre de 1923, pp. 840-841.

⁵⁸⁵ “Modernización de la escuadra”, en Argentina, Congreso de la Nación - Cámara de Diputados de la Nación, *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, Imprenta del Congreso de la Nación, Buenos Aires, 1923, sesión del 19 de septiembre de 1923, p. 206; “Hacia la paz armada - Sanción de la Ley de Armamentos”, en *Fray Mocho*, 6/11/1923; El texto completo de la ley 11.222 se encuentra en el Anexo 2.

⁵⁸⁶ ARGUINDEGUY, *Las Fuerzas...*, cit., pp. 201-203.

conciencia tranquila, que es la máxima aspiración que se puede tener cuando se sirven los intereses de la patria.⁵⁸⁷

Por su parte, los destructores *Catamarca*, *Córdoba*, *La Plata* y *Jujuy* fueron modernizados entre 1924 y 1928. Sus calderas también fueron convertidas para quemar petróleo, pero los trabajos no se realizaron en el extranjero sino en los Talleres de la Base Naval de Río Santiago.⁵⁸⁸

Las modificaciones en las máquinas de los acorazados y destructores permitieron navegaciones bajo mejores prestaciones. Por fin, la Armada ya no volvería a depender del combustible importado para movilizar aquellas naves tan críticas para la Flota. Para Neto Miranda, ingeniero maquinista de 1ª clase, la modernización fue sumamente positiva y no dejó de felicitar al gobierno de Alvear por ello. Esperaba que el resto de los buques también fuera adaptado al consumo de petróleo, resaltando lo importante que era lograr la “eliminación absoluta” del carbón como combustible. Solo así el país daría “mayor incremento a su poder económico” y lograría “gozar de la independencia” a la que, por su capacidad y riqueza, tenía derecho.⁵⁸⁹

Cuestiones no atendidas

Los trabajos en los acorazados *Moreno* y *Rivadavia* y en los destructores clase *Catamarca* habían cumplido con una de las necesidades más urgentes de la Armada; sin embargo, todavía quedaba pendiente la modernización del resto de los buques. En el prólogo de la memoria de Marina, presentada ante el Congreso Nacional en mayo de 1925, Manuel

⁵⁸⁷ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 1, Legajo 2, “Carta de Julián Irizar a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Nueva York, 31/07/1924, fojas 2-4.

⁵⁸⁸ ARGUINDEGUY, *Las Fuerzas...*, cit., pp. 201-203.

⁵⁸⁹ MIRANDA, Neto A., “El combustible en los exploradores torpederos”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 43, n° 453, 1925, pp. 151-153.

Domecq García le recordaba a la Cámara que su ministerio ya tenía listo el proyecto. Incluso había tenido la intención de presentarlo en las sesiones del año anterior, pero razones de “orden económico” y otras “desgraciadamente preponderantes” impidieron su tratamiento.⁵⁹⁰

El estado de la Armada era crítico. Domecq García indicaba que, en 1916, se poseían 31 buques, pero que desde entonces no se había incorporado “ningún elemento eficaz”. La Escuadra se había ido “debilitando poco a poco”, por el “servicio continuado” y las “múltiples exigencias de la navegación”, llegando “al extremo” de que 10 años después solo una cuarta parte de ella estaba operativa. Por ello, se hacía notar “cada día con mayor urgencia” la necesidad de una ley de renovación, para poner a la Marina al cubierto de las graves consecuencias que le iba creando “la acción del tiempo”. En su mayor parte, la Flota estaba constituida por buques muy antiguos, donde el más moderno tenía 27 años de servicio.⁵⁹¹

Pero la modernización no se limitaba a reacondicionar buques. En una entrevista para el semanario *Caras y Caretas*, Domecq García mencionaba que los trabajos hechos en los acorazados y destructores bajo la ley 11.222 (1923) no podían repetirse en el resto de la Escuadra. Para explicar los motivos, comparó la situación de la Fuerza con el estado de los ferrocarriles argentinos:

Las primeras locomotoras que vinieron al país son contemporáneas de nuestros antiguos buques “Brown”, “Plata”, “Andes”, etc. Esas viejas locomotoras no aceptan modernización, ni puede pretenderse que corran un tren rápido; podrán, todo lo más, ser reparadas para continuar arrastrando a gran costo una carga precaria a velocidad irrisoria para esta época. La mayoría de nuestros buques está en esa situación; algunos de

⁵⁹⁰ DOMECCO GARCÍA, Manuel, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1924-1925*, Talleres Gráficos de la Dirección General Administrativa, Buenos Aires, 1925, pp. 9-10.

⁵⁹¹ *Ibid.*, pp. 8-9.

ellos han prestado ya medio siglo de servicios y deben pasar al retiro; sus modelos deben ir a las vitrinas del Museo Naval como reliquias que ya pertenecen a la historia de la Marina; allí harán latir el corazón de más de un viejo almirante al recordar que fue en sus cubiertas donde dio los primeros pasos en la carrera.⁵⁹²

Para el ministro, no resultaría provechoso modernizar buques ya obsoletos, pues la Flota estaba constituida por un “conjunto de unidades que se acompañan y complementan, formando un todo armónico y homogéneo”. En ese aspecto, aseguraba que pretender que buques antiguos acompañaran a los modernos era como pedirle a una locomotora de la época de Sarmiento que sirviera de máquina piloto a un tren expreso a Mar del Plata. Por todo ello, era “indispensable” que los “muebles viejos” fueran reemplazados y que se incorporaran los “nuevos elementos [del] último gran conflicto”, como el submarino y el aeroplano; además de los medios para contrarrestar el accionar de aquellas armas, pues las “próximas batallas” se librarían “en el aire, en el agua y debajo de ella”.⁵⁹³

Por otra parte, era igualmente importante atender otros temas confiados a la Marina y que el país en general ignoraba. Uno de ellos era disponer de una Marina Mercante de control estatal.

En las grandes [zonas] despobladas de nuestro territorio, donde sólo cruza de Norte a Sur una sola línea de telégrafo que cualquier temporal interrumpe, ha sido necesario establecer una red de estaciones radiotelegráficas que asegure las comunicaciones con cualquier tiempo; en los puertos a los que por falta de aliciente no llega aún la Marina Mercante ha debido establecerse un servicio periódico de transportes. La capital fueguina, por ejemplo, depende totalmente de los buques auxiliares de la escuadra. La vigilancia de la costa,

⁵⁹² “La modernización de la Escuadra Argentina. Lo que nos dice el ministro de Marina Almirante Manuel Domecq García”, en *Caras y Caretas*, 11/07/1925.

⁵⁹³ *Ibid.*

el balizamiento de los puertos, los levantamientos hidrográficos y confección de cartas para la navegación, el aprovisionamiento de las subprefecturas, etc., son servicios hechos exclusivamente por nuestros buques auxiliares, alguno de los cuales, como la “Uruguay”, vieja veterana de la escuadra, hubiera ya debido terminar su brillante carrera [...] hace más de 25 años [...].⁵⁹⁴

La cuestión de la Marina Mercante era una constante en los sucesivos reclamos y pedidos de la oficialidad naval. Como indicaba Benjamín Villegas Basavilbaso, era algo necesario para el desarrollo económico del país, pero sería “imposible” realizarlo “sin el concurso positivo del Estado”.⁵⁹⁵ Para Juan Martín, era importante tener una Marina Mercante, porque no solo movilizaría el comercio, tanto en la paz como en la guerra, sino que, a diferencia de los buques de propiedad privada, que navegaban bajo pabellón argentino, los buques estatales evitarían requisiciones e “intervenciones diplomáticas”, como había ocurrido en la Primera Guerra Mundial con el *Ministro Iriondo*, por ejemplo.⁵⁹⁶

Mientras tanto, Alvear elogiaba cómo la Armada realizaba “todo cuanto podía exigirse para el mantenimiento de su prestigio nacional”, al sostener la instrucción y organización de sus cuadros utilizando un material antiguo que había sido usado con “exceso” y que había perdido “gran parte de su valor”. La falta de medios también impactaba en el patrullaje del extenso litoral marítimo, función que venía cumpliendo la Armada, pero valiéndose de transportes y buques ocupados en los servicios de hidrografía. Era fundamental adquirir una pequeña flotilla de buques patrulleros y normalizar el servicio de vigilancia. Alvear prometía dar solución a estas cuestiones, declarando que su gobierno sancionaría leyes adecuadas para la reposición paulatina del

⁵⁹⁴ Ibid.

⁵⁹⁵ VILLEGAS BASAVILBASO, Benjamín, “Nuestra Marina Mercante y su Organización”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 43, n° 453, 1925, p. 130.

⁵⁹⁶ MARTÍN, “Posibilidad...”, cit., p. 24.

material, en forma concordante con “los progresos generales del país, sus capacidades económicas y financieras [y sus grandes intereses” en el mar.⁵⁹⁷

El nuevo proyecto de modernización

En enero de 1924, y con la opinión favorable de Alvear, Domecq García comenzó con los pormenores que llevarían al plan de modernización de la Armada. En forma confidencial, dispuso que las comisiones navales argentinas en Estados Unidos y Europa recopilaran información sobre las principales casas constructoras y solicitaran precios de buques completamente equipados y listos para navegar, con todos sus repuestos y accesorios, a fin de adquirirlos cuando el Congreso autorizara los fondos.⁵⁹⁸ Las comisiones reenviaron al Ministerio numerosos presupuestos de astilleros de España, Francia, Estados Unidos, Japón, Italia, Suecia y Gran Bretaña para la construcción de cruceros, destructores, submarinos y buques hidrográficos.⁵⁹⁹ Al mismo tiempo, Domecq García se comunicó reservadamente con algunos de los oficiales de mayor jerarquía para escuchar sus opiniones respecto a los materiales que convendría adquirir, recordándoles que el “estado financiero de la Nación” solo permitía solicitar lo “absolutamente indispensable”.⁶⁰⁰

El vicealmirante Martin, que se encontraba a cargo de la Base Naval Puerto Belgrano, cumplió con lo pedido y redactó un oficio con algunas ideas. Allí afirmaba que, suponiendo que la proporción de grandes acorazados en Sudamérica se mantuviera tal como estaba y que los acorazados

⁵⁹⁷ ALVEAR, *Presidencia...*, cit., pp. 227-228 y 231.

⁵⁹⁸ DEHN, Fondo Domecq García, Caja 6, “Telegrama del ministro de Marina al jefe de la Comisión Naval en Estados Unidos”, Buenos Aires, 25/01/1924.

⁵⁹⁹ DEHN, Fondo Domecq García, Caja 6, “Antecedentes sobre pedidos de precios – Año 1924”.

⁶⁰⁰ DEHN, Fondo Dehn, Caja 261, “Comunicación reservada de Manuel Domecq García a Juan Martin”, Buenos Aires, 19/05/1925.

Rivadavia y *Moreno* –una vez modernizados– se equilibraran con los de Brasil y Chile, las nuevas adquisiciones deberían orientarse a submarinos, torpederos, cruceros, portaviones y avisos minadores. Se necesitarían, como mínimo, 2 cruceros, 8 a 12 destructores, 10 o más submarinos, 2 portaviones y 10 avisos minadores. El rango de acción debería ser elevado, de unas 4.000 millas o más, pues, a diferencia de las armadas europeas, cuyos enemigos solían ser sus vecinos inmediatos, Argentina tenía a los suyos a 1.700 o 2.500 millas de distancia de sus bases principales. Los buques deberían tener el radio de acción suficiente como para llevar la guerra al país enemigo y permanecer allí el tiempo que fuera necesario.⁶⁰¹

Domecq García consideró que el plan sería demasiado oneroso y le pidió a Martín que elaborara otro más modesto. Este contestó con una versión revisada de su propuesta original. En vez de adquirir nuevos cruceros acorazados, propuso modernizar los antiguos *San Martín*, *Belgrano*, *Pueyrredón* y *Garibaldi*, construidos a fines del siglo XIX y que por entonces tenían un valor militar “casi nulo”, para readaptarlos como buques de instrucción y vigilancia de costas durante, por lo menos, 15 años más. Asimismo, bajó el número de destructores a 8 o 6 y, en última instancia, a 4, y de 10 o más submarinos pasó a 8, 6 o 4. Eliminó los portaviones y redujo a cuatro los avisos minadores.⁶⁰²

El plan de modernización final lo elaboró el Estado Mayor General de la Armada, bajo la jefatura del contraalmirante Carlos G. Daireaux, y se entregó al Ministerio de Marina el 8 de junio de 1925. Los primeros párrafos del texto advertían que no se trataba de una ley de armamentos, sino de una ley de renovación del material anticuado y que, si bien se contemplaba la adquisición de nuevos elementos,

⁶⁰¹ DEHN, Fondo Dehn, Caja 261, “Comunicación reservada de Juan Martín a Manuel Domecq García”, Buenos Aires, 26/05/1925.

⁶⁰² DEHN, Fondo Dehn, Caja 261, “Comunicación reservada de Juan Martín a Manuel Domecq García”, Buenos Aires, 5/06/1925.

eso respondía a las necesidades “sentidas [y] urgentes” de completar el núcleo de combate principal de la Escuadra y satisfacer las “más urgentes necesidades de la defensa”. La política naval era “netamente defensiva” y se limitaba a las “necesidades más apremiantes”. Era importante que el Congreso y la opinión pública entendieran que no se buscaba armar una nueva flota, sino renovar la existente, y que a la Armada no la movían “propósitos de agresión, de hegemonía o de rivalidad armamentista con otras naciones”. En ese mismo sentido, el Estado Mayor sugería evitar que la discusión en el Congreso se viera arrastrada hacia asuntos de política internacional y por eso en el proyecto no hacía comparaciones con fuerzas navales vecinas ni pretendía la adquisición de unidades que no existían en la región.⁶⁰³ Ese argumento era fundamental, pues

[...] nos permite llevar a cabo nuestro propósito de mantener fuerzas navales superiores a las del más fuerte, como sucedería de aprobarse esta ley, sin que nadie pueda sospechar que al armarnos, damos origen a una carrera armamentista repudiada con toda seguridad por el ambiente nacional.

Si, como es de prever, nuestros vecinos hicieran adquisiciones de buques mayores a los que contempla esta ley, poniéndonos por esa circunstancia en condiciones de inferioridad, recién sería llegado el caso de propiciar una ley de armamento, no de renovación, tendiente a proporcionarnos los elementos de que necesitaríamos en ese caso disponer. Apareceríamos así remolcados y no dando remolque, en la marcha armamentista, es decir, en una situación que aparte de ser más cómoda, es más simpática al pueblo y más obligada para los poderes públicos.⁶⁰⁴

Respecto a la elección de los tipos de buques y elementos a adquirir, el Estado Mayor General exponía sus

⁶⁰³ DEHN, Fondo Dehn, Caja 261, Proyecto de renovación del material naval (1925), “Carlos Daireaux a Manuel Domecq García”, Buenos Aires, 8/06/1925, fojas 1-2.

⁶⁰⁴ Ibid., foja 3.

razones y motivos con simpleza, manifestando una visión equilibrada, pero mayormente defensiva:

Cree este Estado Mayor General que los tipos de buques elegidos son los que más urgentemente reclaman el estudio táctico y estratégico de un plan meditado prolijamente, porque [...] son los que complementan en forma coordinada [...] nuestro núcleo de combate principal, llamado a actuar en forma decisiva en caso de guerra. [...] los elementos y distribución de fuerzas fluviales y aéreas responden también a un propósito defensivo [...].

[...] en el proyecto [...] ocupa lugar preferente el material a flote y el de aviación, y un lugar secundario [...] las Bases Navales existentes.

Es opinión generalizada [...] entre nosotros que la Armada se ha desarrollado desequilibradamente en tierra y en el mar [y que] sus reparticiones terrestres forman un cuerpo demasiado grande [que absorbe] recursos en una proporción que no es lógica [...]. La principal [razón de ello es] la existencia de una escuadra, vieja, desgastada y averiada que obliga a constantes y prolongadas reparaciones, y un cierto espíritu de exagerada conservación [por la falta natural de] renovación del material.

Si, como es de esperar, se adquieren los nuevos elementos, será [...] indispensable olvidarse de los antiguos, eliminándolos de la Escuadra [...]. Habrá indiscutibles ventajas económicas y de orden moral que repercutirán agradablemente en el personal.⁶⁰⁵

Inicialmente, la modernización concebía la incorporación de 3 cruceros ligeros, 8 destructores, 8 submarinos, 8 lanchas patrulleras fluviales y un buque hidrográfico. También preveía la adquisición de material para repotenciar las estaciones radiotelegráficas y radiotelefónicas de buques, bases y costas, la reparación integral de la fragata escuela *Presidente Sarmiento*, para extender su vida útil de 7 a 10 años más, y la ampliación de las bases navales de Puerto

⁶⁰⁵ Ibid., fojas 3-4.

Belgrano y Río de la Plata.⁶⁰⁶ Posteriormente, al proyecto se le hicieron algunas modificaciones y el 22 de junio de 1922 la versión final fue entregada al Congreso. Esta comprendía la compra de 3 cruceros ligeros, 6 destructores, dos grupos de 3 submarinos, varias unidades fluviales, y la construcción de una dársena de submarinos en Mar del Plata y una escuela de aviación en Punta Indio.⁶⁰⁷

El proyecto denunciaba cómo el material flotante había “ido desapareciendo” porque no se había seguido un programa “coordinado y armónico” de renovación y porque las adquisiciones se habían hecho “casi siempre bajo la presión de las circunstancias”, sin una lógica de aumento progresivo. También indicaba que, si bien se había sancionado previamente un plan de armamentos, contemplado por la ley 6.283 de 1908, este se había cumplido parcialmente debido a circunstancias derivadas de la última guerra, y que de 3 acorazados solo se habían incorporado 2, y de 25 destructores solo se habían incorporado 4. Las enseñanzas de la Primera Guerra Mundial hacían necesaria la modernización de aquellas unidades, pero también obligaban a “pensar” en la incorporación de otras, como el avión y el submarino, que habían “cambiado fundamentalmente” los factores tácticos de la lucha en el mar.⁶⁰⁸

Todas las adquisiciones eran “indispensables”, especialmente la de submarinos. No podían faltar en ninguna Marina y mucho menos en la argentina, que contaba con “pocos elementos efectivos” de ataque y defensa. Su incorporación era “impostergable”, además, porque constituía el arma defensiva “por excelencia [de las] potencias navales

⁶⁰⁶ DEHN, Fondo Dehn, Caja 261, Proyecto de renovación del material naval (1925), “Mensaje y Proyecto de Ley de Renovación del Material de la Armada”, fojas 1-5.

⁶⁰⁷ Ver Anexo 2: “Proyecto de Ley de Renovación Naval (1925)”. Junto a la documentación del 22 de junio, el Estado Mayor General expuso un detalle pormenorizado de la situación de los medios navales. Dada su gran extensión y detalle, se incluyó en el Anexo 2. Ver “Análisis de la composición y situación de la Flota y sus necesidades” (1925).

