



La Primera Guerra Mundial y su impacto en la Armada Argentina (1914-1928).

Autor:

Desiderato, Agustín Daniel

Tutor:

Tato, María Inés

2022

Tesis presentada con el fin de cumplimentar con los requisitos finales para la obtención del título Doctor de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires en Historia.

Posgrado





Universidad de Buenos Aires
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

Doctorado de la Universidad de Buenos Aires
Facultad de Filosofía y Letras

Área: Historia

Tesis de Doctorado

La Primera Guerra Mundial y su impacto en la Armada Argentina
(1914-1928)

Doctorando: Agustín Daniel Desiderato

Directora: María Inés Tato

Buenos Aires, 10 de febrero de 2022

Índice

AGRADECIMIENTOS	1
ÍNDICE DE ILUSTRACIONES	3
INTRODUCCIÓN	4
Descripción del tema, planteamiento del problema y objetivos	4
Estado de la cuestión	7
Marco teórico y metodología	17
Estructura de la tesis	21
 PARTE I: 1914-1918	
CAPÍTULO 1: BREVE RESEÑA DE LA ARMADA EN LOS ALBORES DE LA PRIMERA GUERRA TOTAL DEL SIGLO XX	23
Introducción	23
Organización y funciones	23
Bases, arsenales y otras dependencias	27
Divisiones y buques	30
Combustibles: carbón y ¿petróleo?	32
El componente aéreo: la Aviación Naval	35
Personal	37
La educación de los oficiales	40
Doctrinas navales	42
El “Club Social” de la oficialidad: el Centro Naval	45
Consideraciones finales	49

**CAPÍTULO 2: EFECTOS DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL
SOBRE LA NEUTRALIDAD, ECONOMÍA, COMERCIO Y
NAVEGACIÓN DE LA REPÚBLICA ARGENTINA 51**

Introducción	51
La defensa de los mares y la preservación de la neutralidad	51
La neutralidad bajo amenaza	57
Las consecuencias sobre la economía, el comercio y la navegación	64
Consideraciones finales	78

**CAPÍTULO 3: LA ARMADA FRENTE A LOS IMPACTOS DE LA
PRIMERA GUERRA MUNDIAL 80**

Introducción	80
La situación de la Armada	80
Problemas de equipamiento y promesas de modernización	87
La Gran Guerra observada por los oficiales navales argentinos	103
Transformando las observaciones en lecciones y enseñanzas	119
¿Hacia una solución definitiva? El plan de modernización naval del radicalismo de 1918	126
Consideraciones finales	128

**CAPÍTULO 4: EL MODELO PROFESIONAL DE LA ARMADA
FRENTE A LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL 130**

Introducción	130
La polarización de la sociedad argentina	130
Las influencias externas en la Armada	132
¿Una simpatía sin opiniones? La pasiva aliadofilia	135
Ceremonias, banquetes y reuniones protocolares	142
Consideraciones finales	148

PARTE II: 1919-1928

CAPÍTULO 5: LOS OFICIALES DE LA ARMADA DURANTE LA INMEDIATA POSGUERRA: LECCIONES Y REFLEXIONES ANTE LA NECESIDAD DE UN PLAN DE MODERNIZACIÓN	150
Introducción	150
La experiencia de la guerra en la inmediata posguerra	150
La situación material de la Armada y las demandas de la oficialidad	160
Diseñando proyectos de modernización durante la era del desarme	170
Consideraciones finales	181
CAPÍTULO 6: DISEÑO, DEBATE Y EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE MODERNIZACIÓN NAVAL	183
Introducción	183
La Armada, la posguerra y la primera presidencia de Yrigoyen	183
La gestión de Alvear y la primera fase de la modernización naval	189
Debate y aprobación de la ley 11.222	194
Cuestiones todavía no atendidas	200
El nuevo proyecto de modernización de 1925	203
Debate y aprobación de la ley 11.378	205
La aplicación de la ley 11.378: compra y adquisiciones para la Armada	219
Consideraciones finales	224
CONCLUSIONES	226
FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA	230

ANEXOS

1. Glosario	252
2. Leyes, acuerdos y decretos	254
2.1 – Ley N° 6.283 (1908)	254
2.2 – Ley N° 11.222 (1923)	255
2.3 – Acuerdo del 18 de mayo (1926)	257
2.4 – Mensaje del Proyecto de Ley de Armamentos Navales (1926)	258
2.5 – Ley N° 11.378 (1926)	262
2.6 – Decreto del Poder Ejecutivo (1927)	264
3. Ministros de Marina 1914-1828	265
4. Presidentes del Centro Naval 1914-1928	266
5. Directores de la Escuela Naval Militar 1914-1928	266
6. Buques y personal	267
6.1. Escalafón del Personal Subalterno (marzo 1914)	267
6.2. Buques de guerra y auxiliares (1914 - 1917 - 1923)	269

Agradecimientos

Esta tesis fue posible luego de un gran esfuerzo y dedicación, con años de trabajo en los que afortunadamente nunca faltó la ayuda, colaboración y afecto de muchas personas. En primer lugar, quisiera agradecer a María Inés Tato, mi directora, por sus enseñanzas y consejos, por sus lecturas atentas y por la paciencia con la que ha sabido guiarme siempre. Por su ejemplo de profesionalismo y su don de buena gente, y muy especialmente por haber depositado su confianza y su tiempo en mí.

En esta investigación fue fundamental el soporte del Grupo de Estudios Históricos sobre la Guerra (GEHiGue), del que orgullosamente formo parte desde 2017. Sus actividades y espacios de discusión me conectaron con numerosos autores y me abrieron a nuevas preguntas y aproximaciones. De todo ello, aprendí muchísimo. Además, por vía suya tuve la suerte de conocer el prestigioso *Historial de la Grande Guerre*, de Péronne (Francia), museo y centro de investigación internacional dedicado a la Primera Guerra Mundial. De esa experiencia, casi mítica para mí, me llevé importantes aprendizajes y la amistad de muchos colegas.

Agradezco al Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), por concederme una beca de finalización de doctorado, en abril de 2020, que fue de gran ayuda para terminar esta tesis en tiempo y forma. También al Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani”, por permitirme radicar ahí mi beca, y a la Universidad de Buenos Aires (UBA), por la oportunidad de cursar un doctorado de excelencia, prestigio y reconocimiento internacional.

No quisiera olvidarme de los archivistas y bibliotecarios, por su asesoramiento y colaboración en la siempre tan ardua, pero hermosa, tarea de la investigación. Saludo especialmente a Claudia Bonisi, de la biblioteca del Centro Naval, a Anabella Marín, 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, a mi familia. A mi padre y a mi madre, Daniel y Silvia. A mi hermano, Nicolás. A Cecilia y Roberto. A mis abuelos, María Luisa, Salvador, Lola y Ricardo. A Mariana, mi compañera de ruta desde hace muchos años, que supo 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 últimas palabras, mientras la escucho reír, rodeada de sus juguetes.

Índice de ilustraciones

Cuadro 1: Organigrama del Ministerio de Marina.....	25
Gráfico 1: Antigüedad de los buques de guerra (a julio de 1914).....	32
Tabla 1: Escalafón del Cuerpo General y Auxiliar (marzo 1914).....	37
Tabla 2: Personal subalterno (marzo 1914).....	38
Gráfico 2: Movimiento general de puertos 1913-1917 (en toneladas).....	72
Gráfico 3: Presupuestos anuales del Ministerio de Marina 1914-1917 (en pesos moneda nacional).....	95
Gráfico 4: Procedencia de los buques de la Armada en 1914 (por país).....	133
Gráfico 5: Antigüedad de los buques de la Armada 1923.....	191

Introducción

Descripción del tema, planteamiento del problema y objetivos

La Gran Guerra o Primera Guerra Mundial - como se la conoció después - fue el primer conflicto total y global del siglo XX.¹ Su escala, duración y carácter fueron tales que, por primera vez, las innovaciones tecnológicas en curso podrían influir decisivamente en el combate. Por ello mismo, ambos bandos movilizaron grupos de profesionales, capacitados científicamente, para investigar y desarrollar avances técnicos con fines militares. Sin embargo, la guerra también convivió con el concepto de masa, es decir, el crecimiento exponencial de ejércitos y flotas que había monopolizado los enfrentamientos desde la era napoleónica.² Esa combinación entre tecnología y combate en masa transformó a la Gran Guerra en un evento de violencia que “devoró” hombres y recursos, provocando la muerte de cientos de miles de civiles, diez millones de combatientes y la “pérdida de una inocencia” que jamás se recuperaría.³

En su faceta específicamente naval, la Primera Guerra Mundial significó una “lucha implacable” por el control de los suministros internacionales de materiales de guerra y alimentos.⁴ Y fue diferente a cualquier conflicto previo, tanto por su duración como por las innovaciones tecnológicas que allí se emplearon. Mientras que en la era de la navegación a vela - siglos XVII y XIX - la tecnología, las tácticas y la vida a bordo

¹ Sobre el carácter total de la Gran Guerra, ver: HORNE, John, “Introduction: mobilizing for total war, 1914-1918”, en HORNE, John (ed.), *State, Society, and mobilization in Europe during the First World War*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, pp. 1-18; BECKER, Annette, “The Great War: World war, total war”, en *International Review of the Red Cross*, vol. 97, núm. 900 (2015), pp. 1029-1045; Por su parte, el aspecto global fue trabajado por varios autores: STRACHAN, Hew, “The First World War as a global war”, en *First World War Studies*, vol. 1, núm. 1 (2010), pp. 3-14; SONDHaus, Lawrence, *World War I: The Global Revolution*, New York, Cambridge University Press, 2011; 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, núm. 4 (2014), pp. 786-800; JANZ, Oliver, “Einführung: Der Erste Weltkrieg in globaler Perspektive”, en *Geschichte und Gesellschaft*, vol. 40, núm. 2 (2014), pp. 147-59; BLEY, Helmut y Anorthe KREMERS (eds.), *The world during the First World War. Perceptions, experiences and consequences*, Essen, Klartext, 2014; LAKITSCH, Maximilian, REITMAIR-JUÁREZ, Susanne y Katja SEIDEL (eds.), *Bellicose Entanglements. 1914: The Great War as a Global War*, Zurich, Lit Verlag, 2015.

² JOHNSON, Jeffrey, “Science and Technology”, en DANIEL, Ute, GATRELL, Peter, JANZ, Oliver, HEATHER, Jones, KEENE, Jennifer, KRAMER, Alan y Bill NASSON (eds.), *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 [consulta: 5 de octubre de 2020]; SHOWALTER, Dennis, “On the Road to Modern War”, en DANIEL, Ute et al. (eds.), *1914-1918-online...*, cit., 2016 [en línea] http://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/on_the_road_to_modern_war [consulta: 5 de octubre de 2020].

³ BECKER, Annette, “The Great War...”, cit., pp. 1029-1030.

⁴ HORNE, John (ed.), *A Companion to World War I*, Wiley-Blackwell, Chichester, 2012, p. xviii.

poco habían cambiado, sí lo habían hecho entre el final de las guerras napoleónicas y el inicio del siglo XX. Desde entonces, profundos cambios transformaron la naturaleza del enfrentamiento que tenía lugar en el mar.⁵

Dicho lo anterior, cabe preguntarse sobre cómo los oficiales de la Armada Argentina interpretaron los eventos de la Primera Guerra Mundial y qué lecturas hicieron de las estrategias, tácticas y armas empleadas por los beligerantes. También es de interés analizar qué ocurrió en la inmediata posguerra, para observar si los efectos e impactos del conflicto perduraron entre los oficiales argentinos. Una cita de un retirado teniente de navío parece indicar que sí, que la guerra impactó en ellos y así siguió haciéndolo tiempo después de su finalización. Se refería a la Gran Guerra como un “enorme crimen” y una “hecatombe que había arrasado todo lo que era soberbio y hermoso”.⁶ Decía que:

... no respetó, a nadie, ni a nada, que violó tratados, que consagró crímenes colectivos, que masacró, aplastó, incendió, dejando como recuerdo de sus pasos, ruinas humeantes, mujeres enlutadas, campos yermos... los hombres de estado, los dirigentes de los pueblos, los encauzadores de las acciones, los que habían a sangre fría preparado el terreno para la guerra, decretándola después y asistiendo impasibles desde su mesa de escritorio a las brutalidades desencadenadas, vieron la necesidad de iniciar una guerra polemista, para inculpar a los demás, las responsabilidades enormes en que habían incurrido, quienes abrieron las puertas del Averno, desatando las furias, saturando el ambiente de odios y crueldades, y poniendo la nota triste de su voto, para que la Europa, cuna de todas las riquezas, de todos los esplendores, de donde la civilización irradiaba sus luces magníficas al mundo entero, cayera de golpe, aniquilada en sus preciosas riquezas materiales y morales, arrasadas por la ola destructora que todo lo consume, lo tritura, lo hunde.⁷

Este breve escrito muestra lo fructífero que resultaría analizar el impacto de la guerra entre los oficiales argentinos, pero desde una impronta social y cultural que dialogue con sus perfiles y formación, con sus trayectorias profesionales, concepciones y prácticas.⁸ Esto ampliaría la ronda de preguntas posibles.

Y sin embargo, más allá de esa potencialidad, la relación entre la Gran Guerra y la Armada Argentina permanece mayormente desatendida e inexplorada por la historiografía. Varios motivos podrían explicarlo. En primer lugar, por el poco interés que

⁵ OSBORNE, Eric W., “Naval Warfare”, en DANIEL, Ute et al. (eds.), *1914-1918-online...*, cit., 2016 [en línea] http://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/naval_warfare [consulta: 5 de octubre de 2020].

⁶ GONZÁLEZ, Lucio P., *La nueva guerra mundial*, Buenos Aires, Vial y Zona Editores, 1935, p. 10.

⁷ *Ibid.*

⁸ SOPRANO, German, “Fuerzas Armadas, Estado y sociedad en la Argentina de los siglos XX y XXI ¿Qué se puede aprender de una historia social y cultural de los militares y de la guerra en el siglo XIX?”, en TATO, María Inés et. al., *Guerras del siglo XX...*, p. 14.

han recibido las instituciones navales en la producción académica argentina, particularmente, la investigación histórica realizada sobre la Marina, más allá de sus historia oficiales.⁹ Cuando se ha manifestado cierto interés, este ha sido, en su mayor parte, en el siglo XIX, en el período de las guerras por la independencia de la corona española y apoyándose en cuestiones netamente militares, como campañas, operaciones, maniobras y batallas.¹⁰ En segundo lugar, por el irrelevante lugar que ocupa el mar en el esquema geopolítico y estratégico del país y los complejos conocimientos técnicos que requieren los estudios navales.¹¹ En tercer lugar, porque la propia Armada se ha mantenido relativamente aislada de la sociedad militar, en particular, y del escenario histórico nacional, en general.¹² En cuarto lugar, porque los estudios sobre las Fuerzas Armadas están mayormente nucleados en la participación e intervención militar en la escena política y no en cuestiones bélicas; algo que se explica, en parte, por las escasas guerras interestatales producidas en Latinoamérica durante el siglo XX y el prácticamente nulo involucramiento en conflictos de alcance global.¹³

Dicho lo anterior, esta tesis doctoral se dedicará al estudio de la Armada Argentina, en el marco de los efectos, impactos e influencias que experimentó como consecuencia de la Primera Guerra Mundial, entre 1914 y 1928.¹⁴ El marco cronológico no solo abarca la completa duración del conflicto, sino también la inmediata posguerra y buena parte de la década del veinte. Esto último para poder incluir y estudiar las repercusiones en el mediano plazo, identificando, por su parte, el grado de permanencia e influencia que tuvo en la oficialidad de la Armada y en las iniciativas políticas, concretadas o no, de las presidencias radicales de Hipólito Yrigoyen (1916-1922) y Marcelo Torcuato de Alvear (1922-1928). Pero, además, esta tesis se extiende hasta 1928,

⁹ SAHNI, Varun, “Not Quite British: A Study of External Influences on the Argentine Navy”, en *Journal of Latin American Studies*, vol. 25, núm. 3 (1993), p. 491.

¹⁰ VENTURINI DI BIASSI, Francisco N., *Análisis de la política naval argentina a partir de la implementación de la Ley de Renovación del Material Naval n° 11.378. Repercusiones e influencias en el ámbito civil y militar durante los gobiernos radicales de Marcelo T. de Alvear e Hipólito Yrigoyen (1922-1930)*, Tesis de Licenciatura, Universidad Nacional del Sur, 2012, p. 6; OYARZÁBAL, Guillermo A., *Los marinos de la Generación del Ochenta*, Buenos Aires, Emecé, 2005, p. 15.

¹¹ OYARZÁBAL, Guillermo A., *Los marinos...*, cit., p. 15.

¹² ROUQUIÉ, Alain, *Poder...*, cit., p. 101.

¹³ SOPRANO, Germán y Alejandro RABINOVICH, “Para una historia social de la guerra y los militares en Sudamérica. Perspectivas de historia comparada, conectada y de largo plazo. Siglos XIX-XX”, en *Polhis. Revista Bibliográfica del Programa Interuniversitario de Historia Política*, vol. 10, núm. 20 (2017), pp. 10-11.

¹⁴ Durante esta tesis nos referiremos indistintamente a nuestro objeto de estudio como la “Armada” o la “Marina”. Ambos vocablos refieren a lo mismo y en las fuentes son mencionadas en cualquiera de las dos formas. La descripción de la situación operativa, organizacional y material de la Armada, con sus bases, apostaderos y reparticiones, unidades, buques y elementos, modelos educativos y distribución de personal, ha sido explicada, en detalle, en el capítulo 1.

porque fue allí cuando comenzaron a llegar al país las primeras unidades de guerra adquiridas por la Ley 11.378 (1926), que modernizó y transformó a la Armada en base (y sobre) muchas de las experiencias, lecciones y enseñanzas de la Primera guerra Mundial.

Los objetivos de esta tesis son los siguientes:

- Analizar las repercusiones e impactos de la Primera Guerra Mundial en la Armada Argentina. A modo de hipótesis sostenemos que, a pesar de su neutralidad, las fuerzas navales argentinas experimentaron profusos cambios durante y después del conflicto, y que sus oficiales fueron activos observadores de los acontecimientos, sobre los cuales extrajeron lecciones y enseñanzas útiles al país.
- Identificar cuáles fueron los principales aportes de la Gran Guerra en materia naval, analizando cómo la Armada Argentina reaccionó ante ello.
- Evaluar si el modelo profesional de la Armada se vinculó con la postura de la Argentina ante la guerra y detectar si, en efecto, existieron posicionamientos dentro de la Institución, entre germanófilos y aliadófilos u otras tendencias.
- Investigar cuáles fueron las rupturas y continuidades de la Armada en la inmediata posguerra. Indagar si el desarrollo del conflicto dejó consecuencias en los aspectos materiales y operacionales de la Institución.
- Analizar si la Gran Guerra fomentó, entre los oficiales de la Armada, ideas sobre los intereses marítimos y la defensa nacional.