⁶⁰⁸ “Proyecto de Ley de Renovación Naval (1925)”.

débiles”. Los submarinos operarían desde una base en Mar del Plata, que contaría con talleres, depósitos de materiales, oficinas y alojamientos para el personal. La elección del lugar se justificaba porque allí se podría dar defensa a las “dos grandes vías comerciales” que tenía el país: el Río de la Plata y Bahía Blanca. Por otra parte, se preveía aumentar la capacidad de trabajo de los arsenales y bases aeronáuticas, a fin de que pudieran hacerse cargo eficientemente de los otros elementos que también se incorporarían, como los cruceros y destructores. Además, era urgente proveer a los buques con catapultas para lanzamientos de aeroplanos y armamento antiaéreo adecuado para defenderse de ellos, porque la aviación era ya “un arma consagrada”, a la que se le daría un “uso intensivo” en las próximas guerras.⁶⁰⁹

El proyecto aclaraba que la modernización no significaba una maniobra agresiva que aumentaría considerablemente el poder naval, sino una simple iniciativa para reemplazar las unidades “desaparecidas [y] radiadas”, o aquellas que habían perdido su valor militar. De hecho, lo pedido ni siquiera alcanzaba el tonelaje que tenía la Escuadra en 1916, el cual bien podría haberse aumentado “si circunstancias derivadas del conflicto europeo no hubieran hecho necesario suspender el cumplimiento” de la ley 6.283.⁶¹⁰

Las orientaciones internacionales de este país no son en manera alguna agresivas. No deben serlo tampoco. Pero cuando se es propietario de enormes riquezas [...] debemos prever la posibilidad de una lucha. La ley humana, por desgracia [...] ha impuesto, sobre todo en el orden internacional, la fuerza como la única garantía eficaz de la propiedad: para asegurarla, para custodiarla y para defenderla en caso necesario, debe existir el poder naval y militar de la Nación. La Marina es la primera línea de defensa del territorio nacional.

[...] el intercambio comercial es una necesidad vital para nuestro país y que efectuándose este intercambio casi

⁶⁰⁹ Ibid.

⁶¹⁰ Ibid.

exclusivamente por la vía marítima, solo puede ser mantenido con el dominio del mar, asegurándose así la libre introducción de materias primas [...] y demás necesidades de la vida corriente de un país. Se requiere un núcleo de combate bien constituido y coordinado, capaz de [operar] en cualquier punto lejano de nuestras fronteras.⁶¹¹

En última instancia, se les recordaba a los poderes públicos que la Armada era la primera línea de defensa y que se precisaba de una flota fuerte para defender la soberanía y los intereses económicos nacionales. Argentina se ubicaba geográficamente entre Chile y Brasil, las otras dos potencias navales sudamericanas, y debería tener un poder naval “capaz de resistir el ataque combinado” de ambas.⁶¹²

El costo total de la modernización alcanzaría los 75 millones de pesos oro, algo que, si bien se preveía a lo largo de 10 años, representaba un desembolso significativo. Equivalía a 170.000.000 de m\$, considerando el tipo de cambio de entonces (1 peso oro = 2,2727 m\$) y triplicaba el presupuesto anual del Ministerio de Marina. El gasto resultaba considerable, incluso, si se lo comparaba con lo que invertían las potencias navales de la época, como Gran Bretaña, Estados Unidos, Japón, Francia e Italia.⁶¹³

Debate y aprobación de la ley 11.378

El proyecto fue entregado al Congreso en junio de 1925, pero Domecq García sabía que no sería fácil conseguir su aprobación. En una carta al contraalmirante Julián Irizar,

⁶¹¹ DEHN, Fondo Dehn, Caja 261, Proyecto de renovación del material naval (1925), “III. Factores que deben determinar la magnitud de nuestro poder naval”, fojas 3-4.

⁶¹² Ibid, foja 6.

⁶¹³ MONTENEGRO, Guillermo, *El Armamentismo Naval Argentino en la era del desarme*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2002, pp. 122-123.

el entonces jefe de la Comisión Naval en Estados Unidos, confesaba que no sabía cómo le iría en las cámaras, pues había “una fuerte oposición política por un lado y socialista por otro”.⁶¹⁴

Dios quiera que me vaya bien, pues si la consigo podría dejar satisfecho el Ministerio convencido que he hecho todo lo posible por la Escuadra. Si me la rechazan también me iría, pero me iría con mucho honor defendiendo los derechos de la Escuadra y el progreso de ella.

Ya ve pues, mi estimado Almirante, que la poltrona ministerial no es tan cómoda como parece. Confío en mi destino y en mi estrella que hasta ahora me ha acompañado con tanta generosidad.⁶¹⁵

Tal como se temía, cuestiones políticas demoraron el tratamiento del proyecto. Francisco Senesi, contador inspector de la Base Naval Puerto Belgrano, señalaba que el documento había sido entregado al Senado como “un niño a la casa de expósitos” y que terminó “engrosando” una de las carpetas de la Cámara durante más de un año, porque nadie se había “interesado [en] moverlo”.⁶¹⁶ La lentitud del trámite generó disgusto y fastidio en Domecq García. En correspondencia con el contraalmirante Juan Peffabet, jefe de la Comisión Naval en Europa, expresaba que el Congreso solo pensaba en “politiquería” y que no le importaba “absolutamente nada de lo demás”.⁶¹⁷ Al mismo tiempo, al contraalmirante Julián Irizar le manifestaba que

Sobre nuestro proyecto de Renovación de Armamentos y otras cosas, fueron al Congreso y allí están. El Parlamento

⁶¹⁴ DEHN, Fondo Domecq García, Caja 1, *Copiador – Cartas privadas del señor ministro (desde 15 junio 1923 hasta 7 diciembre 1926)*, “Carta de Manuel Domecq García a Julián Irizar”, Buenos Aires, 23/06/1925.

⁶¹⁵ Ibid.

⁶¹⁶ SENESI, Francisco A., *Hipólito Yrigoyen y los armamentos navales de 1926*, s/l, s/e, 1947, p. 4.

⁶¹⁷ DEHN, Fondo Domecq García, Caja 1, *Copiador...*, “Carta de Manuel Domecq García a Juan Peffabet”, Buenos Aires, 24/06/1925.

Argentino sigue su vida desgraciada de politiquería, nada se hace, no se ha dictado una sola ley, ni siquiera la de Presupuesto [...].⁶¹⁸

Frente a los problemas, la Armada pensó algunas soluciones. La primera provino del contraalmirante Ismael Galíndez, quien pidió autorización para iniciar una campaña de difusión, en algún diario “importante”, que diera a conocer entre la sociedad la importancia de la modernización. Domecq García autorizó la propuesta, pero los “grandes diarios” la rechazaron, aludiendo que la cuestión “podía ser mal interpretada en los países vecinos”. La segunda iniciativa fue del capitán de fragata Eleazar Videla, que se reunió con el senador Carlos Zabala en calidad de “amigo personal” para tomar conocimiento del panorama legislativo y recibir consejo sobre cómo dar curso favorable al proyecto. Por consejo de Zabala, se logró un acuerdo con los legisladores y jefes de los bloques antipersonalista, personalista y conservador, Leopoldo Melo, Delfor del Valle y Luis Linares, para que la ley fuera tratada en la última sesión del Senado. Así se hizo y finalmente salió aprobada.⁶¹⁹

El tratamiento en Diputados fue más complejo. Allí Alvear no contaba con apoyo suficiente debido a su distanciamiento de entonces con Hipólito Yrigoyen, jefe del radicalismo.⁶²⁰ Además, en esa Cámara los representantes del Partido Socialista se oponían “sistemáticamente” y en forma “enérgica, perseverante

⁶¹⁸ DEHN, Fondo Domecq García, Caja 1, *Copiadador...*, “Carta de Manuel Domecq García a Julián Irizar”, Buenos Aires, 9/09/1925.

⁶¹⁹ SENESI, *Hipólito Yrigoyen...*, cit., p. 4. Eleazar Videla (1881-1960) comenzó su formación en la Escuela Naval Militar, de donde egresaría con el segundo puesto de la 28ª promoción. Integró las tripulaciones de varios buques y obtuvo puestos de importancia en la Secretaría General Naval, el Estado Mayor General, la Dirección General de Material, el Arsenal Naval Buenos Aires y la 1ª Escuadrilla de Exploración. Fue ministro de Marina en 1934, durante la presidencia de Agustín Pedro Justo. Se retiró como contraalmirante en 1938.

⁶²⁰ En ese entonces, la Cámara de Diputados estaba conformada por 57 radicales personalistas, 33 radicales antipersonalistas, 31 conservadores, 19 socialistas y 9 demócrata progresistas (SABSAY, Fernando L. y Roberto ETCHEPAREBORDA, *Yrigoyen-Alvear-Yrigoyen*, Ciudad Argentina, Buenos Aires, 1998, p. 331).

y doctrinaria” a la adquisición de armamentos.⁶²¹ En una carta al ya retirado capitán de navío Santiago Albarracín, Domecq García confesaba, con enojo, que la “politiquería [había sido] “la carcoma y la desgracia de la Escuadra”:⁶²²

Hace tres años que estoy en el Gobierno, y una obstrucción silenciosa ha impedido a la Escuadra, a pesar de mis gestiones renovar su material, Escuadra que en año anterior de 1916 me cupo el honor de mandar [...] estaba representada por casi 100.000 toneladas de buques, que se movían, y hoy, apenas tenemos la tercera parte, y gracias que a duras penas he conseguido hacer reparar los dos dreadnoughts.⁶²³

Domecq García continuó insistiendo con la sanción de la ley en Diputados. En el prólogo de su memoria ministerial, presentada al Congreso en mayo de 1926, declaraba que

[...] el Ministro que suscribe, compenetrado de sus deberes y convencido del elevado patriotismo con que V. H. contempla todo lo que se refiere a la seguridad y al progreso de la Nación, pide especialmente a la Honorable Cámara de Diputados la sanción de la Ley que autoriza los medios para reemplazar nuestros viejos buques, defender algo nuestras costas y proveer a lo más indispensable del equipo de nuestros Arsenales [...].

[...] lo imponen altas razones de Estado, alto concepto de soberanía, dado que sin buques para la vigilancia de nuestros ríos, costas y mares, hemos de permanecer impasibles y aun avergonzarnos tal vez, de que impunemente se arranquen nuestras riquezas, o que impunemente también nos sorprenda la codicia o mala voluntad sin una valla que oponer.⁶²⁴

621 SENESI, *Hipólito Yrigoyen...*, cit., p. 2.

622 DEHN, Fondo Domecq García, Caja 1, *Copiadador...*, “Carta de Manuel Domecq García a Santiago Albarracín”, Buenos Aires, 10/04/1926.

623 *Ibid.*

624 DOMECCO GARCÍA, *Manuel, Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1925-1926*, Talleres Gráficos de la Dirección General Administrativa, Buenos Aires, 1926, pp. 10-11.

Durante el receso legislativo, por intermedio del radical Antonio Agudo Ávila, el expresidente Hipólito Yrigoyen comenzó a interesarse por la cuestión y se comprometió a colaborar. Alvear y Domecq García conocían los obstáculos que el proyecto enfrentaría y el tiempo que los futuros debates insumirían en el Congreso y, como la espera podría “malograr la favorable oportunidad” que el mercado de armamentos ofrecía en aquellos momentos, resolvieron iniciar los trámites para su ejecución mediante un Acuerdo General de Ministros, firmado el 18 de mayo de 1926.⁶²⁵ Esa disposición brindaría una garantía adicional, si el proyecto enviado a Diputados no conseguía la sanción parlamentaria.⁶²⁶

El Acuerdo General de Ministros autorizaba al Ministerio de Marina a adquirir 2 cruceros, 2 exploradores, 3 submarinos y 2 barcos a vela y motor. Estos últimos para funciones de policía marítima en los mares del sur argentino. Los fondos provendrían de la ley 6.283 de 1908, que no había sido cumplida en su totalidad, y si eso no era suficiente, se autorizaba también al Ministerio de Hacienda a negociar los créditos necesarios. La suma total se limitaría a 32.000.000 m\$*n*, con pagos anuales no mayores a los 10 millones, para los 2 primeros años, y 12 millones para el tercero.⁶²⁷

Mientras todo esto ocurría, se realizaron los estudios para las adquisiciones de los buques. El 10 de junio de 1926, el contraalmirante Ismael Galíndez fue nombrado jefe de la Comisión Naval en Europa. Tenía la orden de visitar los principales astilleros de España, Italia, Francia y Gran Bretaña para formarse una idea exacta de la capacidad y responsabilidad de los distintos fabricantes y estudiar las características de los cruceros, destructores y submarinos

⁶²⁵ SENESI, *Hipólito Yrigoyen...*, cit., p. 5.

⁶²⁶ MUNN, Donación Domecq García, Ley 11.378, “Memorándum secreto n° 5 de Manuel Domecq García a Carlos Daireaux”, Buenos Aires, 8/11/1927, pp. 20-21.

⁶²⁷ Ver Anexo 2: “Acuerdo del 18 de Mayo (1926)”.

de posguerra que esos países tuvieran en servicio, y, si lo creía necesario, estaba también facultado para presentar propuestas a las casas constructoras japonesas y estadounidenses. Los estudios deberían realizarse sin mayores demoras, debido a la premura que tenía la Armada por renovar la Flota.⁶²⁸ El tiempo de entrega era un factor esencial y el material debería estar en el país, como máximo, para agosto de 1928. Se buscaban especialmente buques de casco rígido y gran radio de acción, que ya estuvieran “hechos y probados”, para no tener que confeccionar nuevos planos e introducir modificaciones.⁶²⁹

Las sesiones legislativas se retomaron en julio, con el mensaje presidencial. En aquella oportunidad, Alvear informó sobre la reciente reincorporación del acorazado *Rivadavia*, que había completado su modernización en Estados Unidos, así como el arribo próximo del *Moreno*, su gemelo. Después reiteró algunas de las cuestiones ya planteadas con anterioridad, como que la Armada tenía un “escaso y viejo material flotante” que no estaba en “condiciones de asegurar en la forma debida la defensa marítima de la Nación, ni de velar eficazmente por los sagrados intereses confiados a su custodia”.⁶³⁰ El presidente insistió en la importancia de la modernización:

El proyecto de ley sometido a estudio de V. H., tiende a llenar los vacíos a que he aludido, y merece la consideración de los señores legisladores, pues soy un convencido de que al sancionarlo, habrán hecho obra patriótica y de sana previsión.

Habremos así dado a la Marina lo que ella requiere para que responda a su alta misión, y para que puedan mantenerse abiertas las rutas marítimas que nos son tan necesarias

⁶²⁸ MUNN, Donación Domecq García, Ley 11.378, “El ministro de Marina al jefe de la Comisión Naval en Europa”, Buenos Aires, 10/06/1926.

⁶²⁹ MUNN, Donación Domecq García, Ley 11.378, “Instrucciones a que deberá ajustarse el Señor Jefe de la Comisión Naval en Europa, para el cumplimiento del S. Decreto de fecha 18 de mayo de 1926”, Buenos Aires, 10/06/1926, fojas 1-2.

⁶³⁰ ALVEAR, *Presidencia...*, cit., pp. 329-330.

para nuestra vida económica; pues, ahora como siempre, la corriente comercial sigue dependiendo esencialmente de las rutas del mar, cuya libre navegación asegura el crecimiento del intercambio en que están basados el progreso de la Nación y el bienestar de su pueblo.⁶³¹

El 14 de julio, el Senado envió a Diputados la media sanción del proyecto, junto con una copia del Acuerdo General de Ministros. Esto motivó varias críticas, ya que el Ejecutivo no había informado al Congreso en su debido momento.⁶³²

La ley se trató en sesión secreta, entre acaloradas discusiones. Los representantes del socialismo resaltaron el elevado costo del proyecto y su inconveniencia ante el escenario global de pacifismo y desarme. El diputado socialista por la Capital Federal, Antonio de Tomaso, solicitó la presencia del ministro Manuel Domecq García, para que diera explicaciones sobre las adquisiciones navales realizadas bajo la ley 6.283 (1908) y los contratos de construcción que se habían rescindido durante la Primera Guerra Mundial; también, sobre el destino de las sumas devueltas al Estado y si el Poder Ejecutivo ya había tomado medidas para “hacer efectivo” el Acuerdo General de Ministros. La interpelación fue votada, aprobada y se coordinó para el 23 de julio.⁶³³

Ese día se trataron varias iniciativas, pero Domecq García formuló una moción de preferencia para destrabar el plan de armamentos. El ministro declaraba que era “indispensable” conseguir la renovación y mejora de los medios navales, en tanto los barcos salían a navegar “sin mayores garantías de regreso” y cada viaje producía “una impresión de zozobra” entre el personal de la Fuerza.⁶³⁴ Pese a todo,

⁶³¹ Ibid., p. 331.

⁶³² SENESI, *Hipólito Yrigoyen...*, cit., pp. 5-6.

⁶³³ HCDN, Archivo Parlamentario, Expedientes, “Informes al Poder Ejecutivo sobre adquisiciones navales”, Buenos Aires, 15/07/1926, fojas 1-2.

⁶³⁴ “La Cámara de Diputados sancionó el Proyecto de Ley de Registro Electoral y debatió sobre Armamentos Navales. Una moción de preferencia formulada por el ministro de Marina, para tratar el despacho sobre renovación del

el tratamiento de la ley continuó siendo obstaculizado e incluso algunos diputados radicales, encabezados por el personalista Diego Luis Molinari, llegaron a presentar un proyecto que directamente proponía suspenderla.⁶³⁵

El 27 de julio Domecq García fue otra vez interpelado por la Cámara. En una larga exposición reiteró los argumentos en favor del proyecto y alertó sobre la necesidad de invertir en la defensa nacional, más allá del contexto de posguerra. Sostenía que, si bien el país siempre había sido “amigo” de la paz, necesitaba estar en condiciones de mantenerla, porque la paz no vendría de la “buena voluntad de los hombres”, sino de la tarea de los “profesionales” de la guerra. Para cumplir con ese deber, señalaba, los militares necesitaban “una mínima parte de la fortuna nacional”, un pedido al que consideraba “justo”. No era oportuno continuar discutiendo la viabilidad del proyecto de modernización, porque las demoras no hacían otra cosa más que acentuar el cuadro de obsolescencia en la Armada y el problema de la defensa nacional. Mientras el Congreso debatía, el tiempo, “irreconciliable enemigo de los buques”, seguía “haciendo valer su obra imperturbable” sobre la flota nacional.⁶³⁶

Según Domecq García, el país debería seguir el ejemplo de las grandes potencias, las cuales, más allá de las conferencias de desarme, habían adoptado los métodos y enseñanzas que la guerra había impuesto con más imperio que nunca.⁶³⁷ La Armada había hecho todo lo posible para mantener sus unidades en condiciones, mediante todo tipo de reparaciones y modificaciones, pero se había alcanzado el límite de vida útil y los niveles de obsolescencia eran muy

material de la armada, motivó desordenadas discusiones”, en *La Prensa*, 23/09/1926.

⁶³⁵ HCDN, Archivo Parlamentario, Expedientes, “Suspensión de autorizaciones para adquirir elementos bélicos”, Buenos Aires, 23/07/1926, foja 1.

⁶³⁶ DOMEQC GARCÍA, Manuel, “No puede improvisarse una Marina (En el Congreso. Buenos Aires, Julio, 1926)”, en NAPAL, Dionisio R., *Hacia el mar: antología argentina*, Agencia General de Librerías y Publicaciones, Buenos Aires, 1927, pp. 125-126.

⁶³⁷ *Ibid.*, p. 127.

elevados. De hecho, los buques esperaban su modernización desde 1916.

¿Cada cuánto tiempo reemplazamos nuestros buques? Prácticamente, nunca. Lo que hacemos es lo que se suele hacer en los laboratorios para rejuvenecer los organismos. Nosotros hacemos eso en nuestros arsenales, al extremo de que hay buques nuestros que han cambiado de forma, de oficio, de destino y hasta de nombre.

Hay que grabar en la mente que un buque de guerra es una máquina industrial que no produce, pero que asegura el trabajo de las otras que producen y la paz de los que las manejan. También hay que amortizar anualmente el capital que representan [...].

Hay que hacer resaltar también que nuestra escuadra ha retrogradado desde el año 16, en que estaba completa con 120.000 toneladas, sin perturbar entonces la paz de América, hasta el presente, en que casi la totalidad de sus buques ha perdido su valor por edad y por desgaste, precisamente por falta de la medida previsora de amortizarlos.⁶³⁸

A los legisladores socialistas, Domecq García les advertía que no era “patriótico ni loable el empeño de empequeñecer la realización de la obra de la defensa nacional”, pues “a ellos ni a nadie” escapaba que una marina eficiente era algo que no podía improvisarse.⁶³⁹ También les recordaba que la modernización no significaba militarismo, sino la capacidad de defender el territorio en caso de guerra. La cita a continuación profundiza esa reflexión:

El país reclama para su defensa nacional, el aporte mínimo de un material que nos pone a cubierto de sospechas y rivalidades. Años hace, se dio para la seguridad de la Nación, la ley [...] 6.283 [...] que el Poder Ejecutivo utiliza hoy sin desvirtuar uno solo de sus fundamentos ni distraer uno solo de sus fondos en menesteres ajenos al fin que la creó.

⁶³⁸ Ibid., pp. 129-130.

⁶³⁹ Ibid., p. 130.

La paz es una previsión. Asegurarla, imponiéndonos algunos sacrificios, es un deber tan sagrado como el del padre que no quiere desentenderse del porvenir de sus hijos, o como el de la Honorable Cámara al no desentenderse de las necesidades del pueblo. Y el P. E., velando por la paz, porque en ella cifra el porvenir del país, procura asegurarla con vuestro concurso. No hay que olvidar que el P. E. ha tenido que afrontar con resolución y responsabilidad el problema de la modernización de la escuadra, que prácticamente sólo está constituida en este momento por los dos acorazados: “Rivadavia” y “Moreno”, los únicos barcos que tenemos y que en este instante están huérfanos de toda protección.

[...] en este momento [...] no tenemos ni tememos agresiones [...]. Hemos vivido, vivimos y anhelamos vivir en paz con todos nuestros hermanos de América. Pero este anhelo [...] no elimina en absoluto las cuestiones que nuestra propia seguridad nos impone. Los que pensamos en la guerra y en sus consecuencias, hablamos de la paz, sin embarcarnos en disquisiciones idealistas. [...] la seguridad nacional y los deberes que de ella se derivan [...] deben encontrar eco, apoyo, no detractores.⁶⁴⁰

Las interpelaciones en la Cámara continuaron y el ministro pidió otra vez la palabra, pero, esta vez, para señalar cómo la Primera Guerra Mundial había demostrado lo importante que era el control del espacio marítimo, porque solo así podría evitarse el bloqueo y la interrupción de las vías navegables por donde circulaba la riqueza de las naciones. La Armada debería ser capaz de defender el Río de la Plata y Bahía Blanca, los dos puntos centrales por donde convergía el comercio. Si se bloqueaban esos accesos, vendría la “total paralización” del país.⁶⁴¹

Sin buques eficientes serán ilusorias las operaciones sobre las vías de comunicaciones marítimas del adversario. La guerra europea ha demostrado la importancia que para el resultado

⁶⁴⁰ Ibid., p. 131.

⁶⁴¹ DOMEQ GARCÍA, Manuel, “La Defensa Nacional (Congreso. Julio, 1926)”, en NAPAL, *Hacia el mar...*, cit., p. 132.

final ha adquirido la guerra al comercio marítimo, y nuestra situación geográfica desventajosa reclama una adecuada compensación con buques para su protección.⁶⁴²

El recuerdo de la Gran Guerra también le sirvió a Domecq García como argumento contra sus detractores, que denunciaban el militarismo que escondía el proyecto de modernización. Los cañones de la guerra habían quedado atrás, pero bien podrían estallar nuevamente, decía el ministro.⁶⁴³

[...] no estoy animado del propósito de prolongar esta sesión robando minutos [...] pero, cuando se apela a la socorrida imputación de “gobierno armamentista”, cuando, para oponerse a este proyecto se echa mano a todos los recursos, cuando se deforman sus alcances, cuando con argumentos idealistas o deliberados propósitos que yo respeto, se malinterpretan las necesidades militares del país exhibiéndonos como imprudentes, como provocadores de la puja armamentista, no puedo sino recordar no sólo las necesidades imperiosas que surgen de la vejez constatada, de la inutilidad de nuestros buques, sino también recordar los últimos acontecimientos internacionales que son la biblia en donde debemos inspirarnos para tener conciencia de nuestra responsabilidad.⁶⁴⁴

En la sesión del 29 de julio, el diputado De Tomaso presentó dos proyectos de resolución. En uno, le solicitaba al Poder Ejecutivo que dejara sin efecto el Acuerdo de Ministros del 18 de mayo. En el otro, proponía el nombramiento de una comisión especial, de 5 miembros, para investigar la forma en que se había cumplido la ley 11.222 (1923).⁶⁴⁵ De ambas iniciativas, el diputado solo insistió con

⁶⁴² Ibid.

⁶⁴³ Ibid., p. 135.

⁶⁴⁴ Ibid., p. 134.

⁶⁴⁵ HCDN, Archivo Parlamentario, Expedientes, “Declaración de la H. Cámara acerca de la suspensión del Decreto dictado el 18 de Mayo pasado sobre aplicación de la ley 6283”, Buenos Aires, 28/07/1926, fojas 1-2; HCDN,

la segunda, la cual se sometió a un activo debate, entre radicales y socialistas, y fue finalmente aprobada por 65 votos contra 35.⁶⁴⁶ Domecq García le escribía al contraalmirante Ismael Galíndez, jefe de la Comisión Naval en Europa, mostrándose enojado y molesto por el curso que tomaban los acontecimientos:

Su partida fue como la señal dada para que se descargara sobre el Ministerio una tormenta en forma de interpelación, mala y malintencionada por parte del Diputado De Tomaso, interpelación que Vd. ya conocerá [...] por cuanto [...] el Capitán Camino le ha mandado el Diario de Sesiones.

El resultado de eso es que se ha nombrado una Comisión para ver cómo se han empleado los fondos de la Ley 11.222 [...], pero que seguramente tendrá ramificaciones hacia otras cosas: la construcción de Puerto Belgrano, el empleo de los dineros del Acuerdo [...], la compra de los malditos transportes que sólo están dando dolores de cabeza y muchas otras cosas que me producen un desagrado permanente y que minan mi organismo de una manera despiadada, pues francamente no sé cómo tengo tantas fuerzas para tantos malos ratos, pues es tal el cúmulo de odios desenfundados y el Partido Socialista se ha convertido en la “Boca del León” [...] donde caen todas las denuncias contra Vd. y contra mí especialmente.

[...] si no estuviera yo aquí, aguantando todos los chubascos, ya estaría Vd. de regreso en Buenos Aires. Vd. me dirá que todo esto es una injusticia, que es una maldad; bien lo sé, pero el caso es que el temporal se mantiene.⁶⁴⁷

El proyecto pasó a estudio de la Comisión de Guerra y Marina y luego a la de Presupuesto y Hacienda. Ambas se expidieron en sentido favorable, sin realizar modificación alguna. El 11 de agosto se concertó una sesión conjunta

Archivo Parlamentario, Expedientes, “Comisión investigadora del cumplimiento de las leyes 6283 y 11222 y de las observaciones formuladas por el diputado proponente”, Buenos Aires, 28/07/1926, fojas 1-2.

⁶⁴⁶ SENESI, *Hipólito Yrigoyen...*, cit., pp. 10-15.

⁶⁴⁷ DEHN, Fondo Domecq García, Caja 1, *Copiadador...*, “Carta de Manuel Domecq García a Ismael Galíndez”, Buenos Aires, 4/08/1926.

con ambas comisiones y se resolvió que una subcomisión de 4 diputados analizara el proyecto, pero esta se demoró muchos días y no expidió ningún dictamen.⁶⁴⁸ Según Francisco Senesi

Se tenía conocimiento que se realizaban activos trabajos para introducir modificaciones de importancia al proyecto sancionado por el Senado y va de suyo, que cualquier alteración a esa altura del período, cristalizaba aquel fracaso. Se sabía también que un tiempo enorme se perdía en pedido de informes, aclaraciones, etc., algunas de ellas repetidas, de índole que parecían generadas, más para justificar demoras que para solucionar inconvenientes.⁶⁴⁹

El contraalmirante Galíndez llegó a España a principios de julio para conocer las unidades más modernas que podía ofrecer ese país. Se entrevistó con el jefe de Gobierno, general Miguel Primo de Rivera, el ministro de Marina, vicealmirante Honorio Cornejo Caravajal, y el embajador argentino Carlos Estrada. Después de recorrer varios astilleros y arsenales, le comunicó a Domecq García que, pese al “meritorio esfuerzo”, los buques eran una imitación de los tipos ingleses, pero más caros. Luego se dirigió a Roma, donde se entrevistó con Benito Mussolini y el subsecretario de Marina, Giuseppe Sirianni, que estaban interesados en que los astilleros italianos obtuvieran los contratos argentinos. Galíndez recorrió las casas constructoras y las fábricas de armamentos y estudió algunos de los costos y especificaciones de las unidades. Consideró que las condiciones eran muy favorables y que la industria naval italiana era de “primer orden y más barata que en los demás países”; además, su gobierno era “firme” y tenía una moneda “estabilizada”. A continuación, analizó las propuestas francesas, pero las descartó rápidamente, porque entendió que allí la situación política y económica eran inestables, y la industria privada

⁶⁴⁸ SENESI, *Hipólito Yrigoyen...*, cit., p. 15.

⁶⁴⁹ *Ibid.*

no contaba con informaciones oficiales ni el apoyo de la Marina francesa, que mantenía “secretas sus características profesionales”. Además, los buques respondían a necesidades estratégicas propias del Mediterráneo y no servían al caso argentino. Respecto a las casas constructoras en Gran Bretaña, concluía que los valores de sus unidades eran muy elevados y que sus prestaciones no eran superiores a las de sus competidores.⁶⁵⁰ Domecq García estaba de acuerdo con las observaciones de Galíndez y así se lo manifestó en sus cartas:

Usted se habrá creído que yo tengo una preferencia especial por los ingleses al haberle hecho varios telegramas en tal sentido; nada de eso –no tengo preferencias por nadie absolutamente, y si la tuviera por algún país, más bien me inclinaría por Italia, por cuanto su material nos ha dado tan buenos resultados y lo hemos empleado tanto.⁶⁵¹

Sin embargo, el ministro de Marina tenía una mirada que iba más allá de la estricta relación costo-beneficio. Consideraba también la cuestión diplomática y creía conveniente hacer algunas compras a los británicos. Le recordaba a Galíndez que Gran Bretaña consumía los productos argentinos en gran escala y que las libras esterlinas nutrían los empréstitos y ferrocarriles, y cimentaban el “bienestar” nacional, mientras que Italia no consumía nada.⁶⁵²

[...] piense Vd. un momento la grita que se armaría en este país si Inglaterra no nos comprara carne por uno o dos años [...] o se produce una corriente de antipatía entre nosotros y los ingleses [...].

⁶⁵⁰ DEHN, Fondo Martin, “Resumen de las Instrucciones a la Comisión Naval en Europa”, Marzo 1929, fojas 1-3; VENTURINI DI BIASI, Francesco N., *Análisis de la política naval argentina a partir de la implementación de la Ley de Renovación del Material Naval n° 11.378*, Tesis de Licenciatura, Universidad Nacional del Sur, 2012, pp. 36-40.

⁶⁵¹ DEHN, Fondo Domecq García, Caja 1, *Copiadador...*, “Carta de Manuel Domecq García a Ismael Galíndez”, Buenos Aires, 24/08/1926.

⁶⁵² *Ibid.*

[...] no puedo yo aceptar los precios altos ingleses al lado de los precios bajos italianos; pero yo le pregunto si por economizar 200 o 300.000 libras no nos exponemos a perder muchos millones de ellas, qué haría Vd. en semejantes circunstancias? – cuál sería el camino a seguir como hombre político? [...].

Comprendo muy bien sus entusiasmos y la indignación que a Vd. parece le causa el pagar 25 o 30 % por una cosa [...] es cierto, no sería justificable sin las razones de política económica y comercial que le he estado exponiendo.⁶⁵³

En septiembre la Cámara volvió a sesionar. Los despachos de las comisiones fueron tratados y los debates nuevamente se hicieron extensos, pero finalmente se realizó la votación y la Ley de Armamentos Navales 11.378 fue aprobada.⁶⁵⁴ Se sancionó el 29 de septiembre y se promulgó el 5 de octubre. Autorizaba la compra de 3 cruceros ligeros, 6 destructores y el material fluvial indispensable para reemplazar distintas embarcaciones que ya no estaban en condiciones operativas. También contemplaba la incorporación de dos grupos de 3 submarinos, junto a los talleres, bases y cuarteles necesarios para sus operaciones, reparaciones y mantenimiento. El lugar elegido fue el puerto de Mar del Plata. Además, se estipulaban ampliaciones en los arsenales de la Base Naval Puerto Belgrano y en el Apostadero Río de la Plata, y se convenía el acopio de estaciones radiotelegráficas, artillería antiaérea, catapultas para lanzamientos de aviones, unidades de vuelo y todos los materiales necesarios para reparar y dejar en condiciones los buques que aún se consideraban útiles para la Escuadra. Toda la empresa se desarrollaría en un marco de 10 años, por un costo total de 75.000.000 de pesos oro, que provendría de empréstitos internos y externos.⁶⁵⁵

⁶⁵³ Ibid.

⁶⁵⁴ SENESI, *Hipólito Yrigoyen...*, cit., pp. 26.

⁶⁵⁵ Ver Anexo 2: "Ley N° 11.378 (1926)".

La aprobación de la ley 11.378 mereció el reconocimiento y la satisfacción del presidente Alvear. En su mensaje legislativo de mayo de 1927, afirmaba:

Con alta visión patriótica Vuestra Honorabilidad ha sancionado la ley de renovación del material de la Marina Nacional. Ella ha venido a llenar una necesidad largamente sentida que anhelosamente pedía se le dieran los recursos necesarios para reemplazar buques inutilizados y adquirir elementos [...]. Las Bases Navales también gozarán de los beneficios de la ley que ya está en principios de ejecución, y cuando las nuevas unidades se incorporen estarán en las condiciones necesarias para satisfacer los fines que determinaron su creación.

[...] el personal [...] podrá desenvolver su acción educativa con medios apropiados que el país destina a los servicios tan fundamentales que la Armada presta en las rutas por donde viene y va la casi totalidad de nuestro comercio de importación y exportación.⁶⁵⁶

Manuel Domecq García agradeció al Congreso “la buena voluntad patriótica” con la que había cumplido con uno de los “más grandes ideales” de la Armada; también le extendió esa satisfacción a su colaborador, Ismael Galíndez, en un cablegrama de octubre de 1927:⁶⁵⁷

Lo felicito [...] porque creo hemos concluido la etapa principal de la renovación de la Escuadra en la que usted y sus colaboradores han puesto tanta buena voluntad y energía. La lucha ha sido fuerte y tenaz y los buenos camaradas que aquí me han acompañado saben perfectamente lo duro de esa lucha. Esperemos que nuestra obra sea coronada por el éxito cuando esos buques se incorporen, satisfacción que tendré cuando yo simple ciudadano los vea llegar a aguas nacionales.⁶⁵⁸

⁶⁵⁶ ALVEAR, *Presidencia...*, cit., p. 443.

⁶⁵⁷ DOMEQC GARCÍA, Manuel, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1926-1927*, Talleres Gráficos de la Dirección General Administrativa, Buenos Aires, 1927, p. 5.

⁶⁵⁸ DEHN, Fondo Domecq García, Caja 8, “Cablegrama de Manuel Domecq García a Ismael Galíndez”, Buenos Aires, 13/10/1927.

La dirección del Centro Naval también mostró su conformidad con la aprobación de la ley, porque, gracias a ella, se agregarían muchas unidades modernas, cuya necesidad era “notoria”. Por fin sería posible poner en condiciones a las bases navales y apostaderos, y eliminar varias embarcaciones que “seguían figurando en listas por más que hubieran sobrepasado todo límite razonable de edad”.⁶⁵⁹

Nuestra escuadra está hoy reducida prácticamente a los dos acorazados y cuatro destructores, que van teniendo ya sus 14 años de vida. De lo que queda [...] lo mejor data de la década 1890-1900, es decir de hace más de 30 años.

Quiere decir esto que los acorazados navegan en el mar como ciegos, ya que les faltan cruceros y [destructores], y prácticamente indefensos contra el submarino, ya que sólo cuentan con cuatro destructores (de 15 años de edad); tipo de embarcación que prestó múltiples servicios en la gran guerra y que las marinas europeas cuentan por decenas cuando no por centenares [...].

No tenemos aún submarinos –arma defensiva por excelencia– cuando hace años que los tienen Perú, Chile y Brasil.⁶⁶⁰

Medios como la revista *Plus Ultra*, suplemento mensual de *Caras y Caretas*, también se hicieron eco del impacto que había tenido la sanción de la ley. La consideraban el “hecho más importante de toda la gestión ministerial” de Domecq García, pues con mucha “habilidad [había] sorteado los escollos” del poco favorable ambiente parlamentario y las muchas “discusiones [y] dificultades de orden político”.⁶⁶¹

Ahora bien, respecto a la creación de una marina mercante estatal, la ley 11.378 nada acordaba. No existieron avances en ese sentido y los reclamos se mantuvieron

⁶⁵⁹ “Marina Nacional. Adquisiciones y radiaciones navales”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 45, n° 468, 1928, p. 565.

⁶⁶⁰ *Ibid.*, pp. 565-566.

⁶⁶¹ “S. E. El ministro de Marina”, en *Plus Ultra*, Noviembre 1926.

constantes durante los años siguientes.⁶⁶² Dos fragmentos de un artículo titulado “Política naval interna”, publicado en el *Boletín del Centro Naval* bajo el seudónimo *Teniente Canopus*, resumían bien el pensamiento de los cuadros navales ante la falta de acción:

Cuando se habla de la necesidad imprescindible de crear, fomentar y sostener a todo trance una vigorosa marina mercante, la casi totalidad de nuestros conciudadanos se sonríen irónicamente [...] porque no le dan importancia al problema [...].⁶⁶³

La Marina Mercante no puede crearse de la noche a la mañana, ni puede ser llevada a la importancia que debe tener por el sólo esfuerzo de los hombres de una sola generación; el problema es difícil y la solución definitiva y efectiva, exige mucho tiempo, desvelos, dinero, capacidad y sobre todo, decidido apoyo del Gobierno [...].⁶⁶⁴

Compras y adquisiciones

A principios de 1927, el ministro Domecq García envió a consideración de Alvear el informe final de la Comisión Naval en Europa, que sugería la compra de 3 submarinos y 2 cruceros en Italia, 3 buques hidrográficos en Gran Bretaña, y 4 destructores que podrían construirse allí, en Italia o en Francia. En base a ello, el 22 de febrero, el Poder Ejecutivo decretó la compra de las unidades, a lo que sumó distintos elementos de artillería y aviación. El monto total ascendía

⁶⁶² La Flota Mercante del Estado fue finalmente creada el 16 de octubre de 1941, durante la presidencia de Ramón S. Castillo, con la compra de 16 barcos italianos, franceses y daneses que se encontraban bloqueados en el puerto de Buenos Aires debido a la Segunda Guerra Mundial (GONZÁLEZ CLIMENT, Aurelio, “La Marina Mercante Argentina”, en DESTÉFANI, Laurio H. -director-, *Historia Marítima Argentina*, tomo 9, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1991, pp. 419-434).

⁶⁶³ TENIENTE CANOPUS (seudónimo), “Política naval interna”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 46, n° 472, 1928, p. 354.