Estado de la cuestión

Tal como indican Jay Winter y Antoine Prost, la historia de la Gran Guerra se ha construido sobre varias configuraciones historiográficas. La primera, de carácter político, diplomático y militar, fue contemporánea al desarrollo de la guerra y se extendió hasta varios años después de su finalización. Estuvo prácticamente monopolizada por generales y hombres de estado, que escribieron como testigos directos del conflicto, facilitando sus propios testimonios y algunos documentos oficiales. Más tarde, una primera generación

de historiadores se uniría a esta corriente, aportando nuevos enfoques metodológicos. Sin embargo, lo hicieron observando la guerra desde arriba, a gran escala, a partir de los relatos de las personalidades más destacadas, desestimando las experiencias cotidianas de los combatientes y no combatientes.¹⁵

La segunda corriente surgió entre las décadas de 1950 y 1960 y fue protagonizada por investigadores interesados en la historia desde abajo, con una interpretación más amplia de la guerra, sin limitarse a lo militar y diplomático sino incluyendo lo social y lo económico, la opinión pública y la experiencia de los soldados en el frente. Esta corriente fue dinámica, debido al interés general que por entonces recibió la Gran Guerra, la ampliación de la documentación disponible y, sobre todo, al aporte de la historiografía marxista, con su interés puesto en los actores - las clases sociales - y sus relaciones de acuerdo y conflicto.¹⁶ Por evolución de esta última, surgió la tercera configuración historiográfica, entre las décadas de 1970 y 1980. En ella la cultura ocupó un rol central. Comenzó a estudiar cómo hombres y mujeres dieron sentido a su experiencia de guerra, incorporando cuestiones hasta el momento no exploradas, tales como las representaciones del conflicto en la literatura, el arte y la memoria, entre otros.¹⁷

El campo de estudios sobre la Gran Guerra se encuentra transitando hoy por una cuarta corriente, que surgió en los últimos años, en parte, producto del giro cultural y del enfoque transnacional de la guerra.¹⁸ Como sostienen Olivier Compagnon y Pierre Purseigle, con ella se corrió el eje eurocéntrico que tradicionalmente habían asumido los especialistas, concentrados casi exclusivamente en el frente europeo y desestimando espacios como Asia, África o Latinoamérica, por considerarlos prolongaciones secundarias del conflicto y no tópicos de estudio en sí mismos. Por esa razón, ambos autores subrayan la necesidad de abandonar la clásica dicotomía centro-periferia, para contemplar la verdadera globalidad de la Gran Guerra.¹⁹ En esa operación resulta útil la historia global, porque rompe con los marcos espaciales de los estados nacionales e incorpora conexiones con otras geografías, favoreciendo el estudio de relaciones e

¹⁵ WINTER, Jay y Antoine PROST, *The Great War in History. Debates and Controversies, 1914 to the Present*, Cambridge, Cambridge University Press, 2005, pp. 7-15.

¹⁶ *Ibid.*, pp. 15-25.

¹⁷ *Ibid.*, pp. 25-31.

¹⁸ WINTER, Jay, "General Introduction", en WINTER, Jay (ed.), *The Cambridge History of the First World War. Global War*, vol. 1, Cambridge: Cambridge University Press, 2014, p. 1-10.

¹⁹ COMPAGNON, Olivier y Pierre PURSEIGLE, "Geographies of Mobilization and Territories of Belligerence during the First World War", en *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, vol. 71, núm. 1 (2016), pp. 37-60.

interacciones transfronterizas y suprarregionales.²⁰ Además, revela la existencia de nexos y vínculos económicos, políticos, sociales y culturales, como producto de los flujos de bienes, personas e ideas entre regiones.²¹

Con la renovación del campo historiográfico, comenzó a investigarse el impacto de la Gran Guerra en América Latina. En el particular caso de la República Argentina, se estudiaron aspectos económicos y políticos, tales como las repercusiones del conflicto en los sectores exportadores, el comercio, las finanzas, la balanza comercial, los gobiernos y las coaliciones políticas locales.²² También se trabajaron las consecuencias en el terreno diplomático e internacionalista, como las tensiones sobre el posicionamiento neutral del país, su política exterior y sus relaciones con los beligerantes.²³ Lo mismo para el campo social y cultural, donde se analizó el debate y la polarización que vivió la sociedad argentina, así como el rol de las comunidades de inmigrantes, la prensa, los centros culturales y los intelectuales, entre otras cuestiones.²⁴

²⁰ CONRAD, Sebastian, *What is global history?*, Princeton, Princeton University Press, 2016; CROSSLEY, Pamela, *What is global history?*, Cambridge, Polity Press, 2008; HOPKINS, A. G., *Global History. Interactions between the universal and the local*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2006.

²¹ HAUSBERGER, Bernd y Erika PANI, “Historia Global. Presentación”, en *Historia mexicana*, vol. 68, núm. 1 (2018), pp. 177-196.

²² ALBERT, Bill, *South America...*, cit.; ALÉN LASCANO, Luis, *Yrigoyen y la Gran Guerra*, Buenos Aires, Korrigan, 1974; BELINI, Claudio F. y Silvia BADOZA, “El impacto de la Primera Guerra Mundial en la economía argentina”, en *Ciencia Hoy*, vol. 24, núm. 139 (2014), pp. 21-26; DEHNE, Phillip, *On the far western front. Britain's first world war in South America*, Manchester, Manchester University Press, 2009; DÍAZ ARAUJO, Enrique, *Yrigoyen y la guerra*, Mendoza, Universidad Nacional de Cuyo, 1987; GOÑI DEMARCHI, Carlos A., SEALA, José N. y Germán W. BERRAONDO, *Yrigoyen y la Gran Guerra. Aspectos desconocidos de una gesta ignorada*, Buenos Aires, Ediciones Ciudad Argentina, 1998; RAYES, Agustina, “Los destinos de las exportaciones y la neutralidad argentina durante la Primera Guerra Mundial”, en *Política y cultura*, núm. 42 (2014), pp. 31-52; SIEPE, Raimundo y Montserrat LLAIRO, *Yrigoyen, la Primera Guerra Mundial y las relaciones económicas*, Buenos Aires, CEAL, 1992; VAN DER KARR, Jane, *La Primera Guerra Mundial y la política económica argentina*, Buenos Aires, Troquel, 1974; WEINMANN, Ricardo, *Argentina en la Primera Guerra Mundial: neutralidad, transición política y continuismo económico*, Buenos Aires, Biblos, 1994.

²³ LANÚS, Juan A., *Aquel Apogeo. Política internacional argentina, 1910-1939*, Buenos Aires, Emecé, 2001; PELOSI, Hebe C., “La Primera Guerra Mundial. Relaciones internacionales franco-argentinas”, en *Temas de Historia Argentina y Americana*, núm. 4 (2004), pp. 155-184; SCARFI, Juan Pablo, “El pensamiento legal internacional latinoamericano ante la Primera Guerra Mundial: El panamericanismo legal, el nuevo derecho internacional americano, y el renacimiento del latinoamericanismo defensivo (1914-1933)”, en COMPAGNON, Olivier, FOULARD, Camille, MARTIN, Guillemette y María Inés TATO (coords.), *La Gran Guerra en América Latina. Una historia conectada*, México D. F., CEMCA, 2018, pp. 203-220; SIEPE, Raimundo y Montserrat LLAIRO, *La democracia radical. Yrigoyen y la neutralidad 1916-1918*, Buenos Aires, CEAL, 1992; SOLVEIRA DE BÁEZ, Beatriz R., *Argentina y la Primera Guerra Mundial según documentos del Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto*, Córdoba, Centro de Estudios Históricos, 2004.

²⁴ COMPAGNON, Olivier, *América Latina y la Gran Guerra. El adiós a Europa (Argentina y Brasil, 1914-1939)*, Buenos Aires, Crítica, 2014; OTERO, Hernán, *La guerra en la sangre. Los franco-argentinos ante la Primera Guerra Mundial*, Buenos Aires, Sudamericana, 2009; RINKE, Stefan, *Latin America and the First World War*, Cambridge, Cambridge University Press, 2017; SÁNCHEZ, Emiliano G., *Guerra de palabras. Representaciones, debates y alienamientos de la prensa y la opinión pública de Buenos Aires ante la Gran Guerra (1914-1919)*, Tesis doctoral, Universidad de Buenos Aires, 2014; TATO, María Inés, *La Trinchera Austral. La sociedad argentina ante la Primera Guerra Mundial*, Rosario, Prohistoria, 2017.

Sobre las Fuerzas Armadas del período existen varios trabajos. Se dedican a su profesionalización, burocratización y modernización, y a su relación con las esferas política y social.²⁵ Esta literatura se concentra en el Ejército, con autores que también estudiaron la evolución institucional de la Fuerza y la marcada influencia que recibió de Alemania.²⁶ En esta línea existen trabajos recientes, orientados a los impactos de la Primera Guerra Mundial en el arma. Luis Esteban Dalla Fontana se interesó por las repercusiones del conflicto sobre los cuadros de oficiales y, en coautoría con María Inés Tato, también abordó algunas de las transformaciones de ese fenómeno bélico desde la experiencia del teniente coronel Emilio Kinkelin, oficial del Ejército y corresponsal de guerra del diario La Nación.²⁷ Pero, en comparación al Ejército, la Armada no recibió la

²⁵ AVELLANEDA, Aldo, "Distancia y compromiso (primera parte). El mundo militar y la cuestión política en Argentina a inicios del siglo XX", en *Cuadernos de Marte*, vol. 10, núm. 17 (2019), pp. 217-257; CORNUT, Hernán, "Pensamiento, profesionalización militar y conflicto en el ámbito del ABC a principios del siglo XX", en *PolHis*, vol. 10, núm. 20 (2017), pp. 126-160; FORTE, Ricardo, "Génesis del nacionalismo militar. Participación política y orientación Ideológica de las Fuerzas Armadas Argentinas al comienzo del siglo XX", en *Signos Históricos*, vol. 1, núm. 2 (1999), pp. 103-155; GARCÍA MOLINA, Fernando, *La prehistoria del poder militar en la Argentina. La profesionalización, el modelo alemán y la decadencia del régimen oligárquico*, Buenos Aires, Eudeba, 2010; JOHNSON, John J., *The military and society in Latin America*, Stanford, Stanford University Press, 1964; LIEUWEN, Edwin, *Arms and Politics in Latin America*, New York, Council on Foreign Relations, 1961; QUINTERNO, Hugo, *Fuego amigo: El ejército y el poder presidencial en Argentina (1880-1912)*, Buenos Aires, Teseo, 2014; ROUQUIÉ, Alain, *Poder Militar y Sociedad Política en la Argentina*, tomo I, Buenos Aires, Hyspamérica, 1986; SCENNA, Miguel Á., *Los militares*, Buenos Aires, Editorial de Belgrano, 1980; SOPRANO, Germán y Virginia MELLADO, "Militares y élites en la Argentina del siglo XX y XXI. Problematicando definiciones teóricas y usos empíricos de las categorías", en *Población & Sociedad*, vol. 25, núm. 2 (2018), pp. 157-188.

²⁶ CORNUT, Hernán, "Las fuerzas militares terrestres en el Cono Sur de América a principios del siglo XX", en *Investigaciones y Ensayos*, núm. 69 (2020), pp. 5-21; CORNUT, Hernán, "La profesionalización de los ejércitos de Argentina, Brasil y Chile a principios del siglo XX", en ARIAS NIETO, José Miguel, DA SILVA RODRÍGUEZ, Fernando y Germán SOPRANO (coords.), *Fuerzas Armadas, fronteras y territorios en Sudamérica en el siglo XX Perspectivas y experiencias desde Argentina y Brasil*, La Plata, Universidad Nacional de La Plata, 2021, pp. 109-140; CORNUT, Hernán, *Pensamiento Militar en el ejército argentino. 1920-1930. La profesionalización, causas y consecuencias*, Buenos Aires, Grupo Argentinidad, 2017; DICK, Enrique R., "Los oficiales del Ejército Argentino que se capacitaban en Alemania entre los años 1900-1914 y sus familias", en *Temas de historia argentina y americana*, núm. 16 (2010), pp. 177-187; DICK, Enrique, *La profesionalización en el Ejército Argentino (1899-1914)*, Buenos Aires, Dunkin, 2014; POTASH, Robert, *El ejército y la política en la Argentina*, Buenos Aires, Hyspamérica, 1986; SOPRANO, Germán, "El servicio de sanidad militar y en el proceso de modernización, burocratización y profesionalización del ejército argentino (1888-1938)", en *Salud Colectiva*, núm. 15 (2019), pp. 1-18; WHITE, Elizabeth, *German Influence in the Argentine Army, 1900 to 1945*, New York, Garland, 1991.

²⁷ DALLA FONTANA, Luis E., "La Gran Guerra (1914/1918). El enfoque militar de los hechos en el diario La Unión", en *Investigaciones y Ensayos*, núm. 69 (2020), pp. 22-40; DALLA FONTANA, Luis E., "La Gran Guerra y los escritores militares argentinos", en TATO, María Inés; PIRES, Ana Paula y Luis Esteban DALLA FONTANA (coords.), *Guerras del siglo XX. Experiencias y representaciones en perspectiva global*, Rosario, Prohistoria, 2019, pp. 45-62; DALLA FONTANA, Luis E., "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, núm. 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 (eds.), *The Global First World War. African, East Asian, Latin American and Iberian Mediators*, Routledge, Londres, 2021, pp. 164-185; DALLA FONTANA, Luis Esteban y María Inés TATO, "La metamorfosis de la guerra en primera persona:

misma atención y su relación con la contienda todavía permanece prácticamente inexplorada. Es allí donde nuestra tesis doctoral intentará hacer su aporte. Inserta en la nueva y última corriente historiográfica, que busca expandir las geografías de la Gran Guerra desde una dimensión global y transnacional, estudiará los impactos del conflicto en la Institución.

El estado de la cuestión de esta tesis puede dividirse en varios segmentos, según las características, aportes y alcances de las obras citadas. La primera parte de la bibliografía está conformada por obras de tipo enciclopédico, con abundante terminología náutica, que intentan esbozar una síntesis de la historia marítima argentina, mediante una larga periodización que abarca todo el siglo XIX y buena parte del XX. Allí, se suele incluir algún punto referido a la relación de la Marina con la Primera Guerra Mundial, aunque son reseñas breves, que no conciben un análisis profundo sobre el tema ni consignas historiográficas complejas. Se limitan a referir cambios y permanencias, rupturas y continuidades, estando más cerca de una historia institucional que de observar el contexto global y las múltiples intersecciones de la Gran Guerra en la Armada, con las correspondientes discusiones y debates que se daban entre sus cuadros. Dentro de esta corriente se encuentran historiadores mayormente provenientes de la esfera militar, muchos de los cuales son pioneros en el campo de los estudios históricos navales en el país.

En primera instancia, se destaca el capitán de navío contador Humberto Francisco Burzio, autor de *Armada Nacional. Reseña histórica de su origen y desarrollo orgánico*. Su obra abarca desde la Revolución de Mayo hasta mediados del siglo XX e incluye, en algunos pasajes, algunas de las características de la Armada durante la Gran Guerra, aunque limitándose a una lectura institucional, concentrada en la evolución estructural de la Fuerza.²⁸ Por otra parte, cabe mencionar *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina (1810-1970)*, del contraalmirante contador Pablo Eusebio Arguindeguy, colección de 7 volúmenes que expone los historiales de los buques, con variedad de datos y reseñas. Son especialmente interesantes las explicaciones de las unidades incorporadas en el marco cronológico trabajado en esta tesis, 1914-1928, disponibles en el quinto

las crónicas del Teniente Coronel Emilio Kinkelin (1914-1918)", en *Cuadernos de Marte*, vol. 12, núm. 20 (2021), pp. 121-145.

²⁸ BURZIO, Humberto F., *Armada Nacional. Reseña histórica de su origen y desarrollo orgánico*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1960.

tomo.²⁹ En el mismo tenor anterior, aunque en una escala más reducida, se encuentra el aporte de Ricardo Burzaco - *Acorazados y cruceros de la Armada Argentina, 1881-1982* – que facilita numeroso material fotográfico de archivo y datos técnicos de los buques de guerra argentinos.³⁰

En segunda instancia, vale destacar el *Manual de Historia Naval Argentina* del contraalmirante Laurio Hedelvio Destéfani. Desde una mirada institucional, allí se señalan brevemente algunas de las transformaciones que experimentó la Armada durante los años de la Gran Guerra.³¹ Posteriormente, el mismo autor publicó nuevos trabajos, remarcando los efectos provocados por el conflicto, aunque en forma muy resumida. Estos capítulos pertenecen al noveno tomo de *Historia Marítima Argentina*, extensa colección enciclopédica publicada durante la década de 1990, por el Departamento de Estudios Históricos Navales, y que aun hoy sigue estando entre la literatura naval más relevante del país.³²

Dentro de los mismos alcances y características que los trabajos anteriores, se encuentran obras como *Historia de la Aviación Naval Argentina*, de dos tomos, específicamente dedicada al componente aeronaval. Allí, numerosas fuentes y material de archivo señalan cómo la Armada aprendió de la Gran Guerra respecto al desarrollo de la aviación y a los métodos y elementos aéreos más eficaces para su empleo.³³ Otro importante estudio es *Compendio de Historia Marítima Argentina*, de Héctor José Tanzi, que sintetiza la historia marítima argentina y resalta la trascendencia de las actividades navales en el desarrollo del país. Sin embargo, la obra está mayormente concentrada en el siglo XIX y es poco lo que dedica a la Primera Guerra Mundial.³⁴ Esto último parece algo más profundizado en *Las fuerzas navales argentinas. Historia de la flota de mar*, de Pablo Eusebio Arguindeguy, en coautoría con el contraalmirante Horacio Rodríguez,

²⁹ ARGUINDEGUY, Pablo E., *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina (1810-1970)*, tomo 5, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1972.

³⁰ BURZACO, Ricardo, *Acorazados y cruceros de la Armada Argentina, 1881-1982*, Buenos Aires, Eugenio B. Ediciones, 1997.

³¹ DESTÉFANI, Laurio H., *Manual de Historia Naval Argentina*, Buenos Aires, Tall. Gráf. de la DIAB, 1980.

³² DESTÉFANI, Laurio H., “La Armada Argentina (1900-1922)” y “La Armada Argentina (1923-1950)”, en DESTÉFANI, Laurio H. (dir.), *Historia Marítima Argentina*, tomo 9, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1991.

³³ ARGUINDEGUY, Pablo E., *Historia de la Aviación Naval Argentina*, 2 tomos, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1981.

³⁴ TANZI, Héctor J., *Compendio de Historia Marítima Argentina*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1994.

aunque, en general, las referencias al tema son igualmente breves y esporádicas.³⁵ Por último, vale destacar el capítulo “Las Fuerzas Armadas: 1914-1943”, que tiempo después escribió el capitán de fragata Guillermo Oyarzabal para el octavo volumen de la serie *Nueva Historia de la Nación Argentina*. En esa intervención, también se describen ciertos cambios y permanencias de las Fuerzas Armadas, incluyendo a la Armada, durante el período de las dos guerras mundiales.³⁶

Al margen de la bibliografía anteriormente reseñada, existe un segundo grupo de publicaciones. Proviene de autores nacionales y extranjeros, civiles y militares, que se acercan, en mayor o menor medida, a la relación de la Armada con la Primera Guerra Mundial, planteando ciertas problemáticas y vías de investigación abordadas, directa o indirectamente, por nuestra tesis de doctorado.

En primer lugar, se encuentra el texto del historiador estadounidense Robert L. Scheina, titulado *Iberoamérica. Una historia naval 1810-1987*, que describe la situación general de las Armadas iberoamericanas a través de los conflictos de los siglos XIX y XX. El sexto capítulo aborda los impactos de la Gran Guerra en el continente, dedicando algunas páginas – solo 3 – a describir cómo el Ministerio de Marina y la Armada vigilaron la neutralidad argentina, mientras enfrentaban la imposibilidad de adquirir nuevas unidades y carbón para la flota.³⁷ Por su parte, el capitán de corbeta Rodolfo Frigerio Miró se interesó por algunos de los impactos de la guerra, pero no se concentró en la Armada sino en la marina mercante, el comercio y la navegación.³⁸ En “La Primera Guerra Mundial. Relaciones internacionales franco-argentinas”, Hebe Carmen Pelosi menciona algunos de los problemas que transitó la Armada durante la guerra, respecto a la adquisición y compra de unidades, cuando Francia canceló los contratos que había firmado con Argentina, por una serie de destructores.³⁹ Asimismo, el artículo titulado “Evolución del Pensamiento Estratégico Naval Argentino a lo largo de la Historia”, escrito en forma colectiva por algunos marinos e historiadores, como Guillermo Delamer, Guillermo Oyarzábal, Guillermo Montenegro, Jorge Bergallo y Haroldo Santillán, se concentra en las lecturas que de la guerra hicieron oficiales como Manuel Domecq García

³⁵ ARGUINDEGUY, Pablo E. y Horacio RODRÍGUEZ, *Las fuerzas navales argentinas. Historia de la flota de mar*, Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano, 1995.

³⁶ OYARZÁBAL, Guillermo A., “Las Fuerzas Armadas: 1914-1943”, en ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, *Nueva Historia de la Nación Argentina*, vol. 8, Buenos Aires, Planeta, 2001, pp. 179-211.

³⁷ SCHEINA, Robert L., *Iberoamérica. Una historia naval 1810-1987*, Madrid, San Martín, 1991.

³⁸ FRIGERIO MIRÓ, Rodolfo, “La Marina Mercante Argentina”, en *Boletín del Centro Naval*, vol. 118, núm. 800 (2000), pp. 705-713.

³⁹ PELOSI, Hebe C., “La Primera Guerra...”, cit., pp. 155-184.

y Manuel Lagos, y los planes e iniciativas que presentaron ante el gobierno nacional.⁴⁰ Años más tarde, el teniente de fragata Sebastián Emiliano Morán publicó “Influencia de la Primera Guerra Mundial sobre la Armada Argentina: Decisiones en torno a la consolidación del Poder Naval y los intereses marítimos”, un escrito centrado en cómo la difícil situación de la Armada durante el conflicto, reafirmó, a través del pensamiento de Segundo R. Storni, la importancia del poder naval como garantía de los intereses marítimos del país. Sin embargo, la corta extensión del artículo no permite agotar todas las preguntas ni los problemas de investigación que se desprenden de la temática señalada.⁴¹ Uno de los estudios de los últimos años pertenece al historiador brasileño Ludolf Waldmann Júnior. Su tesis doctoral *Tecnologia e política: a modernização naval na Argentina e Brasil, 1900-1930* se concentra en la rivalidad naval de Argentina y Brasil, poniendo el acento en el proceso de modernización tecnológica que desarrollaron sus armadas durante las primeras tres décadas del siglo XX. Uno de los capítulos analiza las innovaciones técnicas de la Gran Guerra, y cómo estas dejaron rápidamente obsoletas a las fuerzas navales de ambos países, pero no ahonda en otras cuestiones. Por ejemplo, no se exploran las lecturas y posicionamientos de los oficiales frente a la guerra ni a las tácticas, armas y estrategias empleadas por los combatientes.⁴²

Por otra parte, también contamos con algunos autores que se interesaron por los efectos de la Gran Guerra en la cuestión energética y el consecuente funcionamiento operativo de la Armada. Es el caso del estadounidense Carl E. Solberg y el capítulo “Crisis energética: política del petróleo durante la Primera Guerra Mundial, 1914-1918”, de su obra *Petróleo y nacionalismo en la Argentina*. Allí señala, brevemente, cómo la falta de combustible llevó a la Armada a buscar yacimientos de carbón en el país, en el deseo de conseguir así el autoabastecimiento.⁴³ Otro aporte importante es *La Armada Argentina y el petróleo (una historia olvidada)*, obra del contraalmirante Horacio Rodríguez, que narra la relación de la Marina con el desarrollo del petróleo en la Argentina, desde su descubrimiento hasta fines de 1922. En algunas páginas, el autor

⁴⁰ DELAMER, Guillermo, OYARZÁBAL, Guillermo, MONTENEGRO, Guillermo J., BERGALLO, Jorge y HAROLDO SANTILLÁN, “Evolución del Pensamiento Estratégico Naval Argentino a lo largo de la Historia. Parte 2”, en *Boletín del Centro Naval*, núm. 829 (2011), pp. 13-21.

⁴¹ MORÁN, Sebastián E., “Influencia de la Primera Guerra Mundial sobre la Armada Argentina: Decisiones en torno a la consolidación del Poder Naval y los intereses marítimos”, en *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, vol. 45, núm. 61 (2015), pp. 229-248.

⁴² WALDMANN JR., Ludolf, *Tecnología e política: a modernização naval na Argentina e Brasil, 1900-1930*, Tesis doctoral, Universidade Federal de São Carlos, 2018.

⁴³ SOLBERG, Carl E., *Petróleo y nacionalismo en la Argentina*, Buenos Aires, Hyspamérica, 1986, pp. 47-86.

presenta las dificultades que transitó la Institución, para aprovisionarse de combustible durante la guerra, así como los pedidos de sus oficiales respecto a la importancia de garantizar el abastecimiento para la flota.⁴⁴ En el mismo sentido, vale mencionar “Fuerzas Armadas y desarrollo energético en la Argentina: el papel de la Marina de Guerra en la primera mitad del siglo XX”, de Gustavo Pontoriero. Este artículo continúa los lineamientos de las publicaciones anteriormente señaladas, pero destacando la enseñanza que dejó la guerra entre los oficiales argentinos, respecto al desarrollo de una conciencia industrialista, vinculada al sector energético.⁴⁵

Abocados a la posguerra, se encuentran algunos trabajos, aunque la Primera Guerra Mundial no constituye el principal punto de interés, sino el marco de referencia previo a las problemáticas desarrolladas. Esta literatura no se ocupa de analizar la vigencia y permanencia del conflicto en el pensamiento de los oficiales de la Armada ni en comprender la naturaleza de los reclamos que realizaron en la década de 1920, sobre la situación operacional y material de la Fuerza. Es el caso de “El desarrollo naval argentino. Avances y Retrocesos (1922-1938)”, del teniente de navío Mauro Fernando Figueroa, que esboza algunos de los efectos de la guerra – aunque solo los tecnológicos – sobre las teorías y doctrinas navales de la época, para entender luego cómo estas impactaron en la Armada. La primera parte del trabajo describe la modernización naval de la década de 1920, pero no trabaja los estudios que los oficiales argentinos habían hecho sobre la guerra, que fueron importantes en la planificación y materialización de esa modernización.⁴⁶ En el mismo sentido se encuentra *El Armamentismo Naval Argentino en la era del desarme*, de Guillermo Montenegro, obra centrada en el contexto internacional de posguerra, las ideas de pacifismo y desarme, los tratados de limitación de armamentos y los programas de expansión naval que encaró Argentina, aunque bajo una línea temporal que excede, en mucho, la utilizada en nuestra tesis. Los apartados dedicados a la década de 1920 ponen el foco en los debates legislativos de las leyes de modernización naval, pero no analizan las conexiones con la literatura producida por los oficiales de la Armada en base a la experiencia de la Primera Guerra Mundial.⁴⁷ Lo mismo

⁴⁴ RODRÍGUEZ, Horacio, *La Armada Argentina y el petróleo (una historia olvidada)*, Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano, 2000.

⁴⁵ PONTORIERO, Gustavo A., “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@: Revista de historia de la industria, los servicios y las empresas en América Latina*, vol. 6, núm. 10 (2012), pp. 1-33.

⁴⁶ FIGUEROA, Mauro F., “El desarrollo naval argentino. Avances y retrocesos (1922-1938)”, en *Revista Digital del Instituto Universitario Naval*, vol. 2, núm. 2 (2010), pp. 8-36.

⁴⁷ MONTENEGRO, Guillermo J., *El Armamentismo Naval Argentino en la era del desarme*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2002.

podría decirse de la tesis de licenciatura del teniente de fragata Francesco Nahuel Venturini Di Biassi, pues, si bien profundiza el desarrollo de los proyectos de adquisiciones navales, con sus debates en el Congreso y el entramado de relaciones individuales e institucionales detrás de ellos, no analiza la vinculación con la Gran Guerra.⁴⁸ Por último, podríamos mencionar el texto de David Rubio Márquez. Haciendo uso de fuentes españolas, este autor elaboró un artículo sobre la sanción y aplicación de la ley de renovación naval 11.378 (1926), haciendo énfasis en las operaciones comerciales que la Argentina inició con astilleros españoles y la política exterior del gobierno de Miguel Primo de Rivera.⁴⁹

Finalmente, sobre las influencias externas en la Armada y el modelo profesional en el que derivó la Fuerza durante las primeras tres décadas del siglo XX, encontramos algunos estudios que abordaron, aunque no en profundidad y muchas veces en forma indirecta, el posicionamiento de la Institución durante la guerra, para dilucidar si, en efecto, existieron posturas en favor de alguno de los bandos beligerantes. En primer lugar, la obra *Poder Militar y Sociedad Política en la Argentina* del historiador francés Alain Rouquié menciona, en algunas páginas, la influencia británica y estadounidense sobre la Armada, aunque el autor subraya que esa proyección no pueda ser comparada con la germanización que vivió el Ejército.⁵⁰ En “Not Quite British: A Study of External Influences on the Argentine Navy”, el historiador e internacionalista indio Varun Sahni continúa con ese tópico, pero refutando las hipótesis de Alain Rouquié. El autor intenta dilucidar, además, sobre las influencias foráneas en la Armada a lo largo del siglo XX, aunque no define sus posicionamientos durante la Gran Guerra.⁵¹ Por su parte, Warren Schiff y Julio Mario Luqui-Lagleyze se interesaron sobre la influencia germana en la Armada.⁵² En “The Influence of the German Armed forces and war industry on Argentina 1880-1914”, Schiff trabajó el rol de los representantes de las casas de armas y astilleros alemanes en Argentina, mientras que Lagleyze, en “Los aspectos navales de las relaciones argentino-germanas entre 1910 y 1930”, profundizó en los programas educativos y formativos de los oficiales argentinos, así como en la naturaleza de las compras y

⁴⁸ VENTURINI DI BIASSI, Francisco N., *Análisis...*, cit.

⁴⁹ RUBIO MÁRQUEZ, David, “La Ley nacional secreta número 11.378. Argentina y España”, en *Revista General de Marina*, tomo 275, núm. 5 (2018), pp. 895-904.

⁵⁰ ROUQUIÉ, Alain, *Poder...*, cit., pp. 102-103.

⁵¹ SAHNI, Varun, “Not Quite British...”, cit.

⁵² SCHIFF, Warren, “The Influence of the German Armed forces and war industry on Argentina 1880-1914”, en *The Hispanic American Historical Review*, vol. 52, núm. 3 (1972), pp. 436-455; LUQUI-LAGLEYZE, Julio M., “Los aspectos navales de las relaciones argentino-germanas entre 1910 y 1930”, en *Temas de historia argentina y americana*, núm. 4 (2005), pp. 115-136.

adquisiciones encaradas por la Marina y las comisiones navales en Europa, entre otros. La conclusión de ambos es que no existen evidencias sólidas sobre una germanofilia en la Armada, si bien Schiff apenas alcanza el año 1914 en su trabajo y Lagleyze dedica muy poco a la cuestión de la guerra.

En suma, a modo de conclusión, se puede apreciar que el estado de la cuestión sobre los efectos, impactos e influencias de la Primera Guerra Mundial en la Armada Argentina no es demasiado amplio. En algunas ocasiones, los autores abordaron cuestiones planteadas por esta tesis de doctorado, pero bajo preguntas y objetivos distintos. En otros casos, la extensión de los trabajos no ha permitido una problematización profunda sobre el objeto de estudio.

Marco teórico y metodología

Para esta tesis doctoral, el primer marco teórico utilizado sería la Historia de la Guerra, pues son los impactos y consecuencias de la Primera Guerra Mundial en la Armada Argentina el objetivo fundamental de la investigación. No obstante, cabe destacar que, por sí solo, dicho marco resulta limitado. En primer lugar, porque la Armada no combatió ni estuvo directamente involucrada en el conflicto. En segundo lugar, porque la tesis no se interesa únicamente en el aspecto institucional de la Fuerza, sino también en una parte específica de sus cuadros: los oficiales. Por ello, es necesario sumar también un enfoque social y cultural, pero sin perder la conexión con el fenómeno bélico.⁵³ Los estudios socioculturales sobre la guerra permiten ese ejercicio.⁵⁴

⁵³ CHARTIER, Roger, “¿Existe una nueva historia cultural?”, en GAYOL, Sandra y Marta MADERO (eds.), *Formas de historia cultural*, Buenos Aires, Universidad Nacional de General Sarmiento-Prometeo, 2007, pp. 29-43; SAMUEL Raphael, BREUILLY John, CLARK, J. C. D., HOPKINS, Keith y David CANNADINE, “What is Social History...?”, en GARDINER, Juliet (ed.), *What is History Today...?*, London, Palgrave Macmillan, 1988, pp. 42-57; HOBSBAWM, Eric J., “From Social History to the History of Society”, en *Daedalus*, vol. 100, núm. 1 (1971), pp. 20-45; BURKE, Peter, *¿Qué es la historia cultural?*, Barcelona, Paidós, 2006.

⁵⁴ En orden alfabético, citamos una serie de trabajos que dan cuenta de las características y alcances de esta particular impronta historiográfica: ALEGRE LORENZ, David, “Nuevos y viejos campos para el estudio de la guerra a lo largo del siglo XX: un motor de innovación historiográfica”, en *Revista de Historia Contemporánea*, núm. 16 (2018), pp. 164-196; BLACK, Jeremy, *War and the Cultural Turn*, Cambridge, Polity Press, 2012; BORREGUERO BELTRÁN, Cristina, “La historia militar en el contexto de las nuevas corrientes historiográficas. Una aproximación”, en *Manuscripts. Revista d’Història Moderna*, núm. 34 (2016), pp. 145-176; BOURKE, Joanna, “New military history”, en HUGHES, Matthew y William J. PHILPOTT (eds.), *Palgrave Advances in Modern Military History*, London, Palgrave Macmillan, 2006, pp. 258-280; EVANS, Martin, “Opening up the battlefield: War studies and the cultural turn”, en *Journal of War and Culture Studies*, vol. 1, núm. 1 (2008), pp. 47-51; FOOTITT, Hilary, “War and Cultural Studies in 2016: Putting ‘Translation’ into Transnational?”, en *Journal of War & Cultural Studies*, vol. 9, núm. 3 (2016), pp. 209-221; GONZÁLEZ CALLEJA, Eduardo, “La cultura de guerra como propuesta historiográfica: una reflexión general desde el contemporaneísmo español”, en *Historia Social*, núm. 61

Como ha señalado Peter Karsten, la historia militar tradicional concibe una postura netamente bélica, pues resalta el rol de las campañas, los líderes, las estrategias y las tácticas por sobre lo demás.⁵⁵ Sin embargo, los “nuevos estudios de la guerra” o “la nueva historia militar”, sinónimos que usa indistintamente parte de la historiografía para definir a los estudios sociales y culturales sobre la guerra, abrieron nuevas vías de indagación. Facilitaron una reproblematicación de la cuestión bélica, incorporando metodologías de otra disciplinas, como la sociología, la antropología, la economía, la psicología y la literatura.⁵⁶

Otro aporte que permitió entender la guerra en un sentido más vasto fue el *giro cultural*, que habilita una serie de intersecciones entre la cultura y los estudios de la guerra.⁵⁷ Esta relación cobra forma en dos conceptos bien diferenciados, aunque no mutuamente excluyentes. El primero es la *cultura de guerra*, entendido como el conjunto de símbolos materiales elaborados por una comunidad determinada en base a sus experiencias bélicas.⁵⁸ El segundo es la *cultura en guerra*, esto es, la movilización de los distintos recursos culturales - prácticas, gestos, rituales, modos de vida, objetos intelectuales y artísticos - que componen el imaginario de una sociedad, como parte de su esfuerzo de guerra.⁵⁹ Los aspectos sociales y culturales en los estudios bélicos han resultado útiles “en espacios como el latinoamericano, donde no existió un involucramiento militar directo en la Gran Guerra, pero sí se registraron importantes repercusiones que excedieron la diplomacia y la economía para abarcar lo social y lo cultural”.⁶⁰

Otro soporte fundamental en la elaboración de esta tesis es la historia global. Sin ella, la República Argentina no podría conectarse con la Primera Guerra Mundial, dada

(2008), pp. 68-87; HORNE, John, "End of a Paradigm? The Cultural History of the Great War", en *Past & Present*, vol. 242, núm. 1 (2019), pp. 155-192; KHÛNE, Thomas y Benjamin ZIEMANN, "La renovación de la Historia militar. coyunturas, interpretaciones, conceptos", en *SEMATA, Ciencias Sociales e Humanidades*, vol. 19 (2007), pp. 307-347.

⁵⁵ KARSTEN, Peter, "The 'New' American Military History: A Map of the Territory, Explored and Unexplored", en *American Quarterly*, vol. 36, núm. 3 (1984), p. 389.

⁵⁶ BOURKE, Joanna, "New military...", cit., p. 262; GONZÁLEZ CALLEJA, Eduardo, "La cultura...", cit.; SOPRANO, Germán y Alejandro RABINOVICH, "Para una historia social...", cit., pp. 5-19.

⁵⁷ Para Jeremy Black, el vocablo *cultura* experimenta constante definiciones y redefiniciones a lo largo de la historia, por lo que los estudios culturales sobre la guerra deben entenderse con relación a la época en donde los conflictos tuvieron lugar (BLACK, Jeremy, *War...*, cit.)

⁵⁸ AUDOIN-ROUZEAU, Stéphane y Annette BECKER, "Violence et consentement: la 'culture de guerre' du premier conflit mondial", en RIOUX, Jean-Pierre y Jean-François SIRINELLI (dirs.), *Pour une histoire culturelle*, Paris, Seuil, 1997, pp. 251-271; AUDOIN-ROUZEAU, Stéphane y Annette BECKER, *14-18. Retrouver la guerre*, Paris, Gallimard, 2000.

⁵⁹ GONZÁLEZ CALLEJA, Eduardo, "La cultura...", cit., pp. 70-71.

⁶⁰ TATO, María Inés, *La trinchera...*, cit., p. 12

su neutralidad y su distancia geográfica de los principales frentes de batalla.⁶¹ La historia global rompe con los marcos espaciales tradicionales de los estados nacionales e incorpora conexiones con otras geografías, lo que favorece al estudio de relaciones e interacciones transfronterizas y suprarregionales.⁶² Revela la existencia de nexos y vínculos económicos, políticos, sociales y culturales, como producto de los bienes, personas e ideas que circulan entre regiones.⁶³

Por último, siendo la Armada el eje de este trabajo, resulta infaltable el recurso a la historia marítima. Esta disciplina contribuye con la historia global, estudiando la interacción y actividad humana en el mar desde una variedad de aproximaciones, como la ciencia, industria, economía y comercio; también el arte, literatura, comunicaciones, transporte y las relaciones sociales y laborales.⁶⁴ Dentro de la historia marítima se encuentra la historia naval, que estudia la guerra en el mar y el desarrollo de sus elementos políticos, tecnológicos, institucionales y financieros. También analiza el modo en que los gobiernos han organizado y empleado sus fuerzas navales para alcanzar sus objetivos nacionales.⁶⁵

A lo largo de nuestra investigación, hemos empleado una metodología de relevamiento y análisis de diferentes documentos que comprendió dos fases. En la primera, exploramos el corpus de fuentes editadas y publicadas, disponibles en distintos repositorios físicos como la Biblioteca Nacional “Mariano Moreno”, la Biblioteca “Capitán Ratto” de la sede central del Centro Naval y las bibliotecas del Congreso de la Nación, la Academia Nacional de la Historia y el Departamento de Estudios Históricos Navales. En las hemerotecas de estos establecimientos y en portales virtuales foráneos, de acceso libre, como la Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional de España, el Instituto Ibero-Americano de Berlín (*Ibero-Amerikanisches Institut*) y las Colecciones

⁶¹ TATO, María Inés, “La historia global como paradigma historiográfico. Un diálogo con Stefan Rinke”, en *PolHis. Revista bibliográfica del programa interuniversitario de historia política*, vol. 10, núm. 19 (2017), pp. 219-226.

⁶² CONRAD, Sebastian, *What is global history?*, Princeton, Princeton University Press, 2016; CROSSLEY, Pamela, *What is global history?*, Cambridge, Polity Press, 2008; HOPKINS, A. G., *Global History. Interactions between the universal and the local*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2006.

⁶³ HAUSBERGER, Bernd y Erika PANI, “Historia Global. Presentación”, en *Historia mexicana*, vol. 68, núm. 1 (2018), pp. 177-196.

⁶⁴ POLÓNIA, Amélia, “Maritime History: A Gateway to Global History?”, en FUSARO, Maria y Amélia POLÓNIA (eds.), *Maritime History as Global History*, Liverpool, Liverpool University Press, 2010, pp. 1-20; HATTENDORF, John B. (ed.), *Ubi Sumus? The State of Naval and Maritime History*, Newport, Naval War College Press, 1994.

⁶⁵ HATTENDORF, John B., “The uses of maritime history in and for the navy”, en *Naval War College Review*, vol. 56, núm. 2 (2003), pp. 19-20; LAMBERT, A. D., “The Construction of Naval History 1815-1914”, en *The Mariner’s Mirror*, vol. 97, núm. 1 (2011), pp. 207-224.