⁶⁶⁴ *Ibid.*, p. 355.

a 21.800.000 pesos oro, que se pagarían con parte de los fondos que autorizaba la ley.⁶⁶⁵

Esta ley ha empezado a cumplirse de acuerdo con lo preparado por el Estado Mayor y estudios especiales hechos por la Comisión Naval que se designó al efecto, la que envió un resumen de los diversos proyectos que se le presentaron y que fue posteriormente estudiada aquí por una comisión de Oficiales Superiores que analizó los antecedentes y datos remitidos, produciendo un informe amplio, detallado e interesante, de todo aquello que conceptuó más ventajoso para el servicio naval, y en vista de esto se adoptó en principio la solución conveniente.

El término natural de gestación de esas unidades no permitirá que se incorporen sino, salvo algunas de menor importancia, hasta fines de 1929, y ellas seguirán incorporándose a medida que vayan siendo terminadas y hasta la completa construcción de las naves autorizadas por la ley.⁶⁶⁶

La construcción de los dos cruceros comenzó en mayo de 1927 en los astilleros italianos de Orlando Leghorn y Odero. Fueron bautizados *25 de Mayo* y *Almirante Brown* y llegaron al país en septiembre de 1931, navegando en convoy desde Génova. Eran de un avanzado diseño y su armamento era considerado especialmente poderoso.⁶⁶⁷

Por su parte, la compra de los destructores se repartió entre diferentes fabricantes. Dos llegaron de España en enero de 1928. Habían sido encargados previamente por la Armada Española en los astilleros La Carraca, de Cartagena, y su construcción ya estaba terminada. El *Juan de Garay* y el *Cervantes*, como después se los bautizó, costaron 1.750.000 pesos oro cada uno. En Gran Bretaña se compraron otros tres destructores, que llegaron de los astilleros Samuel White a fines de 1929. Recibieron los nombres de *Mendoza*, *La*

⁶⁶⁵ Ver Anexo 2: "Decreto del Poder Ejecutivo (1927)".

⁶⁶⁶ DOMEQ GARCÍA, *Memoria...*, cit., 1927, p. 6.

⁶⁶⁷ "Marina Nacional. Adquisiciones...", cit., p. 566; ARGUINDEGUY, *Apuntes...*, tomo 5, cit., pp. 2364-2365 y 2373-2374.

Rioja y Tucumán. Los contratos por los submarinos se firmaron con el astillero Franco Tosi, de Tarento, Italia, ya que sus unidades presentaban mayor desarrollo técnico, mejores prestaciones y un precio más bajo. Tocaron el puerto de Mar del Plata en 1933 y fueron los primeros sumergibles que tuvo la Armada; se los bautizó *Santa Fe*, *Santiago del Estero* y *Salta*.⁶⁶⁸

Además de las contrataciones anteriores, faltaba adquirir un tercer crucero y un sexto destructor, lo que se esperaba realizar en los próximos años.⁶⁶⁹ Mientras tanto, la Armada procedió a desactivar algunas de sus unidades más antiguas. Se acordó el retiro de los buques *Patria*, *Andes*, *Plata*, *Uruguay*, *Guardia Nacional* y *Patagonia*, y las 4 torpederas *Comodoro Py*, *Buchardo*, *Bathurst* y *Thorne*.⁶⁷⁰ Con esta acción, se borraba el último vestigio del programa naval del presidente Sarmiento, que databa de 1872.⁶⁷¹ Por otra parte, se adquirieron varios buques auxiliares. Primero, se firmó un contrato con el astillero Ostsee-Werft, de Stettin, Alemania, por la compra del *Friesland*, rebautizado *Patagonia*, para cubrir los servicios de carga y transportes de pasajeros desde Río Gallegos hasta Tierra del Fuego. Luego, se adquirieron en Gran Bretaña los buques hidrográficos *San Luis* y *San Juan*, y los remolcadores *Toba* y *Mataco*. Por último, se inauguró la Base Aeronaval Punta Indio y la dársena para submarinos en el puerto de Mar del Plata.⁶⁷²

668 "Incorporación a la armada nacional de los nuevos destructores", en *Fray Mocho*, 7/02/1928; ARGUINDEGUY, *Apuntes...*, tomo 5, cit., pp. 2397-2427 y 2486-2494.

669 ALVEAR, *Presidencia...*, cit., p. 572.

670 Era tal la antigüedad de las naves que una nota de *Caras y Caretas* se refería a ellas como "arcaicas y venerables cacerolas flotantes"; especialmente, las torpederas *Comodoro Py*, *Buchardo*, *Bathurst* y *Thorne*, que no servían "ni para [ir] al Tigre llevando gente al pícnic con el corderito al asador" ("Amarrando recuerdos fluviales", en *Caras y Caretas*, 26/11/1927).

671 "Marina Nacional. Adquisiciones...", cit., p. 574.

672 VENTURINI DI BIASI, *Análisis...*, cit., pp. 42-43; ARGUINDEGUY, *Apuntes...*, tomo 5, cit., pp. 2552-2603.

En 1928 hubo elecciones presidenciales, en las que fue nuevamente electo Hipólito Yrigoyen. Sabiendo del inminente cambio de gobierno, el semanario *Caras y Caretas* realizó una serie de entrevistas a los ministros de Alvear, en un ciclo titulado “Los ministros hablan de lo que realizaron en el gobierno que termina”. En la última nota, que se publicó en julio, Domecq García manifestó abiertamente sus opiniones sobre diversas cuestiones que hacían a su gestión y a las fuerzas navales a su cargo. En su testimonio, resulta interesante observar, nuevamente, cómo la experiencia de la Primera Guerra Mundial estaba aun plenamente vigente.⁶⁷³

En principio, el ministro confesaba que su principal preocupación al ocupar el cargo había sido conseguir la renovación del material naval, que era “anticuado y escaso en relación con la importancia del país y la técnica moderna”. En ese entonces, Argentina “prácticamente” no tenía Marina y carecía de una Escuadra de Mar. Su “única dotación básica” eran los acorazados *Moreno* y *Rivadavia*, aunque estos estaban “solos”, “aislados” y “envejecidos”, a pesar de “sus pocos años”, debido al “salto enorme dado durante la guerra por la ingeniería naval”. Era “imprescindible” modernizarlos, tarea que fue realizada a pesar de las “tantas críticas” recibidas. Se trató de una medida impuesta por “la evolución experimentada por las ideas y la técnica [...] a raíz de la gran conflagración”.⁶⁷⁴

Con la modernización, Domecq García vio cumplido su propósito de dejar una Armada que durante mucho tiempo ocuparía el primer lugar en América del Sur. No obstante, el ministro señaló que todavía faltaban asuntos por atender. En primer lugar, la ley 11.378 contemplaba la adquisición de 3 cruceros, cuando se habían comprado 2. En segundo lugar, “por un exceso de delicadeza”, hasta el momento sólo

⁶⁷³ “Los ministros hablan de lo que realizaron en el gobierno que termina. Con el ministro de Marina, Almirante Manuel Domecq García”, en *Caras y Caretas*, 28/07/1928.

⁶⁷⁴ *Ibid.*

se habían utilizado alrededor de 35.000.000 de pesos oro, cuando la ley establecía 75 millones.⁶⁷⁵ El día que dejó su cargo –12 de octubre de 1928– Domecq García le entregó al ministro entrante, Tomás Zurueta, todas sus notas y apuntes sobre los antecedentes y procedimientos de la ley 11.378.⁶⁷⁶ En una de las carpetas, se leía el siguiente párrafo:

En esta libreta está inserto con el mayor detalle todo el programa naval que traté de desarrollar durante mi ministerio de Marina en el Gobierno de mi excelente jefe y amigo el Presidente de la Nación don Marcelo T. de Alvear quien durante los seis años que lo acompañé, del 12 de octubre 1922 al 12 de octubre de 1928, siempre me animó con su patriotismo para que la Armada fuese el mayor exponente de la defensa nacional y que su alta moral se mantuviese con un afecto que fue y seguirá siendo, estoy seguro.⁶⁷⁷

Aunque escapa al alcance temporal de esta obra, cabe destacar que la modernización siguió en ejecución mientras Zurueta estuvo al frente de la cartera de Marina.⁶⁷⁸ En octubre de 1929 llegaron los destructores británicos *Mendoza*, *La Rioja* y *Tucumán* y, en los meses siguientes, se incorporaron los guardacostas *Belgrano*, *San Martín*, *Pueyrredón* y *Libertad*, los avisos *A-1* y *A-8*, y los destructores *La Plata* y *Jujuy*, que fueron modernizados para adaptarlos al consumo de petróleo. Por su parte, también se dispuso la construcción en el país de 4 avisos –2 en los talleres de Puerto Belgrano y 2 en los talleres de Río Santiago– para servicios auxiliares de la Flota y el recorrido y vigilancia de la costa sur. Respecto a la construcción de los cruceros y submarinos

⁶⁷⁵ Ibid.

⁶⁷⁶ DEHN, Fondo Domecq García, Caja 6, “Memorándum de Manuel Domecq García al ministro entrante”, Buenos Aires, 12/10/1928.

⁶⁷⁷ MUNN, Donación Domecq García, Antecedentes útiles – Programa Naval – Ley 11.378, “Nota de Manuel Domecq García”, Buenos Aires, 12/10/1928.

⁶⁷⁸ “Los nuevos ministros”, en *Caras y Caretas*, 20/10/1928; ZURUETA, Tomás, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1928-1929*, Talleres Gráficos de la Dirección General Administrativa, Buenos Aires, 1929, p. 5.

en Italia, existieron algunos retrasos. Los cruceros deberían haber sido entregados el 5 de junio de 1929 y los submarinos entre el 15 de noviembre de 1929 y el 15 de marzo de 1930.⁶⁷⁹ Las demoras fueron provocadas por problemas con los pagos a los astilleros y las empresas encargadas de construir el armamento y los aparatos esenciales de los buques. Uno de los motivos fueron las rencillas existentes dentro de los propios círculos navales, producto de divisiones entre oficiales yrigoyenistas y antipersonalistas. Para entonces, la política ya se había insertado en los cuadros de la Armada.

⁶⁷⁹ ZURUETA, Tomás, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1929-1930*, Talleres Gráficos de la Dirección General Administrativa, Buenos Aires, 1930, pp. 8-9.

Conclusiones

Esta obra se dedicó a estudiar la influencia de la Primera Guerra Mundial en la Marina Argentina entre 1914 y 1928. Los ejes de la investigación estuvieron puestos en conocer cómo el conflicto impactó en la Fuerza, tanto en lo material como en lo operacional y organizacional. También interesó estudiar las repercusiones en el personal, específicamente entre los oficiales, para conocer sus observaciones y apreciaciones sobre la guerra y los posicionamientos que tomaron frente a ella. Las conclusiones a las que arribamos son las siguientes.

A comienzos de 1914, la Armada Argentina era ya una institución sólida y organizada, con más de un siglo de existencia. Importantes modernizaciones y transformaciones desarrolladas durante el final del siglo XIX le valieron un lugar preponderante en el esquema de poder naval sudamericano, y el disponer de su propia cartera ministerial, desde 1898, la convirtió en un actor político importante y le facilitó un diálogo directo con el presidente de la Nación. Sin embargo, también existían ciertas debilidades estructurales. La Flota navegaba haciendo uso de carbón importado de Gran Bretaña, no poseía submarinos ni una fuerza aeronaval organizada y gran parte de los buques presentaban ciertos niveles de obsolescencia. El estallido de la Primera Guerra Mundial no hizo más que acentuar esos problemas.

Por entonces, la Marina esperaba renovar parte de su Escuadra. Mediante la Ley de Armamento Naval 6.283, de 1908, se habían firmado contratos con astilleros estadounidenses y europeos, por 2 acorazados y 12 destructores. Pero el inicio de la guerra interrumpió ese proceso y todos los buques, salvo los acorazados y 4 destructores, fueron requisados por los beligerantes. Además, la guerra llevó al cierre del mercado mundial de armamentos y Argentina, que no

disponía de una industria naval de envergadura, se quedó sin alternativas de compra.

La situación general se tornó más compleja cuando las potencias emprendieron una carrera tecnológica que causó una pérdida de valor militar en la flota nacional. Los buques que mostraban cierta antigüedad o algunas limitaciones operativas para entonces habían quedado casi completamente obsoletos. Sin acceso al mercado de armas, no fue posible reacondicionarlos y los más comprometidos terminaron desactivados o en condición de desarme. Otro factor que perjudicó a la Armada fue la decisión de Gran Bretaña de prohibir sus exportaciones de carbón por considerarlo material estratégico. El poco material existente en el país fue utilizado con sumo cuidado, reduciendo al mínimo los movimientos de la Escuadra, lo que repercutió negativamente en las prácticas y entrenamientos del personal, en las maniobras y ejercicios navales, y en los patrullajes de soberanía que se realizaban sobre aguas territoriales. Estos últimos eran fundamentales para defender los intereses nacionales en el contexto bélico imperante.

La Gran Guerra afectó la economía, el comercio y la navegación de Argentina, que dependía principalmente de la producción agropecuaria que vendía a Europa y los ingresos aduaneros sobre los productos importados. Ambos circuitos se realizaban mediante transportes de compañías navieras extranjeras. Ese perfil atlántico, con dependencia externa, hizo que los impactos de la faceta naval del conflicto fueran especialmente agudos porque los beligerantes se disputaban los principales accesos oceánicos y tomaban por estrategia el bloqueo marítimo. Por su parte, la guerra también tendría sus repercusiones sobre la neutralidad argentina, que necesitó ser defendida en reiteradas oportunidades. En esa tarea, el Ministerio de Marina, mediante varias disposiciones y reglamentaciones, y la Armada, con vigilancias y patrullajes casi al límite de sus capacidades, tuvieron un activo rol que buscó atenuar el efecto propagador de la guerra sobre los mares y costas nacionales.

Respecto a los impactos entre los oficiales, no existieron polarizaciones entre germanófilos y aliadófilos, o entre neutralistas y rupturistas. Estos cuadros mantuvieron un estricto profesionalismo y se abstuvieron de dar a conocer opiniones que pudieran comprometer la posición del país en el concierto internacional, incluso en momentos de gran tensión, como, por ejemplo, durante los incidentes provocados por las campañas submarinas alemanas y la publicación de los telegramas secretos del conde Karl von Luxburg. Las fuentes de algunos diplomáticos extranjeros dan cuenta de lo difícil que fue sondear la postura de los marinos argentinos, aunque algunos datos parecen confirmar que existió una leve tendencia hacia el bando aliado. Llegamos a esa afirmación por la influencia que en ese entonces Francia, Gran Bretaña y Estados Unidos sostenían sobre el modelo profesional y educativo de la Marina; además, porque esas naciones habían sido las de mayor presencia en las actividades sociales –reuniones, banquetes, ágapes, centenarios y conmemoraciones de índole histórica– que solían realizar los círculos navales. La relación con Estados Unidos fue la más significativa. Muchos le reconocieron haber sido el único país que no rescindió los contratos por los buques y el único que aceptó oficiales en sus flotas y escuadras.

En líneas generales, los cuadros superiores de la Armada fueron activos observadores de la guerra. Se la consideró un acontecimiento singular y una oportunidad para comprobar el desempeño y eficiencia de las tácticas, estrategias y armas más modernas de su tiempo. Del análisis de todo ello, se extrajeron lecciones y enseñanzas que fueron luego difundidas en libros y publicaciones especializadas. No existió una visión homogénea respecto a cuál había sido la mejor y más eficiente arma empleada o con cuáles elementos debería contar una flota. Algunos trabajos resaltaron la importancia del acorazado y el poderío naval de superficie, y otros hicieron lo mismo con el submarino y el aeroplano. Pero, pese a todo ello, sí existió una línea de pensamiento común respecto a algunas cuestiones. Por un lado, los

oficiales entendían que los miles de kilómetros que separaban a la Argentina de los principales campos de batalla ya no eran garantía de seguridad y sostenían que poco importaba la distancia cuando se estaba frente a un conflicto global, que se expandía rápidamente y con facilidad. Por otro lado, se mostraron escépticos frente a un derecho internacional que en reiteradas ocasiones era impunemente violado por los beligerantes y compartían la idea de que solo mediante una flota moderna, eficiente y poderosa sería posible defender la soberanía y los intereses argentinos. Por último, los oficiales también coincidieron en que la Armada no estaba en condiciones de proteger al país frente a un mundo desgarrado por la guerra y reclamaron un programa de adquisiciones y modernizaciones que debería materializarse en base a las enseñanzas del conflicto, contemplando la realidad geográfica y estratégica de la Nación.

El análisis de la documentación muestra que entre los oficiales se acentuó una conciencia industrialista, vinculada al desarrollo militar y energético, y una mentalidad ligada a los intereses marítimos. Cobraron fuerza ideas que promovían la exploración y explotación de los recursos carboníferos y petrolíferos locales, la transformación de los buques de la Flota al consumo de petróleo y el desarrollo de una industria naval capaz de fletar pequeños transportes y realizar ciertas reparaciones y acondicionamientos. Asimismo, se reafirmó la importancia que tenía el mar en el entramado económico y geopolítico del país y en lo fundamental que era contar con una flota mercante de bandera, que pudiera trasladar por vía ultramarina la producción agropecuaria argentina al mundo.

Cuando terminó la Gran Guerra y el mercado de armamentos comenzó a normalizarse, los oficiales creyeron que el momento de la modernización había llegado. La expectativa era muy grande y creció aún más cuando se conoció el complejo y ambicioso programa naval que el radicalismo había anunciado en 1918. La compra de gran variedad de unidades y la construcción y puesta en funcionamiento de

numerosas bases e instalaciones prometía poner fin a la obsolescencia de la Armada y a su dependencia energética con el exterior. Sin embargo, el proyecto no prosperó y, si bien el gobierno de Yrigoyen logró incorporar cierto material de aviación y algunos buques auxiliares, no encaró ningún programa militar de envergadura.

La inmediata posguerra coincidió con un contexto de pacifismo y desarme, que no encontró eco en los oficiales argentinos. Por el contrario, persistieron en sus reclamos y pedidos de modernización, porque consideraban que la Primera Guerra Mundial había sido obra del fracaso de la comunidad internacional por garantizar la paz y la seguridad, y porque entendían que las fuerzas militares eran el único medio real capaz de defender la soberanía y los intereses del país. En realidad, más que ideas a adoptar, los oficiales vieron al pacifismo y al desarme como una oportunidad para alcanzar sus objetivos. La Armada podría renovarse, adquiriendo a bajo precio el material que las grandes potencias, comprometidas por tratados de limitación de armamentos, estaban obligadas a vender.

Marcelo Torcuato de Alvear llegó a la presidencia en 1922 y desde el principio se mostró receptivo a los reclamos de la Marina. En sus mensajes al Congreso mencionó varios de los impactos que la guerra había tenido en la Fuerza y manifestó la necesidad de tomar medidas para revertir el estado de antigüedad de los buques. Eran los mismos argumentos que los oficiales navales habían sostenido en años anteriores, aunque el respaldo presidencial les otorgó un renovado vigor y permitió su cumplimiento.

La modernización se concretó mediante dos leyes, que fueron debatidas, votadas y aprobadas entre 1923 y 1926. Por la ley 11.222 se atendió a la demanda más urgente: la actualización del núcleo del poder naval, conformado por los acorazados clase *Rivadavia* y los cuatro destructores clase *Catamarca*. La ley 11.378, más extensa y ambiciosa que la anterior, contempló la compra de nuevas unidades y la construcción de varias bases y dependencias, que se

concretaron a lo largo de varias etapas. Los últimos buques llegarían en la década de 1930. Sin embargo, la sanción de ambas leyes no puso fin a todas las demandas. En particular, todavía pendía la creación de una flota mercante del estado y el desarrollo de una industria naval local, pues, salvo algunos trabajos menores, las leyes 11.222 y 11.378 se habían cumplido a expensas de firmas y astilleros extranjeros.