Digitales de la biblioteca “George A. Smathers” de la Universidad de Florida, realizamos la búsqueda y análisis de periódicos y revistas. En la segunda fase, relevamos los documentos inéditos, disponibles para consulta en archivos públicos argentinos, como el Archivo del Departamento de Estudios Históricos Navales, el Archivo General de la Armada, el Archivo Parlamentario del Honorable Congreso de la Nación, el Archivo Histórico de la Cancillería y la Biblioteca “Capitán de Navío Juan Carlos Sidders” del Museo Naval de la Nación. También consultamos archivos digitales externos, como *The Internet Archive* y el Archivo de la Escuela de Guerra Naval de los Estados Unidos (*U.S. Naval War College*).

Las fuentes utilizadas, se dividen en varios grupos. El primero proviene de los propios oficiales y marinos argentinos. Produjeron distinto tipo de documentación, como notas e informes, bitácoras y relatos de navegación, memorias, telegramas y cartas personales, artículos publicados en prensa y medios especializados, como el *Boletín del Centro Naval* y la *Revista de Publicaciones Navales*, y obras en formato libro. El segundo grupo está integrado por las memorias del Ministerio de Marina y los mensajes presidenciales que anualmente se presentaban ante el Congreso Nacional. Estos detallaban la situación estructural, organizativa y administrativa de la Armada, con sus balances, proyectos y necesidades operativas. El tercer grupo proviene de los diarios de sesiones de la Cámara de Diputados y la Cámara de Senadores de la Nación. Su análisis nos permite comprender un poco más sobre las deliberaciones legislativas de los proyectos de ley para adquisición y modernización del material naval. Al cuarto grupo lo compone la prensa periódica, fuente que aporta datos e información diversa y necesaria para nuestra investigación. Se relevaron diarios nacionales, como *La Prensa*, *La Nación*, *La Protesta* y *La Vanguardia*, e internacionales, como *The Owensboro Inquirer*, *The London Gazette*, *The Salt Lake Tribune*, *The Times* y *The Washington Post*, entre muchos otros. Por su parte, fueron igualmente utilizadas algunas revistas gráficas argentinas, como *Caras y Caretas*, *Atlántida*, *Fray Mocho*, *PBT*, *El Hogar*, *Plus Ultra* y *Mundo Argentino*.

Después de relevar las fuentes, procedimos a su procesamiento. Elaboramos listas, estadísticas e inventarios, a los fines de determinar la cantidad de material disponible para cada uno de los tópicos de investigación. Luego, contrastamos las fuentes y la bibliografía especializada, buscando posibles vínculos, nexos y diálogos entre ellas. Hecho esto, las analizamos bajo un doble enfoque, tanto cuantitativo como cualitativo. Por vía del primero, identificamos el número de referencias sobre la Primera Guerra Mundial entre

la producción documental y bibliográfica de los oficiales de la Armada, para luego establecer, por la cantidad de apariciones y referencias, la importancia que la contienda europea tuvo en ellos. Por vía del enfoque cualitativo, buscamos comprender el modo en que la guerra fue leída y entendida por estos individuos. En este sentido, también fueron de utilidad las herramientas facilitadas por el análisis del discurso, para dilucidar lugares de producción, enunciación y recepción de material, así como sus características y particularidades como fuentes documentales.

Estructura de la tesis

El presente trabajo de tesis consta de 6 capítulos, divididos cronológicamente en dos partes. La primera contiene los capítulos uno, dos, tres y cuatro y se dedica a la Gran Guerra, mientras que la segunda parte abarca los años de la inmediata posguerra y contiene los capítulos cinco y seis.

En el capítulo primero presentaremos un cuadro general de la Armada en los instantes previos al estallido del conflicto. Allí, detallaremos la organización y formación del personal, la composición de su Escuadra y la distribución de los distintos departamentos y dependencias, con sus bases, apostaderos, naves, escuadras y elementos, entre otros.

El capítulo segundo analizará los años de la Gran Guerra y cómo las operaciones de los beligerantes, con sus escuadras, tácticas y estrategias, y el desarrollo de la guerra económica, con el bloqueo naval aliado y las campañas submarinas alemanas, repercutieron en la Argentina, especialmente en su posición neutral y en su economía, comercio y navegación. El texto también tratará el rol que desempeñaron el Ministerio de Marina y la Armada en la vigilancia y patrullaje de las aguas, costas y puertos argentinos, para garantizar la soberanía del país y sus derechos como nación no beligerante.

Continuando en el contexto bélico, el capítulo tercero estudiará los impactos del conflicto en la Armada, en sus aspectos organizacionales, operacionales y materiales, y las medidas que dispusieron (o intentaron) los gobiernos argentinos de Victorino de La Plaza e Hipólito Yrigoyen, para hacer frente a la situación. Igualmente, este apartado se interesará por los efectos de la contienda en los cuadros de oficiales. Analizará su producción documental para comprender cuáles fueron sus lecturas y observaciones sobre el fenómeno bélico y cómo fueron extrayendo lecciones y enseñanzas de él. El cuarto capítulo identificará los modelos profesionales que convivían en la Armada durante los

años de la guerra y analizará las tendencias y posturas que prevalecieron en la Institución, mientras la sociedad argentina se polarizaba entre aliadófilos y germanófilos primero, y rupturistas y neutralistas después.

En la segunda parte de la tesis, el capítulo quinto explorará la presencia y vigencia de la Gran Guerra en los escritos, conferencias y discursos de los oficiales de la Armada durante la inmediata posguerra, y analizará cómo ello dialogó con la situación material de la Fuerza y el contexto internacional de pacifismo y desarme de la década de 1920. Continuando con estas cuestiones, el sexto y último capítulo se ocupará de las iniciativas tomadas por el gobierno argentino, durante aquellos años de paz, y el rol que en el diseño, debate y aplicación de aquellas medidas desempeñó la experiencia de la Gran Guerra.

Al final, se encontrarán las conclusiones, donde recuperaremos los hilos argumentales y problemáticos abordados en los capítulos, con vistas a resolver las hipótesis planteadas en la introducción. También se ubicarán las fuentes y la bibliografía utilizadas, y los anexos, con un glosario de términos navales y algunas estadísticas e informaciones citadas en los capítulos, que por cuestiones de extensión no ha sido posible mostrar en su totalidad.

PARTE I

CAPÍTULO 1

Breve reseña de la Armada en los albores de la primera guerra total del siglo XX

Introducción

Durante el marco cronológico trabajado en esta tesis - 1914 a 1928 - la Armada Argentina experimentó una serie de transformaciones, con distintos grados de profundidad. Muchos de estos cambios se relacionaron con el desarrollo de la Primera Guerra Mundial y la serie de efectos e impactos que provocó en el país. Para entender estas cuestiones, es necesario primero conocer la situación de la Institución en los momentos inmediatamente previos al estallido del conflicto.

Este capítulo tiene por objetivo presentar un cuadro general de la Armada, describiendo la organización y formación de sus cuadros, además de la distribución y composición de sus distintos departamentos y dependencias, con sus bases, apostaderos, naves, escuadras y otros elementos. ¿Cuál era el perfil institucional de la Marina en vísperas de la guerra? ¿De qué recursos materiales disponía y cómo estaban conformados? ¿Cómo se adiestraban y formaban sus oficiales? ¿Cuáles eran sus doctrinas y puntos de sociabilidad? Estas son algunas de las preguntas que iremos respondiendo a lo largo de este apartado.⁶⁶

Organización y funciones

La reseña histórica de la Armada Argentina se inicia con el decreto de la Junta de Mayo del 12 de enero de 1811, que creó la Mesa de Cuenta y Razón de la Marina, responsable de atender al alistamiento de los buques del gobierno, dotándolos de todo lo necesario para navegar: tripulación, armamentos y suministros, entre otros. Desde su creación, y a lo largo del siglo XIX, el organismo experimentó reiteradas transformaciones, según lo requería la evolución de los asuntos marítimos nacionales.⁶⁷

⁶⁶ Siempre que sea posible, en este y otros capítulos, colocaremos referencias biográficas de los oficiales navales argentinos que han sido productores de fuentes útiles para nuestra tesis. El conocimiento pormenorizado del servicio y carrera naval de estos individuos permitirá un análisis más profundo del alcance y significado de sus interlocuciones.

⁶⁷ BURZIO, Humberto F., *Armada Nacional...*, cit., pp. 11-12.

En los inicios del siglo XX, la Armada respondía al Ministerio de Marina. Esta nueva cartera de gobierno nació de la división del antiguo Ministerio de Guerra y Marina, por disposición de la ley 3.727, del 11 de octubre de 1898, y la iniciativa de Julio Argentino Roca y Nicolás Levalle. El primer hombre elegido para ocupar el cargo fue el comodoro Martín Rivadavia. Lo acompañó el capitán de fragata Onofre Betbeder en la jefatura de Estado Mayor General.⁶⁸

Las funciones más importantes del Ministerio de Marina eran las siguientes: adquirir, construir, reparar y reformar los buques de guerra y mantener su armamento y equipamiento; reclutar e instruir a la marinería y dirigir las escuelas e instituciones educativas de la Armada y los asilos navales; proteger y defender los intereses del país sobre sus mares y costas territoriales, respetando las convenciones y tratados existentes; vigilar los faros, puertos militares, arsenales, parques, talleres, diques, estaciones, almacenes y depósitos, así como también los puertos marítimos y fluviales y la navegación de los mares, costas, lagos, ríos y canales; supervisar las tareas hidrográficas y cartográficas, las bibliotecas, archivos y publicaciones y las exploraciones y estudios fuera y dentro del país; 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; por último, sostener las comunicaciones marítimas con las poblaciones del sur argentino y ejercer de policía sobre la extracción de los productos naturales de las islas y costas del país.⁶⁹ Con la creación del Ministerio de Marina se produce la total separación de la Armada de la órbita del Ejército, en materia de administración y operación. Esta nueva condición de “independencia política” le consiguió un trato directo con el presidente de la Nación, así como un desarrollo pleno de su idiosincrasia, distinta al de las fuerzas terrestres.⁷⁰

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.⁷¹ Por un decreto del Poder Ejecutivo, quedó reorganizado por una Secretaría General, de la que dependían la División Técnica Naval y la División Hidrografía, Faros y Balizas, y cuatro Direcciones

⁶⁸ OYARZÁBAL, Guillermo, *Los marinos...*, cit., p. 283.

⁶⁹ “Ley de organización de los ministerios nacionales (Parte pertinente a Marina)”, en MINISTERIO DE MARINA, *Leyes y Reglamentos Orgánicos de la Armada*, Buenos Aires, Ministerio de Marina, 1918, pp. 6-7.

⁷⁰ ARGUINDEGUY, Pablo E. y Horacio RODRÍGUEZ, *Las fuerzas navales...*, cit., pp. 182-183.

⁷¹ BURZIO, Humberto F., *Armada Nacional...*, cit., p. 57.

Generales: Material; Personal; Administrativa; Prefectura General de Puertos (Cuadro 1).⁷²

La Dirección General del Material, con sus divisiones de Armamento, Ingeniería Naval, Electricidad, Telegrafía y Radiotelegrafía, Máquinas y Calderas e Ingeniería civil, entendía sobre construcciones, reparaciones y conservación del material, tanto a flote como en tierra, así como la inspección de los astilleros, talleres, diques y otras dependencias. Era responsable de todo lo relativo al Servicio Telegráfico Público y debía entenderse directamente con la Dirección General de Correos y Telégrafos por intermedio de la Inspección General de Telégrafos de la Nación.⁷³

La Dirección General del Personal, con sus divisiones de Personal, Escuelas, Justicia y Sanidad, se ocupaba del reclutamiento, los ingresos y la instrucción del personal, tanto militar como civil, además de la justicia y sanidad. Por su parte, la Dirección General Administrativa, con sus divisiones de 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, con funciones de policía marítima y fluvial, se encargaba de impartir órdenes directamente a los jefes de fuerzas navales y reparticiones de la Armada, sobre servicios corrientes u otros asuntos, y hacía vigilar su cumplimiento.⁷⁴

Cuadro 1 – Organigrama del Ministerio de Marina



Fuente: Elaboración propia en base a las Memorias del Ministerio de Marina 1913-1914.

⁷² DOMÍNGUEZ, Ercilio, *Colección de Leyes y Decretos Militares concernientes al Ejército y Armada de la República Argentina 1810-1916*, tomo 8, Buenos Aires, Talleres Gráficos-Arsenal Principal de Guerra, 1916, p. 11.

⁷³ *Ibid.*, pp. 11-18.

⁷⁴ DOMÍNGUEZ, Ercilio, *Colección de Leyes y Decretos Militares...*, tomo 8, cit., pp. 11-18.

Durante 1913, el Ministerio de Marina funcionó con un presupuesto de 26.083.313,81 pesos moneda nacional.⁷⁵ Al año siguiente, luego de un breve incremento, la partida pasó a ser de 29.533.955 pesos.⁷⁶ Solo a los fines de una comparación, aquel monto iba en sintonía con los 30.892.399 millones que recibía el Ministerio de Guerra ese mismo año.⁷⁷

La mayor parte del presupuesto de la cartera de Marina 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 de la Armada, y en la compra del carbón para la Escuadra. En 1914, la suma de todo ello representaba casi el 60% del presupuesto total.⁷⁸

El responsable del Ministerio de Marina fue Juan Pablo Sáenz Valiente. Había sido nombrado por el presidente José Figueroa Alcorta, a fines de 1910, y desde entonces ocupó el cargo de manera ininterrumpida, durante las gestiones de Roque Sáenz Peña y Victorino de la Plaza. Por medio de este último, en agosto de 1915, obtendría su ascenso a vicealmirante.⁷⁹

Las tareas propias de la Armada, brazo naval de las Fuerzas Armadas, naturalmente abarcaban aquellas relacionadas, directa o indirectamente, con el mar y los ríos. Por una parte, estas eran: la iluminación y balizamiento de costas, además de su conservación y vigilancia; 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 costeras; el servicio de policía marítima; la vigilancia sanitaria; la extracción de los cascos de

⁷⁵ 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 de junio de 1913, foja 3.

⁷⁶ HCDN, Archivo Parlamentario, Expedientes, "Presupuesto general de la administración para el ejercicio económico de 1914", Buenos Aires, 2 de enero de 1914, foja 3.

⁷⁷ *Ibid.*

⁷⁸ "Presupuesto de Marina – Balance General del Ejercicio de 1914", en SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1914-1915*, Buenos Aires, J. Weiss & Preusche, 1915, pp. 66-67.

⁷⁹ Juan Pablo Sáenz Valiente (1861-1925) egresó de la 3° promoción de la Escuela Naval Militar con el grado de alférez de fragata en 1883. Durante sus más de tres décadas de servicio en la Armada, ocupó importantes cargos, como prosecretario de la Junta Superior de la Marina (1888); jefe de la Comisión de Estudios Hidrográficos del Río de la Plata (1903), Director de Hidrografía, faros y balizas (1905); jefe de Estado Mayor del Ministerio de Marina (1906); comandante de la 2° División Naval (1909); y 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 y falleció el 7 de junio de 1925 ("El retiro del vicealmirante Sáenz Valiente", en *Fray Mochó*, 15 de septiembre de 1916; PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 3).

buques hundidos, si estos significaban un peligro para la navegación. Por otra parte, la Armada también ejercía algunas funciones de representación en el exterior.⁸⁰ Estas se hacían, en primer lugar, mediante visitas protocolares. Por ejemplo, en 1913, el crucero *Buenos Aires* visitó Río de Janeiro y Montevideo, en ocasión de las fiestas nacionales de las Repúblicas del Brasil y del Uruguay.⁸¹ Ese mismo año, la fragata escuela *Presidente Sarmiento* realizó su décimo tercer viaje de instrucción con los aspirantes de la Escuela Naval Militar. Zarpó en marzo y regresó en noviembre, luego de navegar 25.000 millas y tocar puertos como Santa Helena, Barbados, Nueva York, Boston, Azores, Lisboa, Tolón, La Spezia, Gibraltar y San Vicente, entre otros.⁸² En segundo lugar, la función de representación también se ejercía mediante comisiones y agregados navales. Cuando el gobierno argentino deseaba adquirir buques y otros elementos en el exterior, las comisiones y agregados navales visitaban las principales firmas y astilleros, elaboraban informes sobre las adquisiciones más convenientes y, llegado el caso, supervisaban los trabajos de construcción. Asimismo, informaban sobre cualquier novedad dentro de la órbita naval internacional, elaborando informes y documentos que se transmitían al Ministerio de Marina. A principios de 1914, las comisiones navales eran dos: una en Europa, con sede en Londres, de la cual dependían los agregados estacionados en Inglaterra, Francia, Italia, Alemania y Austria, y otra en Estados Unidos, con asiento en Nueva York.⁸³

Bases, arsenales y otras dependencias

De conformidad con el Acuerdo General de Ministros del 30 de junio de 1913, en cumplimiento del artículo 15 de la ley 8.883, el Ministerio de Marina realizó un inventario general de los bienes muebles e inmuebles bajo su dependencia.⁸⁴ Este documento resulta útil para conocer, en detalle, la compleja organización y distribución que la Armada poseía en ese entonces.

⁸⁰ BURZIO, Humberto F., *Armada Nacional...*, cit. p. 60.

⁸¹ SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1913-1914*, Buenos Aires, Imprenta del Ministerio de Marina, 1914, p. 14.

⁸² DE VEDIA Y MITRE, Mariano, *Los viajes de la 'Sarmiento'. Reseña histórica de los Cruceros por todos los Mares de la Fragata-Escuela, y de la Evolución de la Marina de Guerra Argentina*, Buenos Aires, Ediciones Argentinas Raúl Azevedo y Cía., 1931, pp. 218-227.

⁸³ MARTÍN, Juan A., "Comisión Naval en Londres. 1910, conmemoración del centenario de nuestra Independencia", en *Boletín del Centro Naval*, tomo 79, núm. 648 (1961), pp. 429-444; MARTÍN, Juan A., "Comisión Naval en los Estados Unidos (1915-1916)", en *Boletín del Centro Naval*, tomo 81, núm. 650 (1962), pp. 47-62.

⁸⁴ SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1914, p. 70.

En primer lugar, disponía de la Dirección General Administrativa, cuyo edificio quedaba rodeado por las calles Paseo Colón, Brasil, Balcarce y Garay, 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 de la Armada, y los Juzgados de Instrucción. De la Dirección General Administrativa dependían también las carboneras de la Armada, en la Dársena Sur. En segundo lugar, estaba la Zona Militar, en la Dársena Norte, donde trabajaba el Taller de Marina, con una casa de bombas, un galpón y dos importantes diques de carena: el n° 1, con 150 metros de largo y el n° 2, con 180. En la Dársena Norte también se ubicaba el depósito del Cuerpo de Marinería, la Escuela de Mecánicos y la Oficina Hidrográfica.⁸⁵

A continuación, estaba 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, para limpiar los cascos y reparar los buques.⁸⁶ Asimismo, contaba con un sistema defensivo, compuesto por cinco baterías costeras, y un ferrocarril, que unía el sitio con localidades aledañas y facilitaba las comunicaciones y el acceso a materiales.⁸⁷ En las cercanías del Puerto Militar se encontraba el Hospital Naval, inaugurado el 6 de julio de 1900.⁸⁸

Otro punto fundamental para la Armada 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

⁸⁵ *Ibid.*, pp. 70-72; DESTÉFANI, Laurio H., “La Armada Argentina (1900-1922)”, en DESTÉFANI, Laurio H. (dir.), *Historia Marítima Argentina*, tomo 9, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1991, p. 159.

⁸⁶ Los arsenales funcionaban como centros de depósito y reparación de las escuadras y allí se encontraban los astilleros de construcción. Dada su importancia estratégica, cada nación procuró ponerlos a resguardo de potenciales ataques, mediante fortificaciones y baterías costeras (SERRALUNGA, Fabiola, “Defensa de Costas y de Puertos en la Argentina (1890-1905)”, en *Boletín del Centro Naval*, núm. 849 (2018), p. 322).