Fuentes y bibliografía

Fuentes

Archivos

Argentina, Buenos Aires, Archivo General de la Armada (AGARA)

Argentina, Buenos Aires, Archivo Histórico de la Cancillería (AMREC)

Argentina, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales (DEHN)

Argentina, Buenos Aires, Honorable Congreso de la Nación (HCDN)

Argentina, Buenos Aires, Museo Naval de la Nación (MUNN)

Estados Unidos, Naval War College Archives (NWC)

Publicaciones periódicas

Diarios nacionales

La Nación

La Prensa

La Protesta

La Vanguardia

La Unión

Santa Fe

Diarios extranjeros

El Paso Morning Times

New York Herald
The Boston Globe
The Evening Star
The Gazette
The Guardian
The Honolulu Advertiser
The Owensboro Inquirer
The Pensacola News Journal
The Times

Revistas

Caras y Caretas
El Hogar
Fray Mocho
Mundo Argentino
PBT
Plus Ultra

Publicaciones navales

Boletín del Centro Naval
Revista de Publicaciones Navales

Libros, artículos y folletos

- ÁLVAREZ DE TOLEDO, Federico, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1916-1917*, L. J. Rosso y Cía., Buenos Aires, 1917.
- ÁLVAREZ DE TOLEDO, Federico, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1917-1918*, L. J. Rosso y Cía., Buenos Aires, 1918.
- ALVEAR, Marcelo T., *Presidencia Alvear 1922-1928. Compilación de mensajes, leyes, decretos y reglamentaciones*, tomo 1, Talleres Gráficos de Gerónimo Pesce, Buenos Aires, 1928.

- BRANT, Mario, *Viaje a Buenos Aires*, Centro de Estudios Brasileños, Buenos Aires, 1980.
- CASAL, Pedro S., *Conferencia sobre submarinos*, Ministerio de Marina, Buenos Aires, 1917.
- CEPPI, Guillermo, *La toma de las Islas Bálticas durante la Gran Guerra. Consideraciones sobre la cooperación entre el Ejército y la Armada*, Tixi y Schaffner, Buenos Aires, 1924.
- COMASCHI, Julio, *Estelas. Viaje XIX de instrucción de aspirantes en el crucero Pueyrredón*, Coni, Buenos Aires, 1920.
- CONGRESO DE LA NACIÓN – Cámara de Diputados de la Nación, *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, Imprenta del Congreso de la Nación, Buenos Aires, 1923.
- CONGRESO DE LA NACIÓN – Cámara de Senadores de la Nación, *Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores*, Imprenta del Congreso de la Nación, Buenos Aires, 1923.
- DE LA PLAZA, Victorino, *Mensaje del Presidente de la Nación Doctor Victorino de la Plaza al abrir las sesiones del H. Congreso*, Peuser, Buenos Aires, 1915.
- DE LA PLAZA, Victorino, *Mensaje del Presidente de la Nación Doctor Victorino de la Plaza al abrir las sesiones del H. Congreso*, Peuser, Buenos Aires, 1916.
- DELFINO, Antonio M. y hermano, *El apresamiento del vapor Presidente Mitre*, Imp. Tailhade & Rosselli, Buenos Aires, 1916.
- DOMECQ GARCÍA, Manuel, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1922-1923*, Laguillo & Hiriart, Buenos Aires, 1923.
- DOMECQ GARCÍA, Manuel, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1923-1924*, Talleres Gráficos de la Dirección General Administrativa, Buenos Aires, 1924.
- DOMECQ GARCÍA, Manuel, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1924-1925*, Talleres

- Gráficos de la Dirección General Administrativa, Buenos Aires, 1925.
- DOMECQ GARCÍA, Manuel, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1925-1926*, Talleres Gráficos de la Dirección General Administrativa, Buenos Aires, 1926.
- DOMECQ GARCÍA, Manuel, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1926-1927*, Talleres Gráficos de la Dirección General Administrativa, Buenos Aires, 1927.
- DOMECQ GARCÍA, Manuel, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1927-1928*, Talleres Gráficos de la Dirección General Administrativa, Buenos Aires, 1928.
- DOMÍNGUEZ, Ercilio, *Colección de Leyes y Decretos Militares concernientes al Ejército y Armada de la República Argentina 1810-1916*, tomo 8, Talleres Gráficos-Arsenal Principal de Guerra, Buenos Aires, 1916.
- DOMÍNGUEZ, Ercilio, *Colección de Leyes y Decretos Militares concernientes al Ejército y Armada de la República Argentina 1810-1924*, tomo 10, Talleres Gráficos del Instituto Geográfico Militar, Buenos Aires, 1932.
- ESCOLA, Melchor Z., *La aviación experimental. Experiencias sobre modelos reducidos*, Talleres Gráficos Centenario, Buenos Aires, 1915.
- ESCOLA, Melchor Z., *Manual de Aviación*, Imprenta del Ministerio de Marina, Buenos Aires, 1914.
- ESCOLA, Melchor Z., *Nuestra Marina ante el problema aéreo*, s/e, Buenos Aires, 1917.
- FERRER, Vicente A., *Apreciaciones sobre el submarino después de la guerra: algunas cosas curiosas de los submarinos*, Talleres gráficos del Ministerio de Agricultura de la Nación, Buenos Aires, 1920.
- GAMES, Jorge, *Conceptos generales sobre la guerra naval moderna*, Imp. G. Tauber y Cía., Buenos Aires, 1932.

- LAGOS, Manuel J., *El Poder Naval. Como garantía de la soberanía y prosperidad de la Nación*, L. J. Rosso y Cía., Buenos Aires, 1921.
- LUXBURG, Karl Graf von, *Nachdenkliche Erinnerung*, Selbstverl, Schloss Aschach/Saale, 1953.
- MINISTERIO DE MARINA, *Leyes y Reglamentos Orgánicos de la Armada*, Ministerio de Marina, Buenos Aires, 1918.
- MINISTERIO DE MARINA, *Órdenes Generales*, Dirección General del Personal, Buenos Aires, 1914.
- MINISTERIO DE MARINA, *Órdenes Generales*, Dirección General del Personal, Buenos Aires, 1916.
- MINISTERIO DE MARINA, *Órdenes Generales*, Dirección General del Personal, Buenos Aires, 1918.
- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, *Documentos y Actos de Gobierno relativos a la Guerra en Europa*, Establecimiento gráfico Enrique L. Frigerio, Buenos Aires, 1919.
- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, *El apresamiento del vapor Presidente Mitre. Documentos oficiales*, Buenos Aires, 1916.
- MONETA, José, *Recuerdos de un marino*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2013.
- NAPAL, Dionisio R., *Hacia el mar: antología argentina*, Agencia General de Librerías y Publicaciones, Buenos Aires, 1927.
- REPETTO, Esteban, *Contribución al Estudio de la Defensa Naval*, Ministerio de Marina, Buenos Aires, 1916.
- SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *El desarme como política internacional*, L. J. Rosso y Cía., Buenos Aires, 1923.
- SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1912-1913*, Imprenta del Ministerio de Marina, Buenos Aires, 1913.
- SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1913-1914*, Imprenta del Ministerio de Marina, Buenos Aires, 1914.

- SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1914-1915*, J. Weiss & Preusche, Buenos Aires, 1915.
- SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1915-1916*, Imp. J. Weiss y Preusche, Buenos Aires, 1916.
- SARTORI, Aquiles, *Una vuelta al mundo en la Fragata Sarmiento*, Est. Gráfico A. de Martino, Buenos Aires, 1915.
- SENESE, Francisco A., *Hipólito Yrigoyen y los armamentos navales de 1926*, s/e, s/l, 1947.
- STIMSON, Frederic J., *My United States*, Charles Scribner's Sons, New York-London, 1931.
- STORNI, Segundo R., *Intereses Argentinos en el Mar*, A. Moen y hermanos, Buenos Aires, 1916.
- YRIGOYEN, Hipólito, *Pueblo y Gobierno*, tomo 4, Raigal, Buenos Aires, 1956.
- ZAR, Marcos A., *Aviación Naval*, Ferrari Hnos., Buenos Aires, 1927.
- ZURUETA, Tomás, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1920-1921*, s/e, Buenos Aires, 1921.
- ZURUETA, Tomás, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1921-1922*, s/e, Buenos Aires, 1922.
- ZURUETA, Tomás, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1928-1929*, Talleres Gráficos de la Dirección General Administrativa, Buenos Aires, 1929.
- ZURUETA, Tomás, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1929-1930*, Talleres Gráficos de la Dirección General Administrativa, Buenos Aires, 1930.

Bibliografía

- ABBATIELLO, John, "Atlantic U-boat Campaign", en DANIEL, Ute, GATRELL, Peter, JANZ, Oliver, JONES, Heather, KEENE, Jennifer, KRAMER, Alan y Bill NAS-SON -editores-, *1914-1918-online. International Encyclo-*

- pedia of the First World War*, Berlin, Freie Universität Berlin, 2016 [en línea] http://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/atlantic_u-boat_campaign
- ALBERT, Bill, *South America and the First World War. The impact of the war on Brazil, Argentina, Peru and Chile*, Cambridge University Press, Cambridge, 1988.
- ARGUINDEGUY, Pablo E., *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina (1810-1970)*, tomo 5, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1972.
- ARGUINDEGUY, Pablo. E., *Historia de la Aviación Naval Argentina*, tomo 1, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1981.
- ARGUINDEGUY, Pablo E. y Horacio RODRÍGUEZ, *Las fuerzas navales argentinas. Historia de la flota de mar*, Instituto Nacional Browniano, Buenos Aires, 1995.
- AUBE, Théophile, “L’avenir de la Marine Française”, en *Revue des deux mondes*, Paris, 1 de julio de 1874.
- AUBE, Théophile, “Un nouveau droit maritime international”, en *Revue maritime et coloniale*, Paris, junio-marzo de 1875.
- BECKER, Annette, “The Great War: World War, Total War”, en *International Review of the Red Cross*, vol. 97, n° 900, 2015, pp. 1029-1045.
- BELINI, Claudio F. y Silvia BADOZA, “El impacto de la Primera Guerra Mundial en la economía argentina”, en *Ciencia Hoy*, vol. 24, n° 139, 2014, pp. 21-26.
- BLACK, Jeremy, *Naval Warfare: A Global History since 1860*, Rowman & Littlefield, Lanham, 2017.
- BLACK, Jeremy, *War and the Cultural Turn*, Polity Press, Cambridge, 2012.
- BÖNKER, Dirk, “Naval Race between Germany and Great Britain, 1898-1912”, en DANIEL, Ute, GATRELL, Peter, JANZ, Oliver, JONES, Heather, KEENE, Jennifer, KRAMER, Alan y Bill NASSON -editores-, *1914-1918-online. International Encyclopedia of the First World War*, Berlin, Freie Universität Berlin, 2016 [en línea] <https://encyclopedia.1914-1918-online.net/>

- article/naval_race_between_germany_and_great_britain_1898-1912
- BONSOR, N. R. P., *South Atlantic Seaway*, Brookside, Jersey Channel Islands, 1983.
- BORREGUERO BELTRÁN, Cristina, “La historia militar en el contexto de las nuevas corrientes historiográficas. Una aproximación”, en *Manuscripts. Revista d’Història Moderna*, n° 34, 2016, pp. 145-176.
- BOURKE, Joanna, “New military History”, en Hughes, Matthew y William J. Philpott -editores-, *Palgrave Advances in Modern Military History*, Palgrave Macmillan, London, 2006, pp. 258-280.
- BURZIO, Humberto F., *Armada Nacional. Reseña histórica de su origen y desarrollo orgánico*, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1960.
- BURZIO, Humberto F., *Historia de la Escuela Naval Militar*, 2 tomos, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1972.
- CANUEL, Hugues, “From a Prestige Fleet to the Jeune École”, en *Naval War College Review*, vol. 71, n° 1, 2018, pp. 93-118.
- COMPAGNON, Olivier, *América Latina y la Gran Guerra. El adiós a Europa (Argentina y Brasil, 1914-1939)*, Crítica, Buenos Aires, 2014.
- CONRAD, Sebastian, *What is global history?*, Princeton University Press, Princeton and Oxford, 2016.
- CORBETT, Julian S., *Some Principles of Maritime Strategy*, Longmans, Green and Co., London, 1911.
- COX, Mary Elisabeth, “Hunger Games: Or how the Allied Blockade in the First World War Deprived German Children of Nutrition, and Allied Food Aid Subsequently Saved Them”, en *Economic History Review*, vol. 68, n° 2, 2015, pp. 600-631.
- DALLA FONTANA, Luis Esteban, “La Gran Guerra y los escritores militares argentinos”, en TATO, María Inés, PIRES, Ana Paula y Luis Esteban DALLA FONTANA -coordinadores-, *Guerras del siglo XX. Experiencias y*

- representaciones en perspectiva global*, Prohistoria, Rosario, 2019, pp. 45-62.
- DALLA FONTANA, Luis Esteban, “Los militares argentinos dijeron... La Gran Guerra en las publicaciones militares entre 1914 y 1918”, en *Revista de la Escuela Superior de Guerra*, vol. 93, n° 591, 2015, pp. 65-100.
- DEHNE, Phillip, “Britain’s Global War and Argentine Neutrality”, en DEN HERTOOG, Johan y Samuël KRUIZINGA -editores-, *Caught in the Middle. Neutrals, Neutrality and the First World War*, Amsterdam University Press, Amsterdam, 2011, pp. 67-83.
- DEHNE, Phillip, *On the far Western Front. Britain’s First World War in South America*, Manchester University Press, Manchester, 2009.
- DELAMER, Guillermo, OYARZÁBAL, Guillermo, MONTENEGRO, Guillermo, BERGALLO, Jorge y Haroldo SANTILLÁN, “Evolución del Pensamiento Estratégico Naval Argentino a lo largo de la Historia. Parte 1”, en *Boletín del Centro Naval*, n° 828, 2010, pp. 217-218.
- DESTÉFANI, Laurio H., “La Armada Argentina (1900-1922)”, en DESTÉFANI, Laurio H. -director-, *Historia Marítima Argentina*, tomo 9, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1991, pp. 153-193.
- DE VEDIA Y MITRE, Mariano, *Los viajes de la Sarmiento 1899-1931*, Ediciones Argentinas Raúl Azevedo y Cía., Buenos Aires, 1931.
- DICK, Enrique R., *La profesionalización en el Ejército Argentino (1899-1914)*, Dunken, Buenos Aires, 2014.
- DICK, Enrique R., “Los oficiales del Ejército Argentino que se capacitaron en Alemania entre los años 1900-1914 y sus familias”, en *Temas de historia argentina y americana*, n° 16, 2010, pp. 177-187.
- EBEGBULEM, Joseph C., “The Failure of the Collective Security in the Post World Wars I and II International System”, en *Transcience*, n° 2, 2011, pp. 23-29.

- ENGLISH, Adrian J., *Armed Forces of Latin America: Their Histories, Development, Present Strength and Military Potential*, Jane's Publishing, London, 1984.
- EPKENHANS, Michael, "Alfred von Tirpitz", en DANIEL, Ute, GATRELL, Peter, JANZ, Oliver, JONES, Heather, KEENE, Jennifer, KRAMER, Alan y Bill NASSON -editores-, *1914-1918-online. International Encyclopedia of the First World War*, Berlin, Freie Universität Berlin, 2016 [en línea] http://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/tirpitz_alfred_von
- EPKENHANS, Michael, HILLMANN, Jörg y Frank NÄGLER -editores-, *Jutland: World War I's Greatest Naval Battle*, University Press of Kentucky, Kentucky, 2015.
- EVANS, Heidi J., "The Path to Freedom? Transocean and German Wireless Telegraphy, 1914-1922", en *Historical Social Research*, vol. 35, n° 1, 2010, pp. 209-233.
- FARQUHARSON-ROBERTS, Mike, *Royal Naval Officers from War to War, 1918-1939*, Palgrave Macmillan, Basingstoke, 2015.
- FERRIS, J. R., "The Symbol and the Substance of Seapower: Great Britain, the United States and the One-Power Standard, 1919-1921", en MCKERCHER, B. J. C. -editor-, *Anglo-American Relations in the 1920s*, Palgrave Macmillan, London, 1990, pp. 55-80.
- FODOR, Jorge y Arturo O'CONNELL, "La Argentina y la economía atlántica en la primera mitad del siglo XX", en *Desarrollo Económico*, vol. 13, n° 49, 1973, pp. 3-65.
- FRIEDMAN, Norman, *Fighting the Great War at Sea: Strategy, Tactic and Technology*, Seaforth Publishing, Barnsley, 2014.
- GARCÍA MOLINA, Fernando, "El poder militar en la Argentina del Centenario, 1910-1914", en *Ciclos*, vol. 5, n° 9, 1995, pp. 167-184.
- GERWARTH, Robert y Erez MANELA, "The Great War as a Global War: Imperial Conflict and the Reconfiguration

- of World Order, 1911-1923”, en *Diplomatic History*, vol. 38, n° 4, 2014, pp. 786–800.
- GOLDWERT, Marvin, *Democracy, Militarism and Nationalism in Argentina, 1930-1966: An Interpretation*, The University of Texas Press, Austin, 1972.
- GONZÁLEZ CLIMENT, Aurelio, *Alberto Doderó. Su vida, su obra, sus barcos*, s/e, Buenos Aires, 1989.
- GONZÁLEZ CLIMENT, Aurelio, “La Marina Mercante Argentina”, en DESTÉFANI, Laurio H. -director-, *Historia Marítima Argentina*, tomo 9, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1991, pp. 419-434.
- GOÑI DEMARCHI, Carlos A., SEALA, José N. y Germán W. BERRAONDO, *Yrigoyen y la Gran Guerra. Aspectos desconocidos de una gesta ignorada*, Ediciones Ciudad Argentina, Buenos Aires, 1998.
- HALPERN, Paul G., “Handelskrieg mit U-Booten: The German Submarine Offensive in World War I”, en ELLEMAN, B. A. y S. C. M. PAINE -editores-, *Commerce Raiding. Historical Case Studies, 1755-2009*, Naval War College Press, Newport, 2013, pp. 135-150.
- HANDEL, Michael I., “Corbett, Clausewitz, and Sun Tzu”, en *Naval War College Review*, vol. 53, n° 4, 2000, pp. 106-124.
- HARDACH, Gerd, *Der Erste Weltkrieg, 1914-1918*, Deutscher Taschenbuch Verlag, Munich, 1973.
- HATTENDORF, John B., “Foreword”, en BELL, Christopher M. y Bruce A. ELLEMAN -editores-, *Naval Mutinies of the Twentieth Century. An International Perspective*, Frank Cass, London, 2003.
- HATTENDORF, John B., “The Uses of Maritime History in and for the Navy”, en *Naval War College Review*, vol. 56, n° 2, 2003, pp. 12-38.
- HATTENDORF, John B., *Ubi Sumus? The State of Naval and Maritime History*, Naval War College Press, Newport, 1994.