⁸⁷ CHALIER, Gustavo, “Algunas consideraciones acerca de Puerto Belgrano como área patrimonial: concientización y revalorización para el fortalecimiento del sentido de pertenencia”, en *Res Gesta*, núm. 55 (2019), pp. 8-11; ARGUINDEGUY, Pablo E. y Horacio RODRÍGUEZ, *Las fuerzas navales...*, cit., pp. 152-153; Para más información, ver: OYARZÁBAL, Guillermo A., *Argentina hacia el Sur. La utopía del primer puerto militar (1895-1902)*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2002; TRIADÓ, Enrique J., *Historia de la Base Naval Puerto Belgrano*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1992; En 1922, el Puerto Militar fue rebautizado como Base Naval Puerto Belgrano.

⁸⁸ AGÜERO, Abel L., “La Sanidad Naval desde 1870 hasta las primeras décadas del siglo XX”, en DESTÉFANI, Laurio H. (dir.), *Historia Marítima...*, tomo 9, cit., p. 289.

arsenal se ubicaba el depósito de carbón.⁸⁹ Allí, desde 1913, se realizaban trabajos en el Hospital Naval Río Santiago, cuya construcción había sido dispuesta cerca de la ciudad de La Plata por la ley n° 8.941, de 1912.⁹⁰

En Zárate funcionaba el Parque de Artillería de Marina, el primer Arsenal Naval del país.⁹¹ Su construcción había sido autorizada por un decreto del Poder Ejecutivo del 16 de diciembre de 1873, en terrenos que, en su mayor parte, habían sido cedidos por la municipalidad local.⁹²

En el Tigre se ubicaba el Depósito de Materiales de la Armada y en la Isla Martín García, que había pasado a depender del Ministerio de Marina, se encontraban instalados polvorines, depósitos de munición, torpedos, detonantes, además de propiedades ocupadas por particulares.⁹³

Por lo demás, la Armada contaba con estaciones telegráficas instaladas en tierra, específicamente en Dársena Norte, Río Santiago, Mogotes, Puerto Militar, Cabo Vírgenes, Isla Año Nuevo, Ushuaia, Formosa y La Paz. También había estaciones a bordo de los buques y se construían en los talleres de la Intendencia de Guerra.⁹⁴ Por su parte, la Armada supervisaba faros, que alcanzaban los trece y se ubicaban en la Isla Martín García, Isla Penguín, Isla Año Nuevo, Punta Villarino, Punta Delgada, Punta Mogotes, San Antonio, Punta Médanos, Recalada a Bahía Blanca, Segunda Barranca, Río Negro, Cabo Vírgenes y Comodoro Rivadavia.⁹⁵

Finalmente, existían 83 Subprefecturas y Ayudantías encargadas de la política marítima. Para descentralizar el servicio, se dividían en ocho secciones: Capital Federal, el Tigre, Rosario, Corrientes, Concordia, Monte Caseros, Bahía Blanca y Río Gallegos. Los jefes de cada sección tenían facultad para resolver directamente aquellos asuntos de menor importancia, sin necesidad de recurrir a la Dirección General de Puertos.⁹⁶

⁸⁹ SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1914, pp. 73-74; La Estación de Torpedos de La Plata fue origen de la Base Naval de Río Santiago. En 1892 se construyó allí un muelle de madera, al que se le dotó de un dique flotante adquirido en Francia, que llegó al país en 1894. En 1905, Río Santiago se convirtió en Arsenal del Río de la Plata, apostadero y taller de reparación de los buques de la Escuadra de Ríos (DESTÉFANI, Laurio H., “La Armada Argentina (1900-1922)”, cit., p. 159).

⁹⁰ Fue finalmente inaugurado el 30 de abril de 1918 (BAMIO, José R. y Raúl DÁRRICHON (comps.), *Efemérides Navales*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 2000, p. 56).

⁹¹ En 1895, el Arsenal de Zárate fue denominado Parque de Artillería de Zárate, pues algunas de sus funciones habían sido transferidas al nuevo Arsenal Naval Buenos Aires, sobre Dársena Norte (DESTÉFANI, Laurio H., “La Armada Argentina (1900-1922)”, cit., pp. 158-159).

⁹² SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1914, p. 74.

⁹³ *Ibid.*, pp. 74-76.

⁹⁴ “La radiotelegrafía argentina”, en *Caras y Caretas*, 30 de mayo de 1914, pp. 62-61.

⁹⁵ SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1914, pp. 75-76.

⁹⁶ *Ibid.*, p. 76.

La organización descrita en este apartado se mantuvo vigente durante la primera etapa de 1914 y, como puede observarse, el Puerto Militar y los arsenales y talleres de Dársena Norte y Zárate eran centrales. Todos estaban en la Provincia de Buenos Aires y constituían las principales bases de operaciones, reparaciones y abastecimiento de la Armada.⁹⁷

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*, el buque escuela fragata *Presidente Sarmiento*, los monitores *El Plata* y *Los Andes*, las cañoneras *Rosario*, *Paraná* y *Patagonia*, el crucero torpedero *Patria* y 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*.⁹⁸

Asimismo, se sumaban las unidades recientemente adquiridas bajo la Ley de Armamento Naval n° 6.283 de 1908. Esta había sido la respuesta argentina a un costoso programa de expansión naval que inició Brasil, para incorporar modernos acorazados, cruceros, destructores y submarinos. Una comisión asesora integrada por Onofre Betbeder, Manuel Domecq García, Enrique Howard, Félix Dufourq, Rafael Blanco y Juan Pablo Sáenz Valiente, entre otros, elevó al Congreso Nacional un estudio donde advertía sobre la desventajosa situación en la que había quedado la Armada Argentina.⁹⁹

⁹⁷ DESTÉFANI, Laurio H., “La Armada Argentina (1900-1922)”, cit., p. 160.

⁹⁸ Conteo de elaboración propia a partir de las memorias del Ministerio de Marina (SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1914; SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1915); Para información técnica sobre estas unidades, ver: ARGUINDEGUY, Pablo E., *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina (1810-1970)*, tomo 5, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1972; SIDDEERS, Juan Carlos, “La Armada Argentina de 1870 a 1902”, en DESTÉFANI, Laurio H. (dir.), *Historia Marítima Argentina*, tomo 8, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1990, pp. 116-135; Para una comprensión de los términos *acorazado*, *crucero*, *torpedero*, *monitor*, *destructor*, y sus variantes, ver: Anexo 1. Glosario.

⁹⁹ VENTURINI DI BIASSI, Francesco N., “Adquisiciones y controversias en torno a los acorazados Moreno y Rivadavia”, en *Revista Digital del Instituto Universitario Naval*, núm. 3 (2011), p. 4; Por su parte, los programas navales de Brasil y Argentina causaron preocupación en Chile. Temiendo quedar rezagado en el balance de poder sudamericano, este último encargó sus propios acorazados y destructores.

En concreto, la ley 6.283 autorizaba al Poder Ejecutivo la adquisición de dos acorazados, seis destructores de primera clase y doce de segunda y, en caso de ser necesario, la posibilidad de adquirir un tercer acorazado, tres destructores y cuatro torpederas.¹⁰⁰ No obstante, lo previsto por la ley no se materializó en su totalidad y la República Argentina terminó firmando, únicamente, contratos por dos acorazados construidos en Estados Unidos, el *Rivadavia* y el *Moreno*, que llegaron al país durante la Primera Guerra Mundial, y varios destructores, de los cuales sólo recibió cuatro.¹⁰¹ En un principio, en 1909, se habían encargado doce destructores, en astilleros de tres países distintos: Alemania, Inglaterra y Francia. Los pedidos en Alemania llegaron en 1912 y fueron bautizados *Catamarca*, *Córdoba*, *Jujuy* y *La Plata*.¹⁰² Sin embargo, los encargados en Inglaterra, bajo los nombres *San Luis*, *Santa Fe*, *Tucumán* y *Santiago*, no cumplieron las especificaciones de diseño y fueron vendidos a Grecia. Los pedidos en Francia, denominados *San Juan*, *Salta*, *Mendoza* y *La Rioja*, tuvieron demoras en su construcción y fueron requisados por ese país, cuando estalló la Primera Guerra Mundial.¹⁰³ Lo mismo ocurrió con cuatro destructores - *San Luis*, *Santiago*, *Santa Fe* y *Tucumán* - que Argentina encargó en Alemania, en 1913, en reemplazo de los británicos.¹⁰⁴

A continuación, se muestra el estado de la flota de guerra argentina, en julio de 1914. Estaba conformada por unas 34 unidades. El 60% de ellas superaba las dos décadas de antigüedad y el 20% tenía entre diez y veinte años de servicio (Gráfico 1).

¹⁰⁰ Anexo 2.1 – Ley N° 6.283 (1908).

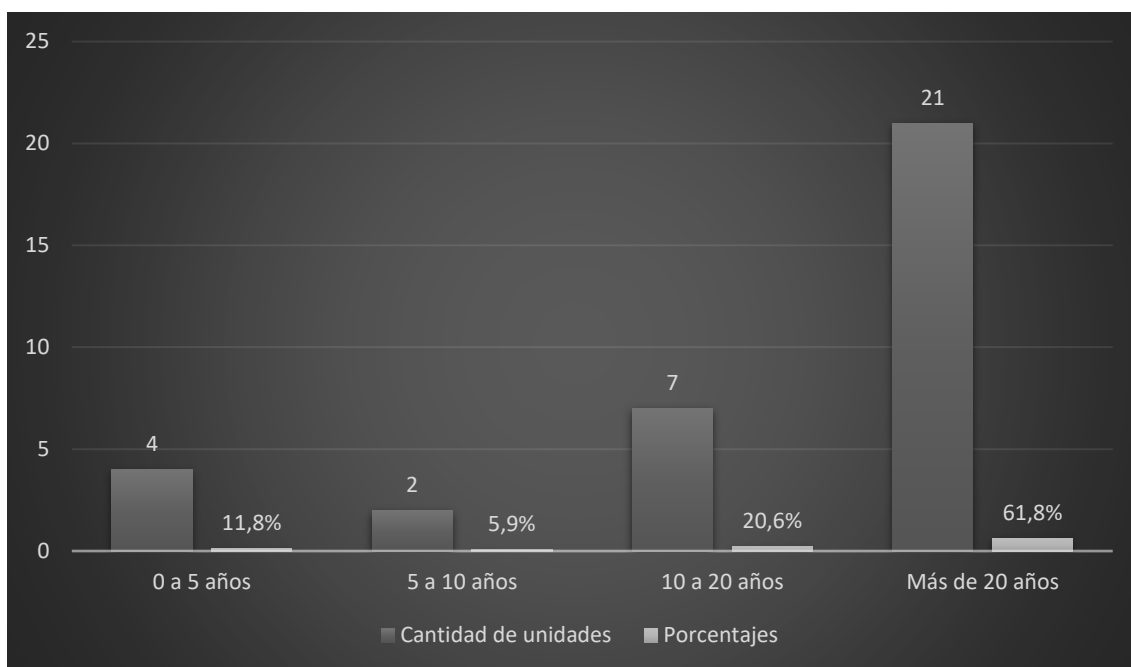
¹⁰¹ Los astilleros estadounidenses de *Fore River*, en Quincy, Massachusetts, y *New York*, en Camden, Nueva Jersey, ofrecieron un precio más interesante que sus competidores y a ellos se les concedió el contrato por los acorazados. No obstante, una vez construidos, existieron algunos inconvenientes; por ejemplo, el consumo de carbón excedía el convenido y durante las pruebas fallaron las turbinas. La corrección de estos problemas causó una demora considerable en la entrega de las unidades, que llegarían a la Argentina recién en 1915 (SCHEINA, Robert L., *Iberoamérica...*, cit., p. 111).

¹⁰² “La llegada de los destroyers”, en *Caras y Caretas*, 13 de julio de 1913; “Visita del Vicepresidente á los nuevos destroyers”, en *Caras y Caretas*, 20 de julio de 1913.

¹⁰³ ARGUINDEGUY, Pablo E., *Apuntes sobre los buques...*, tomo 5, cit., pp. 2279-2282.

¹⁰⁴ ARGUINDEGUY, Pablo E. y Horacio RODRÍGUEZ, *Las fuerzas navales...*, cit., p. 174; ARGUINDEGUY, Pablo E., *Apuntes sobre los buques...*, tomo 5, cit., pp. 2283-2284.

Gráfico 1 - Antigüedad de los buques de guerra (a Julio de 1914)



Fuente: Estadística de elaboración propia en base a las Memorias del Ministerio de Marina 1914-1915.

Al margen de los buques de guerra, existía un número de buques auxiliares, los cuales eran responsables de una amplia gama de tareas. Estos 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* y el minador *Fulton*, los buques de policía fluvial *Sayhueque*, *Inacayal*, *Namuncurá* y *Teuco*, y los remolcadores *Tehuelche*, *Fueguino*, *Delfín*, *Penguin*, *Cormorán*, *Petrel* y *Albatros*.¹⁰⁵

Combustibles: carbón y ¿petróleo?

Desde mediados del siglo XIX, el carbón era la principal fuente de energía de la República 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. Sobre esto último, dos

¹⁰⁵ Conteo elaborado a partir de las memorias del Ministerio de Marina (SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1914; SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1915); Para una comprensión de los diferentes tipos de buques auxiliares, ver: Anexo 1. Glosario; Para información técnica sobre estas unidades, ver: ARGUINDEGUY, Pablo E., *Apuntes sobre los buques...*, tomo 5, cit.

datos a modo de ejemplo: se importaron 11 millones de toneladas, entre 1906-1910, y otros 20 millones entre 1911 y 1915. El carbón era consumido por barcos, ferrocarriles, usinas de electricidad y gas, e industrias.¹⁰⁶ Provenía del sur de Gales, circuito que se favorecía de la industria naviera británica. Ofrecía bajas tarifas para el carbón en los buques fletados a la Argentina, que, de otro modo, viajarían parcialmente vacíos.¹⁰⁷

Todos los buques de la Armada, sean de guerra o auxiliares, quemaban carbón como combustible. De ahí que la propia institución se haya interesado por su exploración, descubrimiento y explotación.¹⁰⁸ Sin embargo, a pesar de algunos importantes avances, la búsqueda de recursos carboníferos nacionales se vio obstaculizada por los intereses de los ferrocarriles y las compañías de servicios eléctricos, que estaban en manos de capitales foráneos.¹⁰⁹ Tampoco existió una política gubernamental estable con miras a conseguir el autoabastecimiento energético en el país.¹¹⁰

La dependencia de los buques de la Armada respecto al carbón importado motivó algunas quejas entre los oficiales argentinos.¹¹¹ Además, para ese 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

¹⁰⁶ KAPLAN, Marcos, “La primera fase de la política petrolera argentina (1907-1916)”, en *Desarrollo Económico*, vol. 13, núm. 52 (1974), p. 798; Entre 1856 y 1914, el carbón ostentaba un rol exclusivo como energía primaria fósil, siendo la máquina a vapor su agente más activo y dinámico. Las locomotoras y barcos eran los mayores consumidores, mientras que la industria ocupaba un papel secundario en la demanda carbonífera (YÁÑEZ, César; DEL MAR RUBIO, María; JOFRÉ, César y Albert CARRERAS, “El consumo aparente de carbón mineral en América Latina, 1841-2000. Una historia de progreso y frustración”, en *Revista de Historia Industrial*, núm. 53 (2013), pp. 41-42).

¹⁰⁷ SOLBERG, Carl E., *Petróleo y nacionalismo...*, cit., p. 23.

¹⁰⁸ Sobre la participación de la Marina en los inicios de la explotación carbonífera, ver: 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@: Revista de historia de la industria, los servicios y las empresas en América Latina*, vol. 6, núm. 10 (2012), pp. 3-10.

¹⁰⁹ *Ibid.*, p. 6.

¹¹⁰ Pese a que antes de la Primera Guerra Mundial ya se conocían los peligros que entrañaba la dependencia del carbón importado, ni el gobierno ni los inversores privados se ocuparon mayormente de explotar los yacimientos argentinos (SOLBERG, Carl E., *Petróleo y nacionalismo...*, cit., p. 24); El barón Wilhelm Leopold Colmar von der Goltz, que en 1910 se encontraba en Argentina con motivo del bicentenario, señaló lo siguiente, respecto a la situación carbonífera del país: “Argentina todavía no encontró ningún yacimiento de carbón en cantidades relevantes, debiendo por consiguiente importarlo. Los barcos de carbón vacíos llevan a Europa por bajos fletes los cereales argentinos, como por ejemplo trigo, maíz y lino, de modo que la importación a nuestro mundo se hace de una manera extraordinariamente ventajosa” (VON DER GOLTZ, Colmar, *Impresiones de mi viaje a Argentina*, Buenos Aires, Biblioteca Nacional, 2015, pp. 115-116).

¹¹¹ H. S. (seudónimo), “Abastecimiento de carbón para las escuadras”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 18, núm. 199 (1900), pp. 87-90.

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...¹¹²

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...¹¹³

En 1907 la relación con los combustibles cobró un nuevo giro, cuando se descubrió petróleo en Comodoro Rivadavia.¹¹⁴ Desde ese momento, 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 1914.¹¹⁵

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, carecía de transportes adecuados para trasladar el combustible a los centros de consumo. En este sentido, en 1912, las autoridades de la Armada manifestaron la necesidad de comprar un buque tanque, de 2000 toneladas, y construir cinco tanques metálicos para almacenamiento en tierra, de 2000 m³ cada uno, para las bases de Puerto Militar y Río Santiago. Las propuestas fueron aprobadas por el Poder Ejecutivo y el 17 de julio de 1913 se firmó un contrato con la firma *Greenock & Grangemouth Dockyard*, de Inglaterra, para la construcción del primer buque tanque de la Armada, el *Ministro Ezcurra*, que arribó al país el 8 de julio de 1914. Cabe agregar que, mientras se aguardaba la incorporación de este buque, para cubrir el servicio entre Comodoro Rivadavia y Buenos Aires, fue arrendado el petrolero *Wanetta*, de bandera inglesa. Fue el primero que cumplió las funciones de petrolero de flota y su carga era mayoritariamente utilizada por los buques de la Armada.¹¹⁶

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

¹¹² “Notas varias”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 23, núm. 259 (1905), p. 77.

¹¹³ “Crónica extranjera”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 23, núms. 266-267 (1906), p. 701.

¹¹⁴ La falta de agua potable en la zona de Comodoro Rivadavia, un caserío fundado por un decreto del 23 de febrero de 1901, dificultaba la radicación y afincamiento de poblaciones, y por ello se comenzó a trabajar para encontrarla. En 1903 se iniciaron los primeros intentos, con una máquina perforadora de la División de Minas, Geología e Hidrología de la Nación, aunque no hubo éxito. Tres años después, en un buque de la Armada, llegó una nueva perforadora, que, mientras buscaba agua a 535 metros de profundidad, encontró petróleo el 13 de diciembre a 1907 (RODRÍGUEZ, Horacio, *La Armada Argentina...*, cit., pp. 13-15.)

¹¹⁵ ARGUINDEGUY, Pablo E. y Horacio RODRÍGUEZ, *Las fuerzas navales...*, cit., pp. 177-178.

¹¹⁶ *Ibid.*, pp. 178-179.

La explotación de esta riqueza nacional, al dar á la Nación la independencia económica y fabril que hoy no tiene, permitiendo imponer á [sic] la par de cualquier otro sus materias primas manufacturadas, 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 que se puede adquirir con dichos recursos, y aún más si la explotación se ejecuta racionalmente...¹¹⁷

Pero, para aprovechar los yacimientos de petróleo argentino, era necesario primero modificar y adaptar los buques de la Armada al nuevo combustible. La dependencia del carbón importado para operar tendrá graves consecuencias en el futuro.¹¹⁸

El componente aéreo: la Aviación Naval

Siendo la Aviación Naval una cuestión importante en el diseño orgánico y operativo de la Armada, y algo que, además, sostuvo su desarrollo y evolución durante el marco cronológico trabajado en esta tesis doctoral, consideramos necesario elaborar una breve reseña sobre ella, a modo introductorio, para dar cuenta de algunos aspectos y características previos al estallido de la Gran Guerra.