- HAUSBERGER, Bernd y Erika PANI, “Historia Global. Presentación”, en *Historia mexicana*, vol. 68, n° 1, 2018, pp. 177-196.
- HERWIG, Holger H. y David F. TRASK, “The Failure of Imperial Germany’s Undersea Offensive Against World Shipping, February 1917 – October 1918”, en *The Historian*, vol. 33, n° 4, 1971, pp. 611-636.
- HONE, Thomas C. y Mark D. MANDELES, “Interwar Innovation in Three Navies: U.S. Navy, Royal Navy, Imperial Japanese Navy”, en *Naval War College Review*, vol. 40, n° 2, 1987, pp. 63-83.
- HOPKINS, A. G., *Global History. Interactions Between the Universal and the Local*, Palgrave Macmillan, Basingstoke, 2006.
- HORNE, John, “Introduction: mobilizing for ‘total war’, 1914-1918”, en HORNE, John -editor-, *State, Society and Mobilization in Europe during the First World War*, Cambridge University Press, Cambridge, 1997, pp. 1-18.
- IMAZ, José Luis, *Los que mandan*, Eudeba, Buenos Aires, 1964.
- JOHNSON, Jeffrey, “Science and Technology”, en DANIEL, Ute, GATRELL, Peter, JANZ, Oliver, HEATHER, Jones, KEENE, Jennifer, KRAMER, Alan y Bill NASSON -editores-, *1914-1918-online. International Encyclopedia of the First World War*, Berlin, Freie Universität Berlin, 2016 [en línea] http://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/science_and_technology
- JOHNSON, John J., *The Military and Society in Latin America*, Stanford University Press, Stanford, 1964.
- KAPLAN, Marcos, “La primera fase de la política petrolera argentina (1907-1916)”, en *Desarrollo Económico*, vol. 13, n° 52, 1974, pp. 775-810.
- KARAU, Mark, “Submarines and Submarine Warfare”, en DANIEL, Ute, GATRELL, Peter, JANZ, Oliver, JONES, Heather, KEENE, Jennifer, KRAMER, Alan y Bill NASSON -editores-, *1914-1918-onli-*

- ne. *International Encyclopedia of the First World War*, Berlin, Freie Universität Berlin, 2016 [en línea] https://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/submarines_and_submarine_warfare
- KENNEDY, Paul M., *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, Allen Lane, London, 1976.
- KRAMER, Alan, “Blockade and Economic Warfare”, en WINTER, Jay -editor-, *The Cambridge History of the First World War. The State*, vol. 2, Cambridge University Press, Cambridge and New York, 2014, pp. 460-490.
- KRAMER, Alan, “Naval Blockade (of Germany)”, en DANIEL, Ute, GATRELL, Peter, JANZ, Oliver, JONES, Heather, KEENE, Jennifer, KRAMER, Alan y BILL NASSON -editores-, *1914-1918-online. International Encyclopedia of the First World War*, Berlin, Freie Universität Berlin, 2016 [en línea] https://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/naval_blockade_of_germany
- LAMBERT, Andrew D., “The Construction of Naval History 1815-1914”, en *The Mariner’s Mirror*, vol. 97, n° 1, 2011, pp. 207-224.
- LAMBERT, Nicholas A., *Sir John Fisher’s Naval Revolution*, University of South Carolina Press, Columbia, 1999.
- LANÚS, Juan A., *Aquel Apogeo. Política internacional argentina, 1910-1939*, Emecé, Buenos Aires, 2001.
- LUQUI-LAGLEYZE, Julio M., “Los aspectos navales de las relaciones argentino-germanas entre 1910 y 1930”, en *Temas de historia argentina y americana*, n° 4, 2005, pp. 115-136.
- LUQUI-LAGLEYZE, Julio M., “Los oficiales del almirante Brown: estudio sobre el origen y reclutamiento de la oficialidad naval de las guerras de la independencia y del Brasil 1810-1830”, en *Temas de historia argentina y americana*, n° 19, 2011, pp. 185-223.
- MAHAN, Alfred T., *The Influence of Sea Power upon History: 1660-1783*, Little Brown & Company, Boston, 1890.

- MAHAN, Alfred T., *The Influence of Sea Power upon History, 1793-1812*, Sampson Low Marston & Co, London, 1892.
- MCKERCHER, B. J. C., "The Politics of Naval Arms Limitation in Britain in the 1920s", en *Diplomacy & Statecraft*, vol. 4, n° 4, 1993, pp. 35-59.
- MILIA, Fernando A., "La Armada Argentina: Un perfil sociopolítico", en *Boletín del Centro Naval*, vol. 107, n° 758-759, 1989, pp. 490-498.
- MILIA, Fernando A., "The Argentine Navy Revisited", en *Naval History*, vol. 4, n° 1, 1990, pp. 24-29.
- MONTENEGRO, Guillermo, *El Armamentismo Naval Argentino en la era del desarme*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2002.
- OSBORNE, Eric, "Naval Warfare", en DANIEL, Ute, GATRELL, Peter, JANZ, Oliver, JONES, Heather, KEENE, Jennifer, KRAMER, Alan y Bill NASSON -editores-, *1914-1918-online. International Encyclopedia of the First World War*, Berlin, Freie Universität Berlin, 2016 [en línea] http://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/naval_warfare
- OSBORNE, Eric, *The Battle of Heligoland Bight*, Indiana University Press, Indiana, 2006.
- OYARZÁBAL, Guillermo, *Los marinos de la Generación del Ochenta*, Emecé, Buenos Aires, 2005.
- PELOSI, Hebe C., "La Primera Guerra Mundial. Relaciones internacionales franco-argentinas", en *Temas de Historia Argentina y Americana*, n° 4, 2004, pp. 155-184.
- PERTUSIO, Roberto y Guillermo MONTENEGRO, *El poder naval y el entorno geopolítico (1890-1945)*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2004.
- PETERSON, Harold F., *La Argentina y los Estados Unidos II. 1914-1960*, Hyspamérica, Buenos Aires, 1985.
- POLÓNIA, Amélia, "Maritime History: A Gateway to Global History?", en FUSARO, Maria y Amélia POLÓNIA -editores-, *Maritime History as Global History*, Liverpool University Press, Liverpool, 2010, pp. 1-20.

- PONCE, Javier, “Logistics for Commerce War in the Atlantic during the First World War: The German *Etappe* System in Action”, en *The Mariner’s Mirror*, vol. 92, n° 4, 2006, p. 454-464.
- PONTORIERO, Gustavo, “Fuerzas Armadas y desarrollo energético en la Argentina: el papel de la Marina de Guerra en la primera mitad del siglo XX”, en *H-industri@*, vol. 6, n° 10, 2012, pp. 1-33.
- POTASH, Robert A., *El Ejército y la Política en la Argentina (I). 1928-1945. De Yrigoyen a Perón*, Hyspamérica, Buenos Aires, 1985.
- RAYES, Agustina, “Los destinos de las exportaciones y la neutralidad argentina durante la Primera Guerra Mundial”, en *Política y cultura*, n° 42, 2014, pp. 31-52.
- REDFORD, Duncan, *The Submarine: A Cultural History from the Great War to Nuclear Combat*, I. B. Tauris, London, 2015.
- RINKE, Stefan, *Latin America and the First World War*, Cambridge University Press, Cambridge, 2017.
- RODRÍGUEZ, Horacio, *La Armada Argentina y el petróleo (una historia olvidada)*, Instituto Nacional Browniano, Buenos Aires, 2000.
- RØKSUND, Arne, *The Jeune École. The Strategy of the Weak*, Brill, Leiden, 2007.
- ROMANO YALOUR, José G., “Historia de la Escuela Naval Militar”, en DESTÉFANI, Laurio H. -director-, *Historia Marítima Argentina*, tomo 10, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1993, pp. 417-450.
- ROPP, Theodore, *The Development of a Modern Navy. French Naval Policy 1871-1904*, Naval Institute Press, Maryland, 1987.
- ROUQUIÉ, Alain, *Poder militar y sociedad política en la Argentina*, tomo 1, Hyspamérica, Buenos Aires, 1986.
- SABSAY, Fernando L. y Roberto ETCHEPAREBORDA, *Yrigoyen-Alvear-Yrigoyen*, Ciudad Argentina, Buenos Aires, 1998.

- SAHNI, Varun, “Not Quite British: A Study of External Influences on the Argentine Navy”, en *Journal of Latin American Studies*, vol. 25, n° 3, 1993, pp. 489-513.
- SCHEINA, Robert L., *Iberoamérica: Una Historia Naval, 1810-1987*, Editorial San Martín, Madrid, 1987.
- SCHIFF, Warren, “The Influence of the German Armed Forces and War Industry on Argentina 1880-1914”, en *The Hispanic American Historical Review*, vol. 52, n° 3, 1972, pp. 436-455.
- SCHMALENBACH, Paul, *German Raiders: A History of Auxiliary Cruisers of the German Navy 1895-1945*, Patrick Stephens, Cambridge, 1979.
- SIEPE, Raimundo y Montserrat LLAIRÓ, *La democracia radical. Yrigoyen y la neutralidad 1916-1918*, CEAL, Buenos Aires, 1992
- SIEPE, Raimundo y Montserrat LLAIRÓ, *Yrigoyen, la Primera Guerra Mundial y las relaciones económicas*, CEAL, Buenos Aires, 1992.
- SOLBERG, Carl E., *Petróleo y nacionalismo en la Argentina*, Emecé, Buenos Aires, 1982.
- SONDHAUS, Lawrence, *The Great War at Sea: A Naval History of the First World War*, Cambridge University Press, Cambridge, 2014.
- STEELE, Chuck, “Grand Fleet”, en DANIEL, Ute, GATRELL, Peter, JANZ, Oliver, JONES, Heather, KEENE, Jennifer, KRAMER, Alan y Bill NASSON -editores-, *1914-1918-online. International Encyclopedia of the First World War*, Berlin, Freie Universität Berlin, 2016 [en línea] http://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/grand_fleet
- STRACHAN, Hew, “The First World War as a global war”, en *First World War Studies*, vol. 1, n° 1, 2010, pp. 3-14.
- SUMIDA, Jon T., “Alfred Thayer Mahan, Geopolitician”, en *Journal of Strategic Studies*, vol. 22, n° 2-3, 1999, pp. 39-62.

- SUMIDA, Jon T., “Geography, Technology, and British Naval Strategy in the Dreadnought Era”, en *Naval War College Review*, vol. 59, n° 3, 2006, pp. 89-102.
- SUMIDA, Jon T., *In Defense of Naval Supremacy: Financial Limitation, Technological Innovation and British Naval Policy, 1889-1914*, Naval Institute Press, Annapolis, 2014.
- TATO, María Inés, “La batalla por la opinión pública. El diario argentino *La Unión* durante la Gran Guerra”, en COMPAGNON, Olivier, FOULARD, Camille, MARTIN, Guillemette y María Inés TATO -coordinadores-, *La Gran Guerra en América Latina. Una historia conectada*, CEMCA, México, 2018, pp. 307-320.
- TATO, María Inés, *La Trinchera Austral. La sociedad argentina ante la Primera Guerra Mundial*, Prohistoria, Rosario, 2017.
- TATO, María Inés y Luis Esteban DALLA FONTANA, “An Argentine Reporter in the European Trenches: Lieut. Col. Emilio Kinkelin’s War Chronicles”, en PIRES, Ana Paula, TATO, María Inés y Jan SCHMIDT -editores-, *The Global First World War. African, East Asian, Latin American and Iberian Mediators*, Routledge, Londres, 2021, pp. 164-185.
- VAN DER KARR, Jane, *La Primera Guerra Mundial y la política económica argentina*, Troquel, Buenos Aires, 1974.
- VENTURINI DI BIASSI, Francesco N., *Análisis de la política naval argentina a partir de la implementación de la Ley de Renovación del Material Naval n° 11.378*, Tesis de Licenciatura, Universidad Nacional del Sur, 2012.
- WEINMANN, Ricardo, *Argentina en la Primera Guerra Mundial: neutralidad, transición política y continuismo económico*, Biblos, Buenos Aires, 1994.
- WIDEN, Jerker J., “Naval Diplomacy. A Theoretical Approach”, en *Diplomacy & Statecraft*, vol. 22, n° 4, 2011, pp. 715-733.

- WIDEN, Jerker J., *Theorist of Maritime Strategy. Sir Julian Corbett and his Contribution to Military and Naval Thought*, Ashgate, Farnham, 2012.
- WINTER, Jay, “General Introduction”, en WINTER, Jay -editor-, *The Cambridge History of the First World War. Global War*, vol. 1, Cambridge University Press, Cambridge, 2014, pp. 1-10.
- WINTER, Jay y Antoine PROST, *The Great War in History. Debates and Controversies, 1914 to the Present*, Cambridge University Press, Cambridge, 2005.
- WRAGG, David, *5 Minute History: First World War at Sea*, The History Press, Gloucestershire, 2014.
- YATES, Keith, *Flawed victory: Jutland, 1916*, Naval Institute Press, Annapolis, 2000.
- ZELLER, Joseph, “British Maritime Coal and Commercial Control in the First World War: Far More Than Mere Blockade”, en *Canadian Military History*, vol. 24, n° 2, 2015, pp. 37-57.

Anexo 1

Glosario breve

Acorazado: nave de guerra de gran porte, grueso blindaje y potente artillería.

Alistamiento: cuando un buque recibe todos los elementos necesarios para su partida, a saber, suministros, elementos, pertrechos, etc.

Autonomía: capacidad que tiene un buque o aeronave para operar en forma continua sin asistencia externa. Esto depende del combustible, agua y víveres. En el caso de los submarinos también se deben contabilizar las reservas de aire.

Aviso: buque de tareas logísticas, tales como búsqueda y rescate, salvamento de unidades, control de espacios marítimos, apoyo y asistencia humanitaria, etc.

Babor: banda o costado izquierdo del buque, mirando desde popa a proa.

Botadura: acción de echar un buque al agua, deslizándolo por una grada desde el lugar en que fue construido su casco.

Buque capital: las naves más importantes o poderosas de una determinada fuerza naval. En las primeras décadas del siglo XX eran los acorazados, cruceros y portaaviones.

Calado: profundidad que alcanza en el agua la parte sumergida de una embarcación.

Cañonera: pequeña embarcación normalmente utilizada en lagos, ríos o zonas costeras.

Carena: parte exterior del casco de un buque que permanece por debajo de la línea de flotación.

Casco: cuerpo o caparazón de la nave, sin considerar la superestructura, mástiles y contenido interior.

Convoy: conjunto de buques mercantes que navegan agrupados, escoltados por buques de guerra que dan protección.

Crucero: montaba un armamento principal de menor calibre y un blindaje más delgado que los acorazados. Su velocidad era superior y su principal tarea era la exploración visual, sobre todo, a principios del siglo XX, cuando en estas funciones la aviación todavía era limitada.

Crucero auxiliar: barcos mercantes o de pasajeros a los que en situaciones de guerra se dota de armamento para colaborar como escoltas de convoyes o en misiones de vigilancia y control. En la Primera Guerra Mundial se usaron especialmente para atacar las rutas comerciales.

Cubiertas: cada una de las superficies o suelos de un buque que, a diferentes alturas, lo dividen horizontalmente.

Desarme: cuando a un barco se le quitan los armamentos y pertrechos necesarios para navegar.

Destructor: buque de guerra rápido y ligero, frecuentemente armado de tubos lanza torpedos. En las primeras décadas del s. XX, a menudo también se lo llamó *torpedero*, *contratorpedero* o *explorador*.

Dotación: conjunto de hombres que componen la tripulación de un buque.

Entrepunte: el espacio entre cubiertas.

Escuadra: organización naval compuesta por dos o más divisiones de buques, a los que se agregan otros con fines logísticos y auxiliares.

Eslora: longitud del buque.

Espoleta: mecanismo que, al activarse, provoca la explosión de la carga que portan bombas, proyectiles de artillería y minas.

Estribor: banda o costado derecho del buque, mirando desde popa a proa.

Flota: organización de buques, aeronaves, fuerzas de infantería de marina e instalaciones terrestres, bajo un comando.

Minador: barco usado para desplegar minas marinas.

Mina marina: artefacto explosivo, de carcasa flotante, empleado contra buques de guerra o submarinos, o para impedir el paso por una zona determinada.

Monitor: buque de guerra de pequeño tamaño, con una torreta con piezas de artillería de grueso calibre. Su bajo calado lo hacía útil para operaciones fluviales y/o costeras.

Obra muerta: parte del buque que se halla por encima del plano de flotación.

Obra viva: parte del buque que se encuentra por debajo de su plano de flotación.

Pabellón: bandera que indica la nacionalidad de un barco.

Popa: parte trasera de un buque.

Proa: parte delantera de un buque.

Puente: estructura elevada, desde donde se gobierna una embarcación.

Radiado: estado al que pasa un buque cuando no es más operativo y se lo prepara para el desguace.

Santa Bárbara: cámara de los buques destinada a la pólvora y otros explosivos. Recibe este nombre por Santa Bárbara, patrona de los artilleros.

Submarino: nave de guerra que operaba en superficie o bajo ella. Cabe señalar que los submarinos de la Primera Guerra Mundial eran, en realidad, sumergibles; es decir, unidades de superficie que tenían la capacidad de sumergirse por periodos cortos de tiempo.

Teatro de operaciones: espacio geográfico que abarca el desarrollo de un conjunto de operaciones militares determinadas.

Torpedo: proyectil submarino autopropulsado.

Unidad: término que indica un buque o aeronave independiente.

Zafarrancho: secuencia de actividades dirigidas a desembarazar una parte de la embarcación y dejarla dispuesta para realizar alguna tarea específica o maniobra. Había zafarranchos de combate, de incendio y de abandono, entre otros.

Anexo 2

Leyes, acuerdos, informes y decretos

Ley N° 6.283 (1908)

El Senado y la Cámara de Diputados.

ARTÍCULO 1° — Autorízase al Poder Ejecutivo para adquirir dos acorazados, seis destructores de primera clase destinados a acompañar la escuadra, y doce de segunda clase, para la defensa permanente de la zona exterior del Río de la Plata y de Bahía Blanca; y también para la adquisición de armamentos y material de guerra, a fin de completar la dotación necesaria para las formaciones del ejército de primera línea movilizado.

El Poder Ejecutivo podrá, en caso necesario, aumentar las adquisiciones autorizadas en el párrafo anterior, con un acorazado, tres destructores de 1° clase y cuatro de 2° clase.

ARTÍCULO 2° — Autorízase igualmente al Poder Ejecutivo para costear todas las instalaciones que sean necesarias, tanto en los buques como en los arsenales, para modernizar la escuadra actual en cuanto sea posible y atender la conservación de las nuevas unidades; como asimismo, para adquirir armamento complementario y materiales de repuesto.

ARTÍCULO 3° — La suma a invertirse se tomará de ventas generales pudiendo hacerse uso del crédito, si fuese necesario, y no podrá exceder de treinta y dos millones de pesos oro sellado para las adquisiciones navales, los que se pondrán a disposición del Ministerio de Marina en ocho cuotas semestrales, de cuatro millones de pesos oro sellado

cada una; debiendo entregarse la 1º al promulgarse la presente ley; y de veintidós millones doscientos cuarenta mil pesos oro sellado, para la adquisición de armamentos y material de guerra, los que se pondrán a disposición del Ministerio de Guerra, en ocho cuotas semestrales de dos millones setecientos ochenta mil pesos oro sellado, cada una, debiendo entregarse la 1º, al promulgarse la presente ley.

Si el Poder Ejecutivo hiciere efectiva la autorización conferida en el 2º párrafo del art. 1º, podrá invertir la suma proporcionalmente necesaria.

ARTÍCULO 4º — Queda autorizado también el Poder Ejecutivo para costear de ventas generales, la construcción de la esclusa dique proyectada en el plano original del puerto militar, de las dimensiones necesarias para la entrada de los nuevos acorazados.

ARTÍCULO 5º — El gasto a que se refiere la presente ley será imputado a la misma.

ARTÍCULO 6º — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a los 16 días de diciembre de 1908.

José E. Uriburu. — Benigno Ocampo, Secretario del Senado. — E. Cantón. — Alejandro Sorondo, Secretario de la C. de Diputados.

Fuente: Portal oficial del Estado Argentino (Consultado: 02/11/2021). <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-6283-120709/texto>

Ley N° 11.222 (1923)

Modernización de la Escuadra. Buenos Aires, 19 de septiembre de 1923.

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso, etc., sancionan con fuerza de

LEY

ARTÍCULO 1° — Autorízase al Poder Ejecutivo para invertir hasta la suma de nueve millones quinientos mil pesos oro sellado, (\$ 9.500.000 o/s), para la ejecución de los trabajos necesarios en los Acorazados «Rivadavia» y «Moreno» y los cuatro exploradores tipo Catamarca, en la modernización de su material de artillería, control de tiro y torpedos; efectuar los cambios necesarios en las turbinas de propulsión de los dos Acorazados; llevar a cabo la adaptación de ambos tipos de buques para utilizar petróleo como único combustible; adquirir para los buques mencionados, setenta y cinco (75) torpedos, catorce (14) compresoras, quinientas (500) bombas de profundidad y el material necesario para su lanzamiento, y para la adquisición de quinientas (500) minas de defensa y el material correspondiente para su depósito, fondeo y rastreo.

ARTÍCULO 2° — Los fondos cuya inversión se autorizan se tomarán de Rentas Generales, pudiendo hacerse uno de crédito si fuese necesario, y se pondrán a disposición del Ministerio de Marina en ocho cuotas bimestrales, en la época en que dicho Departamento lo solicitare.

ARTÍCULO 3° — Los gastos que origine el cumplimiento de la presente Ley se imputarán a la misma.

ARTÍCULO 4° — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a diez y nueve de septiembre de mil novecientos veintitrés.

Elpidio González. — Adolfo Labongle. — R. Pereyra Rozas. — Carlos G. Bonorino

Registrada Bajo el N° 11.222

Buenos Aires, septiembre 20 de 1923.

Téngase por Ley de la Nación, cúmplase, comuníquese y resérvese en el Ministerio de Marina.

ALVEAR

M. Domecq García

Fuente: Boletín Oficial, Buenos Aires, martes 30 de octubre de 1923 (Consultado: 24/10/2021)

Proyecto de Ley de Renovación Naval (1925)

Buenos Aires, 22 de junio de 1925

Al Honorable Congreso de la Nación.

Tengo el honor de dirigirme a V.H. solicitando la sanción del adjunto proyecto de Ley, en cuyo primer artículo se autoriza al Poder Ejecutivo a incorporar a la Escuadra los siguientes elementos:

- a. 3- Tres cruceros ligeros en reemplazo del “25 de Mayo”, “9 de Julio” y “Patria”, de los cuales el primero ya no existe, habiendo dejado los otros dos de formar parte de la Escuadra de combate, por no tener ningún valor militar apreciable.
- b. 6- Seis destructores, para reemplazar al “Mendoza”, “La Rioja”, “Salta” y “San Juan”, construidos en astilleros franceses, y “San Luis”, “Santiago”, “Santa Fe” y “Tucumán”, encargados a astilleros alemanes, en virtud de la Ley 6283 y cuyos contratos estando los buques casi terminados, fue necesario rescindir por haber sido requisados por los respectivos gobiernos al iniciarse la guerra mundial.

- c. Las embarcaciones fluviales necesarias para reemplazar a nuestros viejos monitores y guardacostas “Andes”, “Plata”, “Libertad” e “Independencia”, que por la fecha de su construcción y los años de servicios prestados a la Marina, ya no tienen ningún valor militar.

Finalmente, en lo que a reemplazo de material flotante anticuado se refiere, el artículo mencionado contempla la reposición de nuestros exiguos elementos auxiliares, destinados a atender importantes trabajos de interés general para el país, como son el Servicio Hidrográfico, el balizamiento de los puertos, el cuidado de los faros y la vigilancia de la Costa Sur, que no es posible seguir confiando a buques que como la “Uruguay” cuenta con medio siglo de actividad ininterrumpida.

No es posible mantener a la Marina de Guerra en la situación a que ha llegado actualmente, es deber de patriotismo iniciar cuanto antes la renovación del material flotante que ha ido desapareciendo por razón de que no se ha seguido un programa coordinado y armónico para su desarrollo, pues las adquisiciones se han hecho casi siempre bajo la presión de las circunstancias y ellas no han estado de acuerdo con la lógica de aumento progresivo que debe guiar a las instituciones armadas.

El primer plan de armamentos que tuvo por base un programa de desarrollo de la Armada adaptado al crecimiento y necesidades del país, fue sancionado por V. Honorable del año 1908 con la Ley No. 6283 que autorizaba la construcción de tres Acorazados y 25 Destruyores, además de otros elementos y materiales necesarios para contemplar las Bases y Arsenales.

De este plan de armamento, por circunstancias derivadas del último conflicto europeo, sólo se han incorporado a la Marina 2 acorazados y 4 destruyores.

Las enseñanzas que se han recogido de la guerra, han hecho necesario no solamente modernizar estas últimas unidades, sino también pensar en la incorporación

de nuevas armas, que como la aviación y el submarino, han cambiado fundamentalmente los factores tácticos de organización, habiendo obligado al Ministerio de Marina a rever el plan general de armamentos a fin de adaptarlo a las nuevas necesidades.

Los artículos 2° y 3° del proyecto de Ley, abarcan estas nuevas necesidades en lo más indispensable. Los submarinos, de los cuales se proyecta adquirir dos grupos de tres unidades cada uno, servirán de núcleo al desarrollo futuro de esta arma que no puede faltar en ninguna Marina y mucho menos en la nuestra que cuenta con tan pocos elementos efectivos de ataque y de defensa. El submarino es el arma defensiva por excelencia para potencias navales débiles; su incorporación a la Marina es ya impostergable para la instrucción y formación del personal, el cual no puede improvisarse, dado lo delicado y peligroso de su servicio.

La defensa de nuestras dos grandes vías comerciales del Río de la Plata y Bahía Blanca requiere un servicio de submarinos eficiente; estas primeras embarcaciones que se piden y a las cuales se piensa dar por Base, Mar del Plata, son de escuela, permitirán adquirir experiencia y estudiar los problemas esenciales de nuestra defensa para el futuro.

La incorporación de submarinos trae como complemento indispensable la creación de una Base capaz de atender a su reparación y mantenimiento.

A fin de evitar grandes erogaciones piensa el Poder Ejecutivo que por el momento será suficiente proveer al Puerto de Mar del Plata de un taller de reparaciones, varaderos y depósitos de material, construyendo las oficinas y alojamientos más indispensables para el personal y dejando para más adelante la ampliación de desarrollo de esa Base que será indispensable completar para proveer una defensa efectiva a las dos grandes vías comerciales antes mencionadas.

Piensa también el Poder Ejecutivo que es indispensable aumentar aunque sea modestamente la capacidad de trabajo de nuestros arsenales y de nuestras bases aeronáuticas a fin

de que puedan hacerse cargo con eficiencia de los nuevos elementos que se incorporen y proveer a nuestras unidades de combate de material de ataque y de defensa aérea, dado que la aviación es ya un arma consagrada y de la cual se hará un uso intensivo en las próximas guerras. Es impostergable la necesidad de proveer a nuestros buques con catapultas para lanzamientos de aeroplanos y de cañones apropiados para defenderse contra esta clase de ataques.

El pedido de fondos que tengo el honor de someter a la aprobación de V. H., ha sido estudiado en base a las necesidades mínimas e inmediatas de la Escuadra, y forma parte integral del plan general antes mencionado, el cual deberá llevarse a cabo metódica y paulatinamente, a medida que así lo vaya exigiendo el crecimiento del país.

A excepción de los submarinos cuya incorporación como arma defensiva está ya en la conciencia de todos, no se pide nada que signifique un aumento de nuestro poder naval, se trata de un simple proyecto de reemplazo de una parte solamente de las unidades desaparecidas, radiadas o que han perdido su valor como buques de combate.

Con la incorporación de las unidades que se piden no se alcanzará siquiera el tonelaje efectivo de guerra que tenía la Escuadra en el año 1916, el cual hubiera sido aún mucho mayor si las circunstancias derivadas del conflicto europeo no hubieran hecho necesario suspender el cumplimiento de la Ley N° 6283.

Los elementos votados por esta Ley siguen siendo indispensables para establecer el balance lógico de fuerzas que debe existir entre unidades de la flota, pero teniendo en cuenta que son muchas las otras necesidades también imperiosas de la Marina que deben atenderse dentro del marco restrictivo impuesto por las finanzas del país, el Poder Ejecutivo ha creído que por el momento será suficiente con el reemplazo de las unidades perdidas.

Los 75.000.000 de pesos oro sellado que se solicitan podrían ser distribuidos en 10 años y no significarían a juicio del P. E. un recargo excesivo para el Erario y permitiría

a la Escuadra alcanzar el pie mínimo de eficiencia necesario para llenar los servicios a que está destinada.

Entra además en los propósitos del Gobierno facilitar en todo lo posible las construcciones navales en el país, a cuyo efecto y a fin de propiciar la instalación de astilleros capacitados para estos trabajos es que solicita en el art. 5° autorización para conceder las franquicias necesarias.

A estos astilleros se les exigirá capacidad suficiente para construir embarcaciones auxiliares, y para reparar los buques y maquinarias de los distintos servicios de la Escuadra. Si se consigue la instalación de estos astilleros, una buena parte del dinero votado sería invertido en construcciones que se ejecutarían en el país. Y la misma Marina Mercante Nacional, de la que indefectiblemente será necesario que el Gobierno auspicie el desarrollo y fomento, encontrará ventajas en construir sus buques allí, a fin de obtener el máximo de los beneficios que concede la Ley N° 10.606 de Navegación y Comercio de Cabotaje y las que más adelante pudieran sancionarse.

Se acompaña un legajo explicativo del estado actual de la Marina y sus necesidades y el P. E. espera que dado lo vital del asunto de que se trata V. H. ha de servirse prestarle preferente atención.

Dios guarde a Vuestra Honorabilidad.

M. T. de Alvear
M. Domecq García

Fuente: DEHN, Fondo Dehn, Caja 211, "Proyecto de Ley de Renovación Naval", Buenos Aires, 22/6/1925.

Análisis de la composición y situación de la Flota y sus necesidades (1925)

Como ya se ha dicho, el equilibrio entre los elementos a flote necesario para constitución de una Marina, no existe en la nuestra. Contamos con dos acorazados poderosos y que quedarán en buenas condiciones de eficiencia una vez modernizados, pero estos acorazados son elementos incompletos y de poca eficacia si no cuentan con sus auxiliares naturales que los complementen y les permitan aprovechar toda su potencialidad.

A pesar de su enorme poder ofensivo, el Acorazado es débil en su parte defensiva. Contra un impacto de torpedos no tiene más defensa que su doble fondo. La artillería anti-torpedo es útil, cuando el enemigo se avista antes de que pueda acercarse lo suficiente para lanzar sus torpedos, pero dado el alcance moderno de esta arma o sus características de sorpresa, y la disminución que se ha conseguido obtener en el diámetro de los periscopios de los submarinos, esta visibilidad es muy problemática y no puede confiarse a ella la seguridad del buque.

Por eso todo acorazado en navegación debe ir siempre protegido por una cortina de destructores, los cuales por su velocidad y por los medios modernos de ataque con que cuentan, constituyen el enemigo más temible del submarino, impiden el ataque de los destructores enemigos y aumentan notablemente el margen de seguridad de la Escuadra.

A diferencia de un combate terrestre que a veces puede presentarse a largas preparaciones, un combate naval debe en general iniciarse tan pronto como el enemigo esté a la vista y muchos son los casos en que los impactos del contrario han dado el primer anuncio de su presencia.

Para que el combate pueda iniciarse entonces consciente y eficazmente, es necesario que los buques de línea conozcan de antemano, la formación, número, clase y posición del adversario con que tendrán que medirse. Para obtener estas informaciones es indispensable contar con un

cierto número de Cruceros rápidos y de Exploradores que en ciertas circunstancias convienen que sean aéreos.

Vemos entonces que un Acorazado debe ir siempre acompañado de un cierto número de Exploradores, Destruyores y si fuera posible de hidroplanos y submarinos, cuyo conjunto tiene por finalidad principal proteger y preparar el terreno al cañón para que este se presente con las mayores probabilidades de éxito a la acción decisiva.

Así como en el Ejército la organización gira siempre alrededor de la infantería, en la Marina esta organización debe girar alrededor del buque de grandes cañones, que es la base de la unidad táctica. Al conjunto de buques que trabajan unidos para sacar el mayor rendimiento posible a la artillería del acorazado se le llama en lenguaje técnico "Unidad de combate".

Nosotros tenemos en nuestros dos Acorazados la base esencial para constituir una unidad de combate eficiente, pero falta completarla porque actualmente, carente de elementos auxiliares, su existencia misma estaría expuesta en cualquier momento a un golpe de sorpresa afortunado.

El proyecto de adquisición de material flotante que se presenta como de necesidad inmediata no tiene más finalidad que la de completar en cierto modo nuestra "Unidad de Combate", que es deficiente debido en gran parte a circunstancias derivadas del último conflicto europeo, las que impidieron se cumpliera en su tiempo la parte en ejecución de la Ley de Armamentos sancionada en 1908.

Esta Ley - No. 6283 - autorizaba en total la adquisición de tres acorazados, nueve destroyers de 1ra. clase y diez y seis de 2da. clase además de otras adquisiciones de armamento complementario y ejecución de obras de nuestras bases.

Por contratos celebrados en 1910 y posteriormente, se ordenó solamente la construcción de dos acorazados, incorporados a la Marina en 1914 y de doce destroyers, de los cuales solo cuatro se incorporaron, pues los otros

fueron requisados al iniciarse la guerra. También se habían contratado 110 torpedos en Austria; de estos, por la misma razón, no se ha incorporado ninguno de nuestro material, quedando rescindido el contrato.

En los ocho destroyers y ciento diez torpedos se habían invertido hasta el momento de ser requisados 1.030.256 libras esterlinas equivalentes a 5.192.490 \$ oro sellado, que fueron reintegrados a Rentas Generales.

A continuación se analiza la composición y situación de la flota de guerra y buques auxiliares.

Buques modernos

Acorazados “MORENO” y “RIVADAVIA” – Incorporados al servicio en 1914. En general en muy buen estado de conservación. Material muy utilizable que representa un valor militar apreciable. Una vez modernizados en sus instalaciones de tiro y maquinarias, quedarán en excelentes condiciones de servicio. Es sin embargo necesario hacer notar, como ya se ha dicho que el Acorazado no puede por sí solo desarrollar una acción efectiva en el mar, si no cuenta con los elementos auxiliares necesarios para exploración y defensa, de los cuales carece la Marina casi en absoluto. La incorporación de Cruceros de exploración y Destruyores en suficiente número es pues impostergable, para poder utilizar debidamente el poder artillero de los DREAD-NOUGHTS.

Destroyers “CATAMARCA”, “JUJUY”, “LA PLATA” y “CÓRDOBA” – Incorporados el año 1913. Su estado de conservación es bueno, y una vez modernizados en sus instalaciones de máquinas y dirección de tiro, y cuando se le hayan cambiado los tubos y torpedos modernos, quedarán en excelentes condiciones de servicio. Su número sin embargo es muy reducido y habrá que aumentarlo paulatinamente hasta 24 que es el mínimo que requiere la Escuadra para funcionar normalmente.

Buques antiguos

Cruceros Acorazados – “GARIBALDI” incorporado en el año 1897 y “SAN MARTÍN”, “BELGRANO” y “PUEYRREDÓN” incorporados en el año 1898. Estas cuatro unidades, si bien utilizables para la instrucción del personal en general y para las ejercitaciones de adiestramiento de los comandos, en la actualidad tienen pequeño valor militar, lo que aleja la posibilidad de incluirlas entre los buques que han de constituir la línea de combate; su armamento no responde ya a las exigencias de la guerra moderna; su coraza es de resistencia nula para proyectiles modernos que por otra parte se disparan a distancias en que su artillería es completamente ineficaz. Además son buques que tienen una capacidad limitada, consecuencia lógica de los veinticinco años que llevan de servicios continuos, manteniéndose en ellos aún (excepto el Pueyrredón) los generadores de vapor con que fueron dotados en su construcción. Dado los años de servicios de estos buques su mantenimiento y conservación exige gastos excesivos. Su existencia en la lista de unidades de combate, solo puede justificarse como un grupo de reserva y de defensa local utilizable especialmente para escuelas del personal subalterno.

Crucero “BUENOS AIRES” – Incorporado en 1895. Las condiciones en que se encuentra este buque son buenas, después de las reparaciones generales que se le han efectuado recientemente, con las cuales queda habilitado para el desempeño de comisiones generales en tiempo de paz. Para tiempo de guerra, no tiene valor militar como unidad de combate, pero puede ser utilizado como explorador táctico en las proximidades de las fuerzas de combate. En otras funciones propias de cruceros, en tiempo de guerra, su utilización es limitada, dadas las características que actualmente requieren esta clase de buques. Está dotado de una artillería anticuada, que está lejos de responder a las exigencias

modernas, y su velocidad de menos de dos tercios de la que hoy se exige a los buques de su tipo. Duración probable unos 4 o 5 años más.

Crucero “NUEVE DE JULIO” – Incorporado el año 1893. El estado de este crucero es deficiente. Requeriría reparaciones generales de importancia, análogas al “BUENOS AIRES” para ponerlo en condiciones de cierta utilización, pero se considera más conveniente su separación del servicio, pues las reparaciones no aumentarían el valor militar y solo se obtendría una prolongación de su vida de 4 a 5 años, en el mejor de los casos. Su artillería es más anticuada que la del “BUENOS AIRES” y su velocidad menor.

Cruceros “25 DE MAYO” – Fue separado del servicio y destruido hace 5 años.

Torpederos “ENTRE RÍOS”, “MISIONES” y “CORRIENTES” – Incorporados en 1896. Por sus características generales, radio de acción, velocidad y armamento, no responden en la actualidad a las funciones propias de esta clase de buques. Su estado de conservación es regular. La vida útil de un torpedero se calcula en 12 años y estas embarcaciones tienen actualmente 27 años de servicios. Solo pueden ser empleados como buques para la instrucción del personal torpedista y maquinista de torpederos y en caso de guerra, como defensa móvil en las proximidades de una base, auxiliares de exploración o patrulleros. Su vida probable no pasará de 3 a 4 años más.

Torpederos: “COMODORO PY” y “MURATURE” – Incorporados en el año 1891. Estas dos embarcaciones ya no tienen más aplicación que la de instrucción del personal de foguistas, aprovechando el tipo de calderas a tubos de agua de que están dotados. Por su reducida velocidad y pequeño radio de acción no serían utilizables más que para operaciones fluviales. Son embarcaciones con 32 años de servicios. Uno de ellos ha sido radiado.

Torpederos tipo “BUCHARDO” – Incorporados en 1890. En realidad son lanchas torpederas que no pueden tener más aplicación que las de desempeñar comisiones comunes en el Río de la Plata y en los ríos Paraná y Uruguay. Su pequeño tonelaje no lo hace adaptable para escuelas de Torpedistas por falta de capacidad. De los seis que se incorporaron en el año 1890 solo quedan dos en servicio que, debido a su estado general, deberán ser radiados de la lista de buques de la Escuadra, pudiendo ser transformados en embarcaciones auxiliares para el servicio de las Jefaturas de Regiones. Tienen 35 años de servicios.

Material fluvial

Buques modernos

Cañoneros “ROSARIO” y “PARANÁ” – Incorporados en 1910. Son dos unidades muy utilizables por sus características para operaciones en algunos de nuestros ríos. Su estado de conservación es bueno, y con las recientes reparaciones de sus generadores, conservan sus condiciones militares iniciales.