Hasta dicho momento, y desde finales del siglo XIX, la relación de la aeronáutica con la Armada mantuvo un carácter embrionario. La institución sostuvo diferentes iniciativas oficiales, para desarrollar un arma aérea dentro de su órbita, con diversos grados de éxito.¹¹⁹ En resumidas cuentas, “la aviación de toda esta época” tenía un “tinte deportivo, más que militar” y dependía de “esfuerzos personales más que de organización militar”.¹²⁰ Los avances en materia aeronaval debieron mucho al aporte de precursores y pioneros. El teniente de fragata Melchor Zacarías Escola fue el primer oficial de la Armada y el primero del país en convertirse en piloto militar.¹²¹ Egresado de la Escuela

¹¹⁷ SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1912-1913*, Buenos Aires, Imprenta del Ministerio de Marina, 1913, p. 6.

¹¹⁸ Este punto será tratado en los capítulos siguientes.

¹¹⁹ Desarrollar los orígenes de la aviación naval argentina excede el marco cronológico trabajado en esta tesis. Para más información sobre los precursores y pioneros de dicha arma, recomendamos una lectura de ARGUINDEGUY, Pablo E., *Historia de la Aviación Naval Argentina*, tomo 1, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1981, pp. 11-18.

¹²⁰ *Ibid.*, p. 28.

¹²¹ Melchor Zacarías Escola (1875-1945) comenzó su carrera militar en la Escuela Naval Militar, de donde egresó con la 26° Promoción, en 1900, en el cuarto puesto entre treinta y cuatro oficiales. Se retiró con el grado de teniente de navío en agosto de 1917 y falleció en noviembre de 1945 (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., pp. 13-14); “...Melchor Z. Escola rinde examen y obtiene el Brevet N° 15 de Piloto Aviador Argentino. Es el primer militar argentino en lograrlo. En el mismo día, pero

Naval Militar en 1900, recibió su brevet de vuelo en octubre de 1912, luego de efectuar cursos de aviación por orden del Ministerio de Marina: primero, en la Escuela Aérea Argentina, entidad civil y privada creada en mayo de 1910; luego, en la Escuela Militar de Aviación.¹²² Esta última había sido creada en agosto de 1912, con el objeto de proveer pilotos tanto al Ejército como a la Marina, cediendo vacantes a los aspirantes de ambas fuerzas. La escuela pertenecía al Ejército, pues el terreno donde operaba, en El Palomar, era de su propiedad.¹²³ Se trataba de una iniciativa oficial, regida por el Ministerio de Guerra, aunque la dotación de aeroplanos se había costado gracias a donaciones públicas, entre las que figuraban importantes empresas, como la Compañía Argentina de Tabacos.¹²⁴

Otro pionero de la aviación naval fue el condestable artillero Joaquín Oytabén, destinado al Arsenal del Río de la Plata, futura Base Naval Río Santiago. En forma particular, es decir, abonando de su bolsillo, Oytabén se inició en la actividad como alumno de la escuela de aviación del ingeniero italiano Antonio G. Borello, que funcionaba en Berisso. Luego de obtener su brevet internacional de piloto, en septiembre de 1914, Oytabén dictaría un breve curso de adiestramiento a un reducido grupo, integrado por personal militar y algunos civiles, con elementos, materiales y directivas de la propia Armada.¹²⁵

Paralelo a lo anterior, la Armada buscó desarrollar la aeronáutica en el país mediante otras formas. En 1914, Melchor Z. Escola, ya ascendido como 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 toda información relevante para la creación, a su regreso, de una Escuela de Aviación de la Armada. En dicha comisión, Escola fue acompañado por los mecánicos Jacinto Riera,

dos brevets después [...] se patenta el Tte. del Ejército Argentino Raúl Goubat. Corresponde, pues, a la Armada, y al Tte. Escola, la primacía de tener un brevet internacional de piloto aviador, en la República Argentina” (ARGUINDEGUY, Pablo E., *Historia de la Aviación Naval Argentina*, tomo 2, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1981, p. 561); El logro de Escola fue muy celebrado por los círculos navales. Por ejemplo, el Centro Naval organizó una fiesta en su nombre (“Demostración al teniente de fragata Melchor Z. Escola”, en *Caras y Caretas*, 2 de noviembre de 1912).

¹²² ARGUINDEGUY, Pablo E., *Historia de la Aviación...*, tomo 1, cit., p. 19; BURZIO, Humberto F., *Armada Nacional...*, cit., p. 143.

¹²³ DESTÉFANI, Laurio H., “La Armada Argentina (1900-1922)”, cit., p. 187.

¹²⁴ “Inauguración oficial de la Escuela Militar de Aviación” y “En la Escuela de Aviación”, en *Caras y Caretas*, 14 de septiembre de 1912 y 24 de mayo de 1913; “El director de la Escuela de Aviación Militar, rodeado de la comisión de estudiantes que fué [sic] a entregar el aeroplano costado por éstos” (“Entrega de aeroplano estudiantil”, en *Caras y Caretas*, 1 de noviembre de 1913).

¹²⁵ BURZIO, Humberto F., *Armada Nacional...*, cit., p. 144; DESTÉFANI, Laurio H., “La Armada Argentina (1900-1922)”, cit., p. 187.

Juan Guerin y José Scapuzzi. Entre varias cuestiones, se esperaba la adquisición de algunas aeronaves, con sus accesorios, a la casa *Henry Farman*, y dos hangares de la casa *Bessoncau*, pero el estallido de la Gran Guerra interrumpió esa tarea.¹²⁶

Personal

La organización del personal de la Armada se componía de escalafones superiores y subalternos, respondiendo a lo dispuesto por la ley n° 4.856 de Organización de la Marina de Guerra de 1905 y sus posteriores modificaciones.¹²⁷ El personal superior estaba conformado, primero, por los oficiales del entonces llamado Cuerpo General, que procedían exclusivamente de la Escuela Naval Militar.¹²⁸ Luego estaban los oficiales de los Cuerpos Auxiliares - maquinistas, electricistas, médicos y contadores – que se incorporaban directamente del medio civil, con conocimientos previamente adquiridos, y eran seleccionados por la Dirección General del Personal (Tabla 1).¹²⁹ En marzo de 1914, el personal superior en actividad sumaba unos 600 individuos: 318 del Cuerpo General y 282 del Cuerpo Auxiliar.¹³⁰

Tabla 1 – Escalafón del Cuerpo General y Auxiliar (marzo 1914)

#	Cuerpo General	#	Auxiliares
1	Almirante	22	Ingeniero Electricista Principal
2	Vicealmirante	23	Ingeniero Electricista de 1° Clase
3	Contraalmirante	24	Ingeniero Electricista de 2° Clase
4	Capitán de Navío	25	Ingeniero Electricista de 3° Clase
5	Capitán de Fragata	Torpedistas	
6	Teniente de Navío	26	Ingeniero Torpedista Principal
7	Teniente de Fragata	27	Ingeniero Torpedista de 1° Clase
8	Alférez de Navío	Médicos	

¹²⁶ ARGUINDEGUY, Pablo E., *Historia de la Aviación...*, tomo 1, cit., p. 22; SERRALUNGA, Fabiola, “Creación de la Aviación Naval Argentina (1908-1921)”, en *II Congreso de Historia Aeronáutica Argentina*, Buenos Aires, 4 de septiembre de 2010.

¹²⁷ Una vez aprobada, y luego de sucesivas modificaciones -1907, 1910 y 1913 - la ley 4.856 permanecerá en vigor hasta 1945, cuando fue reemplazada por el decreto-ley 10.700 (MARTÍN, Juan A., “Antecedentes de la Ley Orgánica de la Armada (continuación)”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 45, núm. 468 (1928), pp. 492-494).

¹²⁸ Desde 1904, los alféreces de navío y fragata podían ampliar sus conocimientos teórico-prácticos en la Escuela Superior de Oficiales de Río Santiago, en las ramas de artillería, torpedos, minas y electricidad (BAMIO, José R. y Raúl DÁRRICHON (comps.), *Efemérides...*, cit., p. 3).

¹²⁹ ARGUINDEGUY, Pablo E. y Horacio RODRÍGUEZ, *Las fuerzas navales...*, cit., p. 138.

¹³⁰ SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1915, p. 26.

9	Alferez de Fragata	28	Cirujano Mayor
10	Guardiamarina	29	Cirujano Inspector
Cuerpo Auxiliar		30	Cirujano Subinspector
Ingenieros		31	Cirujano Principal
11	Ingeniero Naval Inspector	32	Cirujano de 1° Clase
12	Ingeniero Naval Principal	33	Cirujano Dentista
13	Ingeniero Naval de 2° Clase	Farmacéuticos	
14	Ingeniero Naval de 3° Clase	34	Farmacéutico Subinspector
Maquinistas		35	Farmacéutico de 1° Clase
15	Ingeniero Maquinista Inspector	36	Farmacéutico de 2° Clase
16	Ingeniero Maquinista Subinspector	Contadores	
17	Ingeniero Maquinista Principal	37	Contador Subinspector
18	Ingeniero Maquinista de 1° Clase	38	Contador Principal
19	Ingeniero Maquinista de 2° Clase	39	Contador de 1° Clase
20	Ingeniero Maquinista de 3° Clase	40	Contador de 2° Clase
Electricistas		41	Contador de 3° Clase
21	Ingeniero Electricista Subinspector	42	Auxiliar Contador

Fuente: Estadística de elaboración propia en base a las Memorias del Ministerio de Marina 1914-1915.

Por su parte, el personal subalterno (Tabla 2) era seleccionado en forma centralizada, por la Dirección General del Personal, y provenía de tres fuentes: primero, de los egresados de las diversas escuelas de aprendices; segundo, de los voluntarios que se presentaban espontáneamente; tercero, del personal en servicio y de conscripción, así como de aquellas unidades reincorporadas, después de estar de baja cierto tiempo.¹³¹ Todos debían ser argentinos nativos y mayores de edad.¹³²

Tabla 2 – Personal subalterno (marzo 1914)

1	Timonería	9	Maestros de Armas
2	Instructores y Apuntadores	10	Escribientes
3	Mecánicos artilleros	11	Sanidad
4	Torpedos y minas	12	Maestranza

¹³¹ *Ibid.*, p. 21.

¹³² “Ya no se recurre, como en otros tiempos, al elemento extranjero para nombrar el personal subalterno de nuestra armada nacional. Los mecánicos y electricistas, que procedían casi todos de la Marina Mercante, son hoy argentinos nativos y profesionales salidos de las escuelas creadas con ese objeto, por el ministerio respectivo.” (“Ayudantes Mecánicos de la armada nacional”, en *Caras y Caretas*, 21 de febrero de 1914).

5	Mecánicos torpedistas mineros	13	Músicos
6	Máquinas	14	Víveres
7	Electricidad	15	Agregados
8	Radiotelegrafía	16	Servidumbre

Fuente: Estadística de elaboración propia en base a las Memorias del Ministerio de Marina 1914-1915.¹³³

La instrucción y adiestramiento del personal subalterno se realizaba en forma separada, según la naturaleza de las funciones desempeñadas por cada contingente. Los grumetes la hacían en el Arsenal Río de la Plata y en el crucero *Patagonia*; los aprendices timoneles señaleros en la fragata escuela *Presidente Sarmiento* y en la Escuela de Grumetes n° 1 y n° 2; los aprendices artilleros en el crucero acorazado *Pueyrredón*; los mecánicos artilleros en el Parque de Artillería Zárate; los aprendices torpedistas mineros en el Arsenal Río de la Plata; los aprendices radiotelegrafistas en el crucero *25 de mayo*; los aprendices mecánicos en Dársena Norte; los aprendices foguistas en el Depósito de Marineros; los ayudantes mecánicos en el Taller de Marina.¹³⁴

El núcleo mayor del cuerpo de marinería se completaba con la conscripción, que cubría las necesidades de la flota.¹³⁵ Según indicaba la memoria del Ministerio de Marina, por entonces existían dos clases de conscriptos: la 92 y la 93, nacidos en 1892 y 1893, respectivamente. La clase 92 se había incorporado en enero de 1912 y la integraba un número de 2.337 hombres, mientras que la clase 93, que se había incorporado en enero de 1913, se componía de 2.623 individuos.¹³⁶ La conscripción se hacía entre los varones de 20 años, previo sorteo por los comandos de las cinco Regiones Militares – Capital

¹³³ A diferencia del personal superior, resultaría demasiado extenso detallar la composición de cada una de las especialidades del personal subalterno indicadas en la Tabla 2. Por ello, hemos incluido un cuadro más completo en el Anexo.

¹³⁴ *Ibid.*, pp. 21, 34.

¹³⁵ “En 1899, la sanción de la Ley del Servicio Militar, produjo la aparición a bordo de un nuevo elemento: el conscripto, con el que se pretendió resolver [...] los problemas relacionados con la dotación de baja jerarquía de la Escuadra, pero el cumplimiento de esta ley tuvo sus tropiezos [...], consistentes en que la casi totalidad de los así incorporados desconocía el mar y sus oficios...” (ARGUINDEGUY, Pablo E. y Horacio RODRÍGUEZ, *Las fuerzas navales...*, cit., p. 138); “La ley 3948 proveyó de los contingentes anuales que necesitaba el servicio de la Armada, pero tuvo el inconveniente de transformar sus buques en escuelas, ya que más del 50% de sus tripulantes la constituían conscriptos, a los que en gran número había que enseñarles los rudimentos de las primeras letras, debiéndose crear escuelas especiales para analfabetos.” (BURZIO, Humberto F., *Armada Nacional...*, cit., p. 172).

¹³⁶ SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1914, p. 30.

Federal, Provincia de Buenos Aires, Litoral, Centro y Cuyo, y Tucumán – hasta llenar las vacantes.¹³⁷

La conscripción obligatoria duraba dos años y la instrucción se realizaba bajo un organizado cronograma de entrenamientos y prácticas. Durante un período inicial de dos meses y medio, los conscriptos se alojaban en la Isla Martín García, donde recibían sus primeros adiestramientos como reclutas.¹³⁸ Luego se distribuían en las escuelas de especialidades. En el primer año, permanecían cinco meses en puertos cerrados, instruyéndose en ejercicios y zafarranchos, así como en lo tocante al material. Durante los siguientes dos meses, completaban su formación con pequeñas salidas al mar, y en los últimos tres meses hacían navegación y maniobras. En el segundo año, los conscriptos pasaban un período de entrenamiento general de mar y guerra, adiestrándose en tiro, navegación y maniobras a bordo de los buques de la División de Entrenamiento.¹³⁹ Finalizado este proceso, el conscripto era licenciado. Recibía su libreta de enrolamiento, con las anotaciones correspondientes de su baja, su libreta de reservista, con indicación del lugar donde debería acudir en caso de una nueva convocatoria, el pasaje hasta el punto de su residencia y el viático para su traslado.¹⁴⁰

La educación de los oficiales

Para el siglo XX, se habían producido grandes cambios en las Armadas y en el entramado social que las componía. Las fuerzas navales se habían militarizado gradualmente y dependían cada vez más del uso de tecnologías que cambiaban continuamente. Por estas cuestiones, se comenzó a requerir un tipo específico de oficial, con una capacitación más avanzada y una educación más amplia, para operar el complejo equipamiento que los buques tenían a bordo.¹⁴¹

¹³⁷ SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1915, pp. 21-22; “Sorteo de los conscriptos del 93”, en *PBT*, 25 de octubre de 1913; “Sorteo de conscriptos”, en *Sherlock Holmes*, 6 de febrero de 1912.

¹³⁸ “Concentración de conscriptos en Martín García”, en *PBT*, 20 de abril de 1912.

¹³⁹ *Ibid.*, p. 29.

¹⁴⁰ SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1913, pp. 37-38; “El lunes, después de más de dos años de servicio á [sic] bordo de los diferentes buques de la armada, fueron licenciados los conscriptos de marina [...]. El acto fue bastante conmovedor, pues no pocos conscriptos derramaron lágrimas al separarse de sus compañeros de armas. Antes del licenciamiento, los conscriptos pasaron á [sic] cobrar el último mes de sueldo. Luego, retiraron sus pilchas del depósito de marinería y... adiós, entre fuertes abrazos y cariñosos saludos. Acaso algunos amigos inseparables, no se verán más” (“El licenciamiento de conscriptos de marina”, en *Mundo Argentino*, 11 de febrero de 1911).

¹⁴¹ HATTENDORF, John B., “Foreword”, en BELL, Christopher M. y Bruce A. ELLEMAN (eds.), *Naval Mutinies of the Twentieth Century. An International Perspective*, London, Frank Cass, 2003.

Los oficiales de la Armada se formaban exclusivamente en la Escuela Naval Militar. Las características y condiciones de este establecimiento experimentaron cambios a lo largo del tiempo, por lo que es difícil precisar una continuidad cronológica en algunos aspectos. Por esa razón, nos limitaremos a presentar una pormenorizada descripción de cómo funcionó, previo al estallido de la Primera Guerra Mundial.

La Escuela Naval Militar fue creada en 1872, durante la presidencia de Domingo F. Sarmiento. Su primera sede estuvo a bordo del vapor *General Brown* y posteriormente en la corbeta *Uruguay*, de donde egresó la 1° promoción de cadetes, en 1879. A lo largo de su historia, esta escuela se caracterizó por su inestabilidad, siendo trasladada con frecuencia de un buque a otro, o a locales en tierra. Entre 1909 y 1914 funcionó en Río Santiago, en un edificio del Arsenal del Río de La Plata.¹⁴² En febrero de 1912 su director era el contraalmirante Manuel Barraza, quien renunció al mes siguiente para postularse como candidato a diputado nacional y terminó siendo reemplazado interinamente por el jefe del Arsenal del Río de la Plata, capitán de navío Diego C. García, hasta febrero de 1915.¹⁴³

De 1913 a 1922, el presupuesto fijaba en 150 las vacantes anuales para los aspirantes de la Escuela Naval Militar, que se sometían a una intensa cursada de dieciséis horas diarias, entre clases, recreos y otras pausas. Los profesores eran tanto civiles como militares y los alumnos se dividían en dos grupos: los que tomaban estudios de oficialidad para el Cuerpo General y los que lo hacían para el Cuerpo de Ingenieros. Para los primeros, el plan de estudios era de tres años en tierra, con materias como Aritmética, Álgebra, Geometría, Trigonometría, Física, Geografía, Inglés, Francés, Dibujo, Explosivos, Artillería, Navegación, Torpedos, Balística, Electricidad, Máquinas, Arquitectura Naval, Hidrografía, Mecánica, Maniobras, Cálculos náuticos, Señales, Higiene, Ceremonial, entre otros. Luego, los aspirantes hacían un viaje de práctica de un año, a bordo del buque escuela fragata *Presidente Sarmiento*. Al finalizar, rendían un examen reglamentario y eran dados de alta como guardiamarinas.¹⁴⁴

De la Escuela Naval Militar también egresaba el Cuerpo de Ingenieros, que contaba con plazas reservadas para los mejores alumnos de la Escuela de Aprendices

¹⁴² BURZIO, Humberto F., *Armada Nacional...*, cit. p. 184; “La obra de Sarmiento”, en *Caras y Caretas*, 20 de mayo de 1911.

¹⁴³ DE VEDIA Y MITRE, Mariano, *Los viajes de la ‘Sarmiento’...*, cit., pp. 23-26; “Retratos de actualidad” en *Caras y Caretas*, 16 de marzo de 1912.

¹⁴⁴ “Escuela Naval Militar”, en *Caras y Caretas*, 20 de mayo de 1913; BURZIO, Humberto F., *Historia de la Escuela Naval Militar*, tomo 1, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1972, pp. 499-545.

Mecánicos, si completaban y aprobaban su plan de estudios. Durante los dos primeros años se cursaban materias como Trigonometría, Geometría, Física, Química, Electricidad, Cálculo, Termodinámica, Arquitectura Naval, Dibujo, Castellano e Inglés, y prácticas de aplicación como Turbinas, Motores, Máquinas, Averías y reparaciones, Electricidad, Servicio de Guardia, entre otras. Después se desarrollaba un viaje de práctica, de un año, a bordo de la fragata *Presidente Sarmiento*; aunque los aspirantes también podrían completar sus conocimientos en otros buques, sean de guerra, transportes o mercantes, incluso en construcciones navales en el exterior y otros sitios indicados a tal efecto.¹⁴⁵

Doctrinas navales

Uno de los puntos que hacía a la educación de los oficiales argentinos era el conocimiento de la doctrina, es decir, del conjunto de principios que guiaban el actuar de mandos y unidades. En los años previos a la Gran Guerra, las doctrinas navales eran tres. Primero, la *Jeune École*, relacionada con una serie artículos publicados por el francés Hyacinthe-Laurent-Théophile Aube.¹⁴⁶ Segundo, la teoría del poderío marítimo, obra del estadounidense Alfred T. Mahan.¹⁴⁷ Tercero, el pensamiento estratégico del británico Julian S. Corbett.¹⁴⁸

La *Jeune École* fue una doctrina naval francesa surgida en el siglo XIX, producto de las ideas del almirante Hyacinthe-Laurent-Théophile Aube, quien ocupó el cargo de ministro de Marina de Francia entre 1886 y 1887.¹⁴⁹ Si bien, entre 1840 y 1860, el principal enemigo de Francia había sido Gran Bretaña, una potencia de tipo naval, luego de la guerra franco-prusiana de 1871 éste pasó a ser Alemania, un adversario de tipo terrestre. Por tal razón, las autoridades francesas priorizaron la preparación de sus

¹⁴⁵ “Escuela Naval Militar”, en *Caras y Caretas*, 20 de mayo de 1913; BURZIO, Humberto F., *Historia de la Escuela Naval...*, tomo 1, cit., pp. 709-720.

¹⁴⁶ Sus artículos más relevantes son: 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.

¹⁴⁷ Aunque fue autor de más de una docena de obras, mencionaremos aquí las dos más importantes: MAHAN, Alfred T., *The influence of sea power upon history: 1660-1783*, Boston, Little Brown & Company, 1890; MAHAN, Alfred T., *The influence of sea power upon History, 1793-1812*, London, Sampson Low Marston & Co, 1892.

¹⁴⁸ CORBETT, Julian S., *Some Principles of Maritime Strategy*, London, Longmans, Green and Co., 1911.

¹⁴⁹ Si bien el fundamento teórico respondió, principalmente, a Théophile Aube (1826-1890), algunos de sus conceptos básicos habían sido ya expresados por el oficial Louis Antoine Richild Grivel (ROKSUND, Arne, *The Jeune École. The Strategy of the Weak*, Boston, Brill, 2007, pp. xi, 1).

ejércitos y recortaron el presupuesto de su Armada. Aube elaboró su teoría, pensando en cómo emplear eficientemente las reducidas fuerzas navales de las que Francia disponía.¹⁵⁰

Así surgió la *Jeune École*, una teoría naval al servicio de las marinas más débiles; es decir, aquellas que carecían de numerosos buques de línea y grandes escuadras para proteger sus costas y aguas territoriales. Priorizaba el empleo de unidades rápidas y pequeñas para combatir el comercio enemigo, atacando sus rutas de comunicaciones y suministros, mientras la flota principal permanecía en puerto, evitando cualquier encuentro decisivo contra unidades más poderosas. Según Aube, para una escuadra, la única operación real contra un adversario superior era la guerra de corso contra los buques mercantes.¹⁵¹ 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, dispuestos a adoptar doctrinas modernas que desafiaban el pensamiento más tradicional de sus superiores.¹⁵²

La segunda doctrina naval pertenece a Alfred T. Mahan, 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. Interesado en explicar de dónde provenía la fuerza del Imperio Británico, Mahan formuló una serie de postulados teóricos, a través del estudio sistemático de los grandes conflictos navales producidos entre los siglos XVII y XIX.¹⁵³ En su opinión, la corona británica había alcanzado el poderío marítimo porque controlaba una serie de factores: un comercio exterior próspero, con una marina mercante capaz de movilizarlo y una flota de guerra capaz de protegerlo, una serie de bases en donde los navíos, sean de guerra o transporte, puedan avituallarse y repararse, y territorios coloniales de ultramar, desde donde transportar las materias necesarias para sostener el crecimiento industrial y económico.¹⁵⁴

¹⁵⁰ *Ibid.*, p. ix.

¹⁵¹ ROPP, Theodore, *The development of a Modern Navy. French Naval Policy 1871-1904*, Maryland, Naval Institute Press, 1987, p. 167.

¹⁵² CANUEL, Hugues, “From a Prestige Fleet to the *Jeune École*”, en *Naval War College Review*, vol. 71, núm. 1 (2018), p. 105.

¹⁵³ “Conceptos estratégicos (II)”, en *Boletín del Centro Naval*, vol. 111, núm. 769 (1993), pp. 186-188.

¹⁵⁴ BAQUÉS QUESADA, Josep, “Las lecciones fundamentales de la obra de Mahan: del determinismo geográfico al espíritu comercial”, en *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, núm. 11 (2018), pp. 107-130; ESTADES FONT, María Eugenia, “Los intereses estratégico-militares de Estados Unidos en Puerto Rico a principios del siglo XX”. *Ponencia presentada en el Simposio sobre el Estudio de la Política Puertorriqueña*, 18-20 de marzo de 1987, Recinto de Río Piedras, Universidad de Puerto Rico; LÓPEZ, José Ignacio, “Una visión de futuro. La Geopolítica de Alfred Mahan”, en *Revista Universidad Eafit*, núm. 91 (2012), pp. 73-80.

La esencia de la estrategia de Mahan radicaba en su principio de concentración de fuerzas. Sostenía que conseguir la supremacía naval era fundamental, pues esta constituía el prerequisite para alcanzar la prosperidad económica. La superioridad se lograría, únicamente, mediante el empleo de un gran número de acorazados, en forma concentrada, para contener o destruir al enemigo en una sola batalla decisiva.¹⁵⁵ La doctrina de Alfred Mahan fue muy popular entre las principales fuerzas navales del mundo, sobre todo, durante los años previos al estallido de la Primera Guerra Mundial, debido a la extendida creencia en la veracidad de sus argumentos, que se encontraban fundamentados por acontecimientos históricos comprobables.¹⁵⁶ Estados Unidos experimentó una verdadera “revolución mahaniana”, abandonando su visión geopolítica tradicional y abriéndose al mar.¹⁵⁷ Siguiendo esa doctrina, la flota estadounidense pasó de ser la sexta en el mundo, en 1890, a ser la segunda, en 1907.¹⁵⁸

La tercera doctrina naval corresponde a Julian S. Corbett, un abogado británico que se dedicó a escribir sobre temas navales, cuando dejó de ejercer su profesión. Llegó a ser profesor en la Escuela de Guerra Naval de la Armada británica y escribió una numerosa cantidad de obras a lo largo del tiempo. Sus teorías se encuentran condensadas en *Some Principles of Maritime Strategy*, publicado en 1911.¹⁵⁹

Según Corbett, en la guerra naval el objetivo de cualquier nación debería ser conseguir el dominio marítimo o, por lo menos, evitar que el contendiente lo haga, cuestión que implicaba el control de las comunicaciones, sean comerciales o militares, y prohibir el tránsito a los buques enemigos. Ese dominio marítimo podría alcanzarse de dos modos, dependiendo del poderío naval disponible. Por un lado, si se disponía de fuerzas superiores, la vía más rápida era buscar y enfrentar a la escuadra enemiga en una batalla decisiva, tan pronto como sea posible. En caso de que esta iniciativa se vea constantemente frustrada por un rival que evitaba el choque, habría que ejercer un bloqueo naval que interrumpiera sus rutas comerciales y de transporte, para obligarlo a luchar. Por otro lado, si se contaba con fuerzas navales débiles, la estrategia debería ser a

¹⁵⁵ SUMIDA, Jon T., “Geography, Technology, and British Naval Strategy in the Dreadnought Era”, en *Naval War College Review*, Vol. 59, Núm. 3 (2006), p. 1.

¹⁵⁶ No obstante, el posterior desarrollo de la Primera Guerra Mundial pondría en duda muchos de sus principios (SUMIDA, Jon T., “Alfred Thayer Mahan, geopolitician”, en *Journal of Strategic Studies*, vol. 22, núms. 2-3 (1999), p. 41).

¹⁵⁷ RUSCHI, Filippo, *El nomos del mar. Espacio, derecho y hegemonía en Carl Schmitt*, Buenos Aires, Ad-Hoc, 2009, p. 102.

¹⁵⁸ LÓPEZ, José Ignacio, “Una visión de futuro...”, cit., p. 77.

¹⁵⁹ CORBETT, Julian S., *Some Principles...*, cit.; “Conceptos estratégicos (II)”, cit., p. 194; WIDEN, Jerker J., *Theorist of Maritime Strategy. Sir Julian Corbett and his Contribution to Military and Naval Thought*, Farnham, Ashgate, 2012.

la inversa: rehusar el combate decisivo, pero evitar que el oponente obtenga el dominio marítimo. Para ello, se emplearían operaciones defensivas y de hostigamiento, valiéndose de movimientos rápidos y agresivos, para reducir gradualmente su superioridad naval, hasta que estén dadas las condiciones para enfrentarlo con ciertas posibilidades de victoria.¹⁶⁰

Los marinos argentinos estaban familiarizados con estas tres doctrinas. Discutían algunos de sus postulados en artículos especializados, buscando aquella más compatible con las necesidades de la Armada. Tomemos por caso, por ejemplo, a la *Jeune École*. En 1908, un trabajo presentado en un certamen del Centro Naval, que premiaría al mejor plan de armamentos navales para la República Argentina, decía sobre aquella doctrina: “la posición geográfica y económica, de Francia e Inglaterra dará argumentación para sostener esas teorías; en ningún caso podrían aplicarse a la Argentina”.¹⁶¹ Para el entonces teniente de fragata Guillermo Ceppi los principios de la *Jeune École* eran “inútiles”, mientras que para otro autor, que opinaba bajo un seudónimo, eran “funestos”.¹⁶² Por el contrario, el alférez de navío Jorge Games los defendía, pues, en su opinión, se mostraban útiles, sobre todo, al momento de elegir la ubicación donde se construiría el Puerto Militar.¹⁶³

El “Club Social” de la oficialidad: el Centro Naval

El Centro Naval fue uno de los más importantes puntos de sociabilidad de los oficiales de la Armada. Es por esta razón que se hace imprescindible resumir, con algunos párrafos y comentarios, su funcionamiento en las etapas inmediatamente anteriores a la Primera Guerra Mundial.¹⁶⁴

Fundado en la Ciudad de Buenos Aires, el 4 de mayo de 1882, como una sociedad compuesta por oficiales navales y empleados civiles de las distintas reparticiones de la

¹⁶⁰ “Conceptos estratégicos (II)”, cit., pp. 196-198; HANDEL, Michael I., “Corbett, Clausewitz, and Sun Tzu”, en *Naval War College Review*, vol. 53, núm. 4 (2000), pp. 106-124.

¹⁶¹ LLOSA, Carlos María, “Armamentos Navales. Breves consideraciones. Causa del retardo en la creación de nuestra marina”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 26, núm. 296 (1908), pp. 200, 221.

¹⁶² CEPPI, Guillermo, “Algunas consideraciones sobre la importancia del torpedo”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 31, núms. 354-355 (1913), p. 174; TIBURÓN (seudónimo), “Un nuevo tipo de guardacostas”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 28, núm. 327 (1911), p. 935.

¹⁶³ GAMES, Jorge, “Ubicación del Puerto militar”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 28, núm. 320 (1910), pp. 242-252.

¹⁶⁴ Para una comprensión más acabada del Centro Naval y su situación frente a la Primera Guerra Mundial, véase: DESIDERATO, Agustín Daniel, “Algunas consideraciones sobre el Centro Naval durante la Primera Guerra Mundial 1914-1918”, en *Revista Historia Autónoma*, núm. 19 (2021), pp. 169-183.

Armada, aunque sin un vínculo oficial con ella ni con ninguna otra esfera de competencia estatal, el Centro Naval tenía diversos objetivos. Uno de ellos era “promover y fomentar la unión, instrucción y espíritu de todos sus miembros” e inspirar en el país y el exterior una opinión favorable a la Armada, efectuando trabajos que denoten la competencia de sus oficiales. Estos presentarían proyectos a los responsables del Ministerio de Marina, sobre las necesidades y progresos de la Armada, que serían publicados en una revista o boletín. Por último, otro propósito del Centro Naval era el de ofrecer a la oficialidad extranjera un punto de reunión, donde estrechar relaciones con sus pares argentinos.¹⁶⁵

Durante sus primeros años, el Centro Naval no contó con una sede social estable. El edificio definitivo empezó a construirse en 1911, por obra de los arquitectos franceses Gastón Mallet y Jacques Dunant, en una de las esquinas que la calle Florida forma con la Av. Córdoba, y se inauguró en 1914.¹⁶⁶ Desde entonces, fue sede de reuniones, encuentros y ágapes, que funcionaron como un verdadero ámbito de intercambio de ideas y opiniones, donde no faltaron representantes diplomáticos, políticos y militares, tanto del panorama nacional como internacional. Es el caso, por ejemplo, de la recepción que el ministro Juan Pablo Sáenz Valiente ofreció a los jefes y oficiales de los cruceros *Barroso*, *Tupy*, *Tamoyo*, *Uruguay* y *Glasgow*, que en representación de los gobiernos “Brasileño, Uruguayo e Inglés, concurrieron a tomar parte en las fiestas patrias”.¹⁶⁷

Como punto de sociabilidad y reunión, el Centro Naval fue sumamente dinámico, con diversas actividades a lo largo del tiempo, desde concursos y competencias, como la Copa de Plata ofrecida “al buque de la Armada cuya embarcación obtenga el triunfo en las regatas a remo que se realizaban en el Tigre todos los años”, hasta conferencias magistrales, en las que algunos oficiales, argentinos o extranjeros, impartían

¹⁶⁵ Estas cuestiones fueron establecidas por el propio Centro Naval, en el artículo 1° de su reglamento. “Objeto de la sociedad”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 1, núm. 1 (1884), p. 5; El Centro Naval contemplaba la membresía de oficiales de diferente rango, desde guardiamarinas recién egresados hasta almirantes con varias décadas de servicio. De hecho, había sido creado por jóvenes oficiales subalternos, a los que se sumaron profesores civiles de la Escuela Naval Militar, entre otros. Al comienzo, las más altas graduaciones de la Armada recibieron la iniciativa con desconfianza y la consideraron un acto de indisciplina y hasta una “rebelión juvenil” (GONZÁLEZ LONZIEME, Enrique, *Historia del Centro Naval en su centenario*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1983, pp. 16-28).

¹⁶⁶ GONZÁLEZ LONZIEME, Enrique, *Historia...*, cit., p. 137; “Centro Naval”, en *Caras y Caretas*, 9 de mayo de 1914, p. 81; Con la inauguración del nuevo edificio, el Centro Naval comenzó a brindar una serie de servicios a sus socios, como baños turcos-romanos, pedicuro y manicuro, sala de masajes, peluquería con horario permanente y taquillas para guardar ropas, libros y otros objetos. Su existencia respondía a la necesidad de brindar alojamiento a aquellos oficiales que, por motivos profesionales, desembarcaban en la capital y no tenían domicilio en ella (ROJAS TORRES, Daniel, “Memoria Anual del Centro Naval 1914-1915”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 33, núms. 376-3766 (1915), p. 82).

¹⁶⁷ ROJAS TORRES, Daniel, “Memoria Anual de la Comisión Directiva del Centro Naval 1913-1914”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 32, núms. 364-365 (1914), p. 54.

conocimientos sobre temas de su competencia.¹⁶⁸ Las conferencias se transcribían y publicaban en un boletín, para acercar los contenidos a un público más amplio, sobre todo aquellos marinos que por razones geográficas u profesionales no podían estar presentes en las conferencias.¹⁶⁹ Como diría Santiago Albarracín, uno de sus fundadores:

Trataremos de tener siempre al corriente á [sic] nuestros lectores de todos los progresos y adelantos de nuestra Escuadra: publicaremos todo lo que se relaciona con las innovaciones modernas en el arte de la guerra marítima.¹⁷⁰

El Boletín del Centro Naval también contenía artículos especializados, cartas de lectores y noticias del ámbito nacional e internacional. La mayor parte de los autores eran oficiales argentinos, de distintas graduaciones, aunque la dirección editorial también solía reproducir artículos de revistas extranjeras, que traducían algunos de los socios. Es el caso, por ejemplo, de “Tendencias actuales de la construcción naval”, del ingeniero naval francés Max Bahun, que fue traducido por el alférez de navío R. Medina.¹⁷¹

En los años previos a la Gran Guerra, el boletín fue bimestral y se editaba en la imprenta del Ministerio de Marina. Sus principales consumidores fueron los propios socios del Centro, aunque la circulación que alcanzó el boletín expandió el círculo de potenciales lectores. Se intercambiaba con bibliotecas y otros repositorios, y con instituciones en el exterior.¹⁷² Esto le permitió al Centro Naval hacerse de una variado y variopinto número de publicaciones afines, como, por ejemplo: *Revue Maritime*, de Francia; *Shipping Illustrated*, de Gran Bretaña, *Revista Marittima*, de Italia; *United States Naval Institute* y *Journal of the American Society of Naval Engineers*, de Estados Unidos; *Morskoy Sbornik*, de Rusia; *Marine Rundschau*, de Alemania; *Mitteilungen aus dem Gevierte des Seewesen*, de Austria.¹⁷³

Estas publicaciones acompañaban el inventario de la Biblioteca Nacional de Marina, que tenía su sede en el Centro Naval y que había sido creada el 23 de diciembre

¹⁶⁸ ROJAS TORRES, Daniel, “Memoria Anual del Centro Naval...”, cit., p. 57.

¹⁶⁹ Es el caso de una conferencia que a fines de 1913 dictó el ingeniero Manuel Beninson, sobre el petróleo en la Armada, y que terminó siendo publicada en el Boletín del Centro Naval (ROJAS TORRES, Daniel, “Memoria Anual de la Comisión Directiva...”, cit.; BENINSON, Manuel, “Utilización del Combustible nacional y su importancia”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 31, núms. 358-359 (1913), pp. 489-501).

¹⁷⁰ ALBARRACÍN, Santiago J., “Algunas palabras”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 1, núm. 1 (1884), p. 8.

¹⁷¹ BAHON, Max, “Tendencias actuales de la construcción naval (trad. R. Medina)”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 31, núms. 356-357 (1913), pp. 403-444.

¹⁷² ROJAS TORRES, Daniel, “Memoria Anual de la Comisión Directiva...”, cit.

¹⁷³ “Publicaciones recibida en canje”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 31, núms. 352-353 (1913), pp. 153-155; “Publicaciones recibidas en canje”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 31, núms. 362-363 (1914), pp. 879-881.

de 1913, por decreto de la Armada n° 6.191. Su propósito era servir de repositorio central, reuniendo en un solo local todos los libros y documentos de las distintas reparticiones de la Armada, sumado a las donaciones que con regularidad realizaban los socios. Gracias a los más de 3.000 volúmenes que llegó a tener en ese entonces, los marinos argentinos podían acceder a distinto material de índole nacional e internacional y tomar contacto con las últimas novedades en la materia.¹⁷⁴

En mayo de 1914, el Centro Naval contaba con 625 socios.¹⁷⁵ Este último dato permite observar su importancia en el seno de la Armada, pues, según un listado del 25 de febrero, el número de jefes y oficiales de la Marina era de aproximadamente 615 hombres.¹⁷⁶ Sin pretender precisión estadística, podría afirmarse que buena parte de la oficialidad naval argentina, retirada o en actividad, estaba asociada al Centro Naval. De ahí que, en 1914, su presidente, el capitán de navío Daniel Rojas Torres, se haya referido a esta como la “Casa de los Oficiales de la Armada”.¹⁷⁷

Consideraciones finales

Luego de lo presentado en este capítulo, es posible comprender el cuadro de situación de la Armada Argentina, entre 1913 y mediados de 1914. La Institución se encontraba completamente independizaba del Ejército, pues poseía su propio ministerio, algo que contribuyó al pleno desarrollo de su idiosincrasia y que también demostró la importancia que el poder político le había atribuido a la Fuerza. Le daba un trato directo con el presidente de la Nación y un canal donde transmitir sus propuestas, demandas y reclamos.