Buques antiguos

Guardacostas “LIBERTAD” e “INDEPENDENCIA” – Incorporados en el año 1892 y 1893. La edad de estos buques les ha hecho perder una gran parte de su valor militar. Su estado general está en relación con su edad. Actualmente se les utiliza como buques escuela y con algunas modificaciones en sus características generales, pueden aún ser de utilidad para sostén de toda operación fluvial que deba llevarse a cabo en los Ríos de la Plata, Bajo Uruguay y en el Bajo Paraná, completando la acción de los cañoneros “PARANÁ” y “ROSARIO”. Su artillería

sin embargo es tan deficiente que se impondría el cambio en caso necesario.

Cañonero “PATRIA” – Incorporado en 1893. Este buque está en muy mal estado y no tiene ningún valor militar. Se impondrá su radiación de la lista de buques de la Armada.

Guardacostas (Monitores) “EL PLATA” y “LOS ANDES” – Incorporados en el año 1874. La antigüedad de estos buques hace que sus características no respondan a las exigencias actuales. Su estado de conservación ha dejado de ser bueno y están prácticamente radiados, pues uno de ellos (“LOS ANDES”) es estacionario de prácticos y el otro, está en desarme total, habiendo últimamente servido, en Concepción del Uruguay, para depósito de los aprendices reclutados, para lo cual también adolece de fallas por su falta de comodidad y de condiciones higiénicas apropiadas para ese fin.

Buques escuela

Material antiguo

Fragata “PRESIDENTE SARMIENTO” – Incorporada en el año 1898. Este buque sigue desempeñando hace 27 años las funciones para las cuales fue adquirido, pero no podrá continuar por mucho tiempo más en ellas. Su estado es regular y será necesario suspender sus viajes para hacerle reparaciones generales, si el estudio previo que se haga justifica el gasto. En caso contrario habría que adquirir uno nuevo. Aún con las reparaciones generales este buque solo podrá ser utilizado algunos años más.

Guardacosta “ALMIRANTE BROWN” – Incorporado en el año 1880. Tiene 45 años de edad, y ya fue radiado como buque de combate. Se lo mantiene todavía en servicio, porque no se dispone de otro buque para Escuela de

Artillería. Desapareciendo esta razón habrá que radiarlo, no debiéndose siquiera pensar en reparaciones, que además de ser costosas no mejorarán sus condiciones.

Buques auxiliares
Transporte de Mar

Material moderno

Transporte “BAHÍA BLANCA” – Incorporado en el año 1918. Este transporte está en muy buenas condiciones, es un valioso auxiliar para la flota y responde en un todo a las funciones que como tal pueden serle asignadas. No es apropiado para buque carbonero por no tener las instalaciones convenientes para rápidas operaciones de esta clase y por estar preparadas sus bodegas para carga general y no para carbón.

Transporte “AMÉRICA” – Incorporado en el año 1922. Es el ex-vapor americano “HECTOR LAKE” que fue entregado por el Shipping Board de los Estados Unidos como parte de la indemnización por los daños producidos por el paquete “AMERICAN LEGION” a buques de la Armada. Su estado de conservación es bueno. Su escasa velocidad reduce enormemente sus condiciones como elemento auxiliar.

Buque Tanque “MINISTRO EZCURRA” – Incorporado en el año 1914. Es el único buque de esta clase que posee la Marina para su aprovisionamiento de petróleo. Su estado es bueno a pesar de los servicios intensivos que ha venido prestando en los once años que lleva de incorporado a la Marina. Tiene el inconveniente de su poca velocidad y de su escasa capacidad de carga.

Material antiguo

Transporte “CHACO” y “PAMPA” – Incorporados en el año 1896. Ambos transportes han sido radiados por las malas condiciones en que se encuentran.

Transporte “GUARDIA NACIONAL” – Incorporado en el año 1898. Este buque no está tampoco en buen estado de conservación pero puede prestar servicios todavía por dos o tres años.

Transporte “RÍO NEGRO” – Incorporado en el año 1921. Es el antiguo pontón “TIEMPO” (construido en el año 1864) que permaneció fondeado como tal en Ushuaia desde el año 1898 hasta el año 1919 en que se iniciaron las reparaciones necesarias para su empleo como transporte, con la utilización del material de máquinas y calderas que pertenecieron al Crucero “25 DE MAYO”. Se utiliza para el servicio de transporte en la costa Patagónica.

Transporte “PATAGONIA” – Incorporado en el año 1917. Es el antiguo Crucero “PATAGONIA” (construido en el año 1885) que se le transformó en transporte con utilización de algunos elementos de máquinas que pertenecieron al Crucero “25 DE MAYO”. Los trabajos de transformación, al igual que los del “RÍO NEGRO” fueron hechos en los talleres del Arsenal Naval Buenos Aires bajo la exclusiva dirección del personal técnico de la Armada. El estado de este buque es bueno y ha prestado servicios eficientes como transporte de la Costa Patagónica, pero nótese ya la necesidad de continuas reparaciones para mantenerlo en condiciones de navegar.

Transporte “1ro. DE MAYO” – Incorporado en el año 1890. Ha sufrido recientemente reparaciones generales y se encuentra en buenas condiciones de servicio.

Transporte “VICENTE F. LÓPEZ” – Construido en 1906 e incorporado a la Escuadra en 1914. Sus condiciones son regulares. Su estado de conservación regular. Fue

buque adquirido para traer al país explosivos por convenir así, dadas las tarifas que correspondían pagar por fletes de esa naturaleza a las compañías navieras. Presta servicios en la Tierra del Fuego, para lo cual es todavía utilizable. Necesita grandes reparaciones.

Transportes de Río

Material antiguo

Transportes “CONSTITUCIÓN”, “ENTRE RÍOS”, “SAN ANTONIO”, “SAYHUEQUE”, “NAMUNCURÁ”, “INACAYAL” y “TEUCO. El estado de estos buques es malo, todos ellos muy viejos. El “NAMUNCURÁ” está adscrito al servicio del Ministerio de Obras Públicas y el “TEUCO” al servicio de la Gobernación de Río Negro. El “SAYHUEQUE” e “INACAYAL” deben ser totalmente radiados pues su estado no admite reparaciones, el resultado no compensaría su costo. El “CONSTITUCIÓN” (antigua bombardera del año 1874), el “ENTRE RÍOS” (pequeño vaporcito sin capacidad suficiente) y el “SAN ANTONIO” (de menor capacidad que el “ENTRE RÍOS”) están al servicio de la Dirección General Administrativa para aprovisionamientos de las Dependencias de Marina situadas en los ríos.

Avisos

Material moderno

“A.1”, “A.2”, “A.3”, “A.4”, “A.5”, “A.6”, “A.7”, “A.8”, “A.9” y “A.10”. Incorporados en el año 1923. Su estado general es bueno. Para su utilización eficiente deben sufrir algunos arreglos, en especial la adopción exclusiva del petróleo, a fin de reducir sus consumos y el personal requerido para su manejo.

Material antiguo

Avisos “GAVIOTA”, “USHUAIA”, “RESGUARDO” Y “VIGILANTE”. Son buques muy viejos que por sus condiciones generales y su estado deben ser totalmente radiados. El costo de mantenimiento de estos buques es muy superior a los servicios que pueden prestar.

*Remolcadores***Material moderno**

Remolcador “AZOPARDO” – Incorporado en el año 1922. Fue entregado por el Shipping Board de los Estados Unidos en reemplazo del antiguo “AZOPARDO” que fue echado a pique por el “AMERICAN LEGION”. Su estado en general es bueno y se mantiene en servicio.

Remolcadores “ONA” y “QUERANDI” – Incorporados en el año 1914. Estos dos remolcadores fueron adquiridos para el servicio de la Escuadra. Su estado es bueno y responden perfectamente a los servicios que les están asignados.

Material antiguo

Remolcador “TEHUELICHE” y “FUEGUINO” – Incorporados en el año 1900. Su estado es aún bueno, a pesar de sus muchos años de servicio.

Remolcadores “CORVINA”, “MERO”, “R. 51”, “R.3”, “DELFIN”, “PENGUIN”, “CORMORAN”, “PETREL” y “ALBATROS”. Son pequeños remolcadores sin valor alguno dada su reducida capacidad de remolque, velocidad y años de servicios. Deben ser radiados, pues el costo de su mantenimiento no responde a los servicios que prestan.

Balizadores

Material moderno

Balizador “ALFÉREZ MACKINLAY” – Incorporado en el año 1914. Está en buenas condiciones y presta servicios a la División de Hidrografía y Faros, respondiendo a las características que deben tener buques de esta naturaleza.

Material antiguo

Balizador “REPUBLICA” – (antigua bombardera) – Incorporado en el año 1874. Está exclusivamente asignado al servicio de balizamiento del canal de Puerto Belgrano, no siendo utilizable para ningún otro trabajo. Su estado de conservación es malo y debe sustituirse por otro buque más apropiado y que pueda atender los faros del litoral marítimo para lo cual no es suficiente el “ALFÉREZ MACKINLAY”.

Grúas

Grúa “PILCOMAYO” – (antigua bombardera) – Incorporada en el año 1874. Está fuera de servicio; aún cuando no ha sido totalmente radiada. Su estado es malo. Su capacidad insignificante y solo se la puede utilizar para levantar pesos pequeños.

Fuente: DEHN, Fondo Dehn, Caja 261, Proyecto de Renovación del Material Naval (1925), “Análisis de la composición y situación de la Flota y sus necesidades”, fojas 1-15.

Acuerdo del 18 de Mayo (1926)

Acuerdo del 18 de mayo de 1926
Con imputación a la Ley 6283

Buenos Aires, 18 de mayo de 1926

Visto lo informado por el Departamento de Marina, y
CONSIDERANDO

Que el Poder Ejecutivo al solicitar al Honorable Congreso la sanción del proyecto de Ley que ha merecido ya la aprobación del Honorable Senado, manifestó claramente la necesidad imprescindible en que se encuentra la Marina de Guerra, de iniciar lo antes posible la renovación de su material auxiliar de mar, para ponerse en condiciones de desarrollar sus actividades dentro del cuadro mínimo de organización que le corresponde;

Que mientras el Honorable Congreso resuelve definitivamente este asunto es conveniente hacer algunas adquisiciones que son el complemento indispensable y urgente de la renovación ya realizada, de los Acorazados “Rivadavia” y “Moreno”, completando así una unidad táctica que es el minimum de lo que se necesita por ahora para que los desembolsos hechos sean de alguna eficacia;

Que la Ley No. 6283 está en pleno vigor y permite al P. E. adquirir algunos de los elementos necesarios a este fin concordando el programa de dicha Ley con los progresos alcanzados y la experiencia recogida en la última guerra europea, así como las limitaciones impuestas por el Tratado de Washington;

Que el cambio de algunas unidades por otras como el submarino, que en la fecha de la Ley estaba en estado de experimentación, no altera y antes al contrario, consulta mejor el propósito de la Ley 6283 y se ciñe a su espíritu, manteniendo el tonelaje que ella autoriza, reduciéndose considerablemente la suma a gastar;

Que al estallar el conflicto europeo estaban en vías de terminación ocho Exploradores, que no pudieron incorporarse a nuestra Escuadra por haber sido requisados, ingresando el importe de esas rescisiones a Rentas Generales, quedando afectado al cumplimiento de la Ley 6283;

Que desde la sanción de dicha Ley se han radiado buques esenciales, debiendo en breve el Departamento de Marina proceder a radiar el resto de los elementos auxiliares de mar, indispensables para acompañar a nuestros dos Acorazados y para ejercer la vigilancia y policía de nuestro extenso litoral marítimo;

Que en estas condiciones y hasta tanto el Honorable Congreso sancione la Ley a estudio, es indispensable iniciar el reemplazo, a manos de un tonelaje equivalente al de los buques requisados teniendo en cuenta que estos buques una vez ordenados tardarán todavía más de dos años en incorporarse y que para esa fecha será ya necesario radiar al "Buenos Aires" último de los Cruceros, y atento a la autorización que le confiere al Poder Ejecutivo la Ley 6283.

El Presidente de la Nación Argentina
En Acuerdo General de Ministros,
DECRETA:

Art. 1º — Autorízase al Departamento de Marina para adquirir dos cruceros conductores de flotilla, dos exploradores, tres submarinos y dos barcos a vela y máquina para la policía marítima en los mares del Sud, con un tonelaje aproximado de 14.000 toneladas.

Art. 2º — El gasto que ocasione el cumplimiento del artículo anterior será imputado a la Ley 6283, quedando autorizado el Ministerio de Hacienda a negociar, si fuera necesario, las operaciones de crédito que dicha Ley autoriza y que demande la ejecución de este Acuerdo, y siendo entendido que la suma total autorizada no excederá de 32.000.000 de pesos moneda nacional, y los pagos

anuales de 10.000.000 de pesos los dos primeros años y de 12.000.000 de pesos moneda nacional el tercer año.

Art. 3º — Comuníquese, etc.

Firmada: ALVEAR — M. Domecq García — Agustín P. Justo — Víctor M. Molina — José P. Tamborini — Ángel Gallardo — Roberto M. Ortíz — Antonio I. Sagarna — Emilio Mihura.

Fuente: Argentina, Buenos Aires, Museo Naval de la Nación, Donación Domecq García, *Antecedentes útiles — Programa Naval — Ley 11.378*, “Acuerdo del 18 de mayo de 1926. Con imputación a la Ley 6283”, Buenos Aires, 18/05/1926.

Ley Nº 11.378 (1926)

El Senado y Cámara de Diputados etc.

ARTÍCULO 1º — Autorízase al Poder Ejecutivo para incorporar a la escuadra:

- a. 3 — Tres Cruceros ligeros, en reemplazo del “25 de Mayo”, “9 de Julio”, y “Patria”.
- b. 6 — Seis Destruyores en reemplazo del “Mendoza”, “Salta”, “Rioja” y “San Juan”, construidos en Francia, y “San Luis”, “Santiago”, “Santa Fe” y “Tucumán” encargados a astilleros alemanes en virtud de la Ley número 6283 y cuyos contratos fueron rescindidos.
- c. El material fluvial indispensable para reemplazar al “Andes”, “Plata”, “Libertad” e “Independencia” y a las embarcaciones auxiliares destinadas a levantamientos hidrográficos, mantención del balizamiento, cuidado de los Faros y vigilancia de la Costa Sur, que ya no estén en condiciones de prestar estos servicios.

ARTÍCULO 2º — Autorízase igualmente al Poder Ejecutivo para adquirir dos grupos de (3) tres submarinos cada uno, y para iniciar la construcción de los talleres, varaderos y cuarteles necesarios para su reparación y mantenimiento en el Puerto de Mar del Plata, y para efectuar las ampliaciones en los arsenales de Puerto Belgrano, Río de la Plata y Bases Aeronavales, a fin de poder atender las necesidades de los nuevos servicios.

ARTÍCULO 3º — Queda autorizado el Poder Ejecutivo para iniciar el acopio de material de guerra, para contratar las estaciones radiotelegráficas, artillería antiaérea, catapultas para lanzamiento de aviones desde los buques y el material de vuelo necesario para los mismos, para adquirir las instalaciones de seguridad indispensables para el manejo de la artillería de los Acorazados y para reparar y dejar en condiciones de servicio los buques que aún se consideren útiles para la Escuadra.

ARTÍCULO 4º — Para hacer frente a todas estas adquisiciones autorízase al Poder Ejecutivo para invertir hasta la suma de (\$ o/s 75.000,000.—) SETENTA Y CINCO MILLONES DE PESOS ORO SELLADO, haciendo uso del crédito de la Nación por empréstitos internos o externos de un interés no mayor de (6%) seis por ciento y (1%) uno por ciento de amortización acumulativa en las series que el Poder Ejecutivo determine.

ARTÍCULO 5º — El gasto autorizado en el artículo anterior se hará en diez años, pudiendo invertirse en los primeros tres años hasta la cantidad de (35.000.000 \$ o/s) treinta y cinco millones de pesos oro sellado; en los tres años siguientes (\$ o/s 20.000.000) veinte millones de pesos oro sellado; y en los cuatro últimos años, veinte millones de igual moneda.

ARTÍCULO 6º — Autorízase al Poder Ejecutivo para promover la instalación de astilleros particulares en el país, pudiendo para ello conceder las facilidades que autorizaba la ley número 6500 y conceder primas hasta la cantidad de (300.000 \$ M/N.) trescientos mil pesos moneda nacional

anuales que se imputarían a la presente ley, elegir el terreno fiscal cuya ubicación considere más apropiada y, si así fuere conveniente, sobre la base de uno de los talleres dependientes del Ministerio de Marina. Al taller o talleres de construcción naval que se establezcan en virtud de estas facilidades se les dará preferencia para todas las construcciones que puedan hacerse en el país, por cuenta del Estado.

ARTÍCULO 7° — Los gastos que origine el cumplimiento de la presente ley se imputarán a la misma.

ARTÍCULO 8° — Comuníquese al Poder Ejecutivo, etc.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires a 29 de septiembre de 1926.

Elpidio González. — Gustavo Figueroa, Secretario del Senado. — José Arce. — David Zambrano, Secretario de la C. de Diputados.

Fuente: Portal oficial del Estado Argentino (Consultado: 02/11/2021). <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-11378-120711/texto>

Decreto del Poder Ejecutivo (1927)

Atento a la autorización que al P. E. da la Ley No. 11378, y

Considerando:

Que es impostergable la necesidad de dar comienzo a la renovación de la Escuadra, ordenando de inmediato la construcción de algunos de los buques que aquella Ley autoriza adquirir en su artículo 1°. para renovar parte del material flotante radiado;

Que en las conclusiones a que arriba el Departamento de Marina y en los estudios hechos por la Comisión Naval Argentina en Europa de las propuestas presentadas por las distintas casas extranjeras, tiene el P. E. los elementos de

juicio necesarios que le permiten resolver la adjudicación de las construcciones que deben hacerse.

El Presidente de la Nación Argentina
DECRETA:

Art. 1° – Autorízase al Ministerio de Marina para contratar la construcción en Italia, de dos Cruceros ligeros de 6.400 toneladas cada uno, por un valor total de (o\$s 9.000.000). Nueve millones de pesos oro sellado.

Art. 2° – Autorízase al mismo Ministerio para contratar en Inglaterra la construcción de tres Destruyores de 1.700 toneladas cada uno por un valor total de (o\$s 6.000.000). Seis millones de pesos oro sellado y de dos Sloops de 800 toneladas cada uno y dos remolcadores tipo “Ona” por un valor total de (o\$s 700.000). Setecientos mil pesos oro sellado.

Art. 3° – Autorízase al mismo Ministerio para construir en Francia, tres submarinos de 800/900 toneladas, por un precio total de (o\$s 3.600.000). Tres millones seiscientos mil pesos oro sellado.

Art. 4° – Autorízase al mismo Ministerio para adquirir material de aviación por un valor total de (o\$s 2.500.000) Dos millones quinientos mil pesos oro sellado, y munición para las nuevas construcciones, por un valor de (o\$s 1.000.000). Un millón de pesos oro sellado.

Art. 5° – La cantidad de (o\$s 22.800.000) Veintidós millones ochocientos mil pesos oro sellado, que importan las adquisiciones autorizadas en los anteriores artículos, será imputada al artículo 4° de la Ley 11.378.

Art. 6° – Comuníquese y pase al Ministerio de Hacienda a sus efectos.

Firmado: Alvear
M. Domecq García
Víctor M. Molina

Fuente: Argentina, Buenos Aires, Museo Naval de la Nación, Donación Domecq García, *Antecedentes útiles – Programa Naval – Ley 11.378*, “Decreto del Poder Ejecutivo”, Buenos Aires, 22/10/1927.