El ministro era Juan Pablo Sáenz Valiente, un militar de carrera que tenía experiencia en el cargo, pues lo ocupaba desde 1910. Esa condición lo hacía conocedor de las necesidades y proyecciones de una fuerza naval que se encontraba bien organizada, con secretarías, divisiones, departamentos y varias dependencias. Disponía de talleres, arsenales, bases, puertos, diques, depósitos, hospitales, escuelas de instrucción y obras de

¹⁷⁴ ROJAS TORRES, Daniel, “Memoria Anual de la Comisión Directiva...”, *cit.*, pp. 59-60, 62; DOMÍNGUEZ, Ercilio, *Colección de Leyes y Decretos Militares...*, tomo 8, *cit.*, p. 53; El Boletín del Centro Naval resulta sumamente relevante en nuestra tesis, pues gran parte de los oficiales de marina argentinos dejaron allí sus lecturas e impresiones sobre la guerra y sus comentarios sobre la situación de la Armada. La Revista de Publicaciones Navales fue otra publicación utilizada, y se encuentra reseñada en el capítulo 3.

¹⁷⁵ ROJAS TORRES, Daniel, “Memoria Anual del Centro Naval...”, *cit.*, p. 73.

¹⁷⁶ “Situación de los Señores jefes y Oficiales de la Armada el 25 de febrero de 1914”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 31, núms. 362-363 (1914), pp. 883-886.

¹⁷⁷ ROJAS TORRES, Daniel, “Memoria Anual del Centro Naval...”, *cit.*, p. 85.

defensa, entre otros. La mayor parte se encontraba en la Provincia de Buenos Aires. Además, poseía diversos buques, como acorazados, cruceros, destructores, torpederos, buques escuela, transportes, avisos y minadores, de construcción y procedencia heterogénea. En 1912, producto de la ley n° 6.283 (1908), recibió nuevas unidades, mientras se aguardaba el arribo de otras. Sin embargo, la iniciativa no se cumplió en su totalidad y se incorporaron menos buques que lo esperado.

El personal que integraba la Armada era diverso, constituido por cuadros superiores y subalternos, además de conscriptos. Conformaban un entramado variado de individuos, con extracciones, habilidades y funciones diversas. Entre ellos, la oficialidad era el cuerpo formado y capacitado para comandar buques y hombres. Se formaban en la Escuela Naval Militar, con una instrucción y capacitación teórico-práctica de varios años, donde no solo se aprendía de navegación y aspectos técnicos que hacían a la vida náutica, sino también idiomas, historia, tácticas y estrategias navales de época. Ese conjunto de saberes les otorgó a los oficiales de la Armada un sentido de pertenencia, que los llevó a crear y formar lugares de encuentros comunes, como el Centro Naval, donde discutir e intercambiar sus opiniones y saberes. Allí, deliberaban, escribían y opinaban sobre la realidad de su tiempo, tanto en los asuntos propiamente náuticos como en cuestiones que hacían a la geopolítica, la diplomacia y, a veces, sobre la política doméstica.

Pese a la compleja distribución de sus dependencias y a la organización de sus cuadros, durante el período cronológico trabajado en este capítulo se advierte que la Armada presentaba algunas deficiencias estructurales que aún no habían sido atendidas. En primer lugar, toda la flota funcionaba a carbón: mineral que no se extraía en el país y que se importaba de Gran Bretaña. En segundo lugar, más de la mitad de los buques de guerra mostraba signos de obsolescencia. Poco más del 60% tenía más de dos décadas de antigüedad, seguido de cerca por otro 20%. Solo el resto podía considerarse medianamente moderno. En tercer lugar, no disponía de submarinos, ni contaba con una fuerza aeronaval organizada. Más allá del esfuerzo de algunos precursores y pioneros, carecía de pilotos, aeronaves y elementos.

Estas últimas cuestiones entrarían en tensión durante la Primera Guerra Mundial, con los efectos e impactos que la contienda provocó en el comercio, la navegación y la neutralidad de la República Argentina. En el capítulo siguiente abordaremos estos asuntos.

PARTE I

CAPÍTULO 2

Efectos de la Primera Guerra Mundial sobre la neutralidad, economía, comercio y navegación de la República Argentina

Introducción

Cuando estalló la Primera Guerra Mundial, la Argentina rápidamente decretó una estricta neutralidad, que mantuvo durante el resto del conflicto. Sin embargo, pese a no haberse involucrado en ninguno de los enfrentamientos y a su distancia geográfica con los principales frentes de batalla, el país igualmente sufrió los impactos de una guerra que alcanzó un carácter global hasta entonces sin precedentes.

Las operaciones de los beligerantes, con sus escuadras, tácticas y estrategias, y el desarrollo de la guerra económica, con el bloqueo naval aliado y las campañas submarinas alemanas, provocaron alteraciones en las vías de comunicación y en las rutas marítimas internacionales. Ahora bien, ¿qué ocurrió con la Argentina? ¿Cómo el desarrollo de la faceta marítima del conflicto repercutió en su neutralidad, comercio y navegación? ¿Cuál fue el rol que ocupó el Ministerio de Marina y la Armada ante aquellas cuestiones? Responderemos estas interrogantes en las páginas siguientes.

La defensa de los mares y la preservación de la neutralidad

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 40° 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.¹⁷⁸

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

¹⁷⁸ ARGUINDEGUY, Pablo E., *Apuntes sobre los buques...*, tomo 5, cit., p. 2110; DE VEDIA Y MITRE, Mariano, *Los viajes de la 'Sarmiento'...*, cit., p. 228.

julio de 1914, la fragata interrumpió su viaje. Mientras estaba en Singapur - entonces posesión británica - y momentos antes de partir hacia la isla de Java, el comandante Renard recibió un cablegrama del Ministerio de Marina que decía “Espere órdenes”.¹⁷⁹

Según Aquiles Sartori, fotógrafo a bordo de la *Sarmiento*, la tripulación ya conocía la noticia de la declaración de guerra de Austria-Hungría a Serbia, del 28 de julio de 1914, aunque este evento, aseguraba, “no podía obstaculizar el itinerario” del buque. Mientras tanto, la fragata aguardaba, con sus provisiones de víveres, agua y carbón listas. Durante aquellos momentos de “incertidumbre” y “angustia”, decía Sartori, los tripulantes tomaron contacto con las últimas noticias de la situación europea.¹⁸⁰

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’.¹⁸¹

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.¹⁸²

Fue luego de iniciadas las hostilidades, el 28 de julio de 1914, cuando el comandante Renard recibió de Buenos Aires un segundo cablegrama. El Ministerio de Marina le ordenaba suspender el itinerario y volver inmediatamente por el camino más corto, aconsejando la ruta por el Cabo de Buena Esperanza.¹⁸³ Era la primera vez, desde 1899, que la fragata interrumpía su viaje de instrucción.¹⁸⁴

El 6 de agosto se le comunicó a la tripulación del cambio de órdenes 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,

¹⁷⁹ DE VEDIA Y MITRE, Mariano, *Los viajes de la ‘Sarmiento’...*, cit., p. 239.

¹⁸⁰ SARTORI, Aquiles, *Una vuelta al mundo en la Fragata “Sarmiento”. Impresiones del XV viaje, realizado el año 1914, ilustradas con fotogramas*, Buenos Aires, Est. Gráfico A. de Martino, 1915, pp. 154-155.

¹⁸¹ *Ibid.*, pp. 154-155.

¹⁸² *Ibid.*, p. 156.

¹⁸³ 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 de agosto de 1914, foja 5.

¹⁸⁴ Dicha afirmación es posible gracias al trabajo de Pablo Eusebio Arguindeguy, que resume el historial de la fragata escuela *Presidente Sarmiento*, desde su primer viaje de instrucción, en 1899, hasta el último, en 1938 (ARGUINDEGUY, Pablo E., *Apuntes sobre los buques...*, tomo 5, cit., p. 2110).

sin escalas donde reponer provisiones o hacer reparaciones, pues los puertos en el trayecto pertenecían a naciones beligerantes.¹⁸⁵ Afortunadamente, logró llegar al país el 14 de octubre de 1914. Continuaría con sus viajes de instrucción durante el resto del conflicto, pero lo haría bajo itinerarios modificados, evitando las aguas europeas.

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, el país seguiría las reglas de doctrina y procedimientos consignados por la “Convención referente a los derechos y deberes de las potencias neutrales suscrita en La Haya el 18 de octubre de 1907”, mientras que las distintas reparticiones ministeriales impartirían las instrucciones necesarias para el cumplimiento de aquella neutralidad.¹⁸⁶ En este marco, el Ministerio de Marina y la Armada Argentina desarrollarían 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 verían obligados a partir inmediatamente, siendo escoltados por una unidad de la Armada, si fuera necesario. Asimismo, para asegurar el cumplimiento de las reglas de neutralidad en sentido amplio, la Armada también custodiaría los fondeaderos y radas en el Río de la Plata, impidiendo allí cualquier agresión entre buques beligerantes.¹⁸⁷

A las disposiciones anteriores, el Ministerio de Marina agregó otras. Por la Orden General n° 133, del 17 de agosto de 1914, los buques mercantes extranjeros que no habían sido oficialmente declarados cruceros auxiliares, pero que llevaban cañones para su defensa - montados o desmontados - o emplazamientos para los mismos, serían especialmente vigilados por la Prefectura General de Puertos. Si los cañones, que no podrían ser utilizados en aguas argentinas, estaban montados en la proa o en las bandas,

¹⁸⁵ SARTORI, Aquiles, *Una vuelta al mundo...*, cit., pp. 159, 164.

¹⁸⁶ MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, *Documentos y Actos de Gobierno relativos a la Guerra en Europa*, Buenos Aires, Establecimiento gráfico Enrique L. Frigerio, 1919, pp. 13-14; La posición neutralista de la Argentina respondía a varias cuestiones, entre ellas “la falta de intereses directos en el conflicto”, la voluntad de mantener “relaciones comerciales fluidas con ambos bandos”, la “conciencia de la propia debilidad económica y militar, que tornaba inviable” cualquier tipo de involucramiento bélico, y el “interés en preservar la armonía social ante la importancia demográfica de la población extranjera” radicada en el país (TATO, María Inés, *La trinchera...*, cit., p. 120).

¹⁸⁷ DOMINGUEZ, Ercilio, *Colección de Leyes y Decretos Militares concernientes al Ejército y Armada de la República Argentina 1810-1916*, tomo 8, Buenos Aires, Talleres Gráficos-Arsenal Principal de Guerra, 1916, p. 72.

es decir, en sectores considerados ofensivos, la vigilancia sería más rigurosa. Por su parte, no se permitiría la entrada de buques con pólvora o municiones a bordo, sin haberlas depositado antes fuera del puerto. Como no se les reconocía la condición jurídica de naves de guerra, cualquier acto de hostilidad en aguas nacionales sería considerado como una agresión contra el propio país. Por último, de existir buques de guerra, cruceros auxiliares o mercantes armados en radas argentinas, la normativa del Ministerio de Marina advertía que podrían abandonar puerto, pero únicamente 24 horas después de que lo hayan hecho otras embarcaciones de banderas enemigas.¹⁸⁸ Con estas medidas, puede observarse que las autoridades argentinas habían contemplado varios casos posibles de violación de la neutralidad. Principalmente, preocupaba la presencia de mercantes armados como cruceros auxiliares en puertos argentinos y que se originen enfrentamientos entre buques, lo que hubiera convertido al espacio marítimo nacional en una extensión más del teatro bélico.

Sin embargo, el desarrollo de la contienda demostró que la violación de la neutralidad no se limitó al enfrentamiento entre buques y que también fue necesario atender a otros asuntos. En 1914, el 88,96% del comercio marítimo mundial dependía del carbón y las embarcaciones lo reponían con frecuencia, a causa de su limitado radio de acción.¹⁸⁹ Como algunos lo hacían en puertos argentinos, fue también necesario supervisar esas operaciones, para que la carga no sea transferida luego, en alta mar, a naves de guerra. En este sentido, a partir del 14 de octubre de 1914, el Ministerio de Marina prohibió a los mercantes cargar más carbón del necesario, y solo podrían hacerlo en los espacios del buque destinados a tal fin, no en las bodegas de carga general ni en el entrepuente, por ejemplo.¹⁹⁰

También fue necesario controlar la actividad radiotelegráfica de los mercantes que operaban en territorio argentino. De aquella tarea nuevamente se ocuparía el Ministerio de Marina.¹⁹¹ A diferencia del telégrafo convencional, que transmitía punto a punto, la radiotelegrafía, o telegrafía inalámbrica, podía emitir a varios receptores dentro de un cierto rango. El Imperio Alemán utilizó esta nueva tecnología, para crear sus propias redes

¹⁸⁸ “Neutralidad de la Argentina”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 32, núm. 368-369 (1914), pp. 445-448.

¹⁸⁹ De los restantes, 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, núm. 2 (2015), p. 41); *Ibid.*, pp. 46-47.

¹⁹⁰ DOMÍNGUEZ, Ercilio, *Colección de Leyes y Decretos Militares...*, tomo 8, cit., pp. 73-74.

¹⁹¹ SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1915, p. 9.

de comunicación en las regiones donde sus noticias no tenían un alcance importante, especialmente en América del Sur, donde sus cables submarinos fueron cortados por el Reino Unido, el 4 de agosto de 1914.¹⁹²

La Orden General n° 135, del 19 de agosto, le prohibía a los mercantes de potencias beligerantes utilizar sus aparatos radiotelegráficos, si se encontraban en aguas argentinas, salvo en los casos de solicitar auxilio o contestar pedidos de socorro. Esa disposición fue completada por otra, del 2 de octubre, que obligaba a esos buques a mantener arriadas sus antenas y clausuradas sus estaciones radiotelegráficas.¹⁹³ Un decreto del 9 de diciembre extendía las prohibiciones a los vapores de bandera argentina, que sólo podrían utilizar la radiotelegrafía en presencia de empleados de la Prefectura General de Puertos, o para pedir auxilio en caso de inminente peligro. Por su parte, los radiotelegrafistas deberían ser de nacionalidad argentina y estar inscriptos en un registro, mientras que a los comandantes se les obligaba a entregar copias legalizadas de los telegramas enviados y a comunicar de cualquier novedad. Además, si el Ministerio de Marina lo creía oportuno, 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 de la nave. Cualquier incumplimiento de estas disposiciones sería multado con mil pesos moneda nacional y la sucesiva cancelación de la patente del buque. En caso de reincidencia actuaría la justicia penal.¹⁹⁴ Otra Orden General – la n° 255, del 29 de diciembre - le exigía a los capitanes de los buques mercantes de bandera beligerante a declarar sus puertos de escala y destino y a dar seguridades de que su viaje respondía exclusivamente a fines comerciales. Caso contrario, pasaría a ser considerado como buque auxiliar y sería internado. Un mercante también sería internado, si se comprobaba que había trasbordado combustible – propio o parte de un cargamento - a un buque de guerra.¹⁹⁵

¹⁹² EVANS, Heidi J., "The Path to Freedom? Transocean and German Wireless Telegraphy, 1914-1922", en *Historical Social Research*, vol. 35, núm. 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. Fue el primer acto de censura y propaganda (TATO, María Inés, "La batalla por la opinión pública. El diario argentino La Unión durante la Gran Guerra", en COMPAGNON, Olivier et al. (coords.), *La Gran Guerra...*, cit., p. 308; PETERSON, H. C., *Propaganda for War. The Campaign against American Neutrality, 1914-1917*, New York, Kennikat, 1968, p. 13); Con el monopolio sobre los cables submarinos, los Imperios Centrales quedaron en desventaja frente a la guerra comunicacional (SÁNCHEZ, Emiliano G., "Pendientes de un hilo: Guerra comunicacional y manipulación informativa en la prensa porteña durante los inicios de la Gran Guerra", en *Política y Cultura*, núm. 42 (2014), p. 64).

¹⁹³ MINISTERIO DE MARINA, *Órdenes Generales*, Buenos Aires, Dirección General del Personal, 1914.

¹⁹⁴ DOMÍNGUEZ, Ercilio, *Colección de Leyes y Decretos Militares...*, tomo 8, cit., p. 77.

¹⁹⁵ MINISTERIO DE MARINA, *Órdenes Generales...*, cit., 1914.

Las medidas anteriormente mencionadas habían sido tomadas luego de comprobar irregularidades en algunos buques, como, por ejemplo, el *Presidente Quintana* y el *Cabo Corrientes*, que bajo administración de la firma argentina *Línea Nacional al 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 el operador que figuraba en el listado de tripulantes era argentino y no se encontraba a bordo. Así lo había dispuesto la compañía alemana *Telefunken*, que tenía a su cargo las instalaciones radiotelegráficas del buque.¹⁹⁶ En el *Cabo Corrientes* los agentes de la Prefectura General de Puertos también notaron actividades sospechosas. Descubrieron y secuestraron una serie de aparatos que, por su tamaño y volumen, parecían destinados a la instalación de una estación radiotelegráfica clandestina, aunque se desconocía dónde.¹⁹⁷

Por último, fue también necesaria cierta vigilancia del amplio litoral marítimo argentino. Esa tarea le 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.¹⁹⁸ En algunas oportunidades, fueron detectados buques alemanes en plena violación de la neutralidad argentina, como el vapor *Seydlitz*, remanente de la escuadra del vicealmirante Maximilian von Spee que había sido destruida en la Batalla de Malvinas, el 8 de diciembre de 1914.¹⁹⁹ El buque permaneció internado en el puerto de San Antonio Oeste hasta el final de la guerra.²⁰⁰ Otro caso es el del vapor *Patagonia*, propiedad de la compañía *Hamburgo-Sudamérica*, que fue interceptado por unidades de la Armada mientras operaba como crucero auxiliar. Con la orden de abrir fuego de ser necesario, el crucero acorazado *Pueyrredón* lo escoltó hasta Puerto Militar, donde quedó internado.²⁰¹

¹⁹⁶ En ese entonces, los clientes más importantes de *Telefunken* eran la flota alemana y las empresas navieras de ese país, que tempranamente habían aprendido los beneficios de contar con una comunicación telegráfica inalámbrica en sus buques (EVANS, Heidi J., "The Path to Freedom...", cit., pp. 212, 227).

¹⁹⁷ DOMÍNGUEZ, Ercilio, *Colección de Leyes y Decretos...*, tomo 8, cit., p. 76.

¹⁹⁸ SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1915, p. 10.

¹⁹⁹ BLACK, Jeremy, *Naval warfare...*, cit., p. 59; HALPERN, Paul, "Battle of the Falklands", en DANIEL, Ute et al. (eds.), *1914-1918-online. International Encyclopedia of the First World War*, Berlin, Freie Universität Berlin, 2016 [en línea] http://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/falklands_battle_of_the [consulta: 2 de octubre de 2020]; "Combate naval en el Atlántico", en *Mundo Argentino*, 16 de diciembre de 1914; "'Fray Mocho' en Montevideo. El combate de las Malvinas", en *Fray Mocho*, 25 de diciembre de 1914.

²⁰⁰ SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1915, p. 9; BURZIO, Humberto F., *Armada Nacional...*, cit., pp. p. 62.

²⁰¹ SCHEINA, Robert L., *Iberoamérica...*, cit., p. 127; "Crónica Extranjera", en *Boletín del Centro Naval*, tomo 32, núm. 372-373 (1915), pp. 718, 721, 725, 736.

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.²⁰²

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...

El ‘Pueyrredón’ fué [sic] 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...²⁰³

Hasta aquí, 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 “una continuada atención” sobre los espacios marítimos argentinos, porque la conflagración europea había demostrado “la extensión del campo de operaciones navales a todos los mares”.²⁰⁴ De cualquier modo, pese a las disposiciones adoptadas, la neutralidad fue puesta a prueba en reiteradas ocasiones, sobre todo, a raíz de los incidentes producidos por las campañas submarinas alemanas.

La neutralidad bajo amenaza

Como una estrategia más de su lucha en el mar, Alemania emprendió una serie de campañas submarinas. La primera comenzó el 4 de febrero de 1915. Declaró a las costas

²⁰² Manuel José Lagos (1865-1923) donde egresó de la Escuela Naval Militar en 1886, en la 9° promoción. En la Escuela Central de Torpedos, más tarde obtuvo el diploma de oficial torpedista, con la más alta calificación. A esta especialidad, a la artillería y al petróleo, dedicó numerosos trabajos y estudios técnicos. Durante sus 34 años de servicio, recibió numerosos ascensos y comandos, entre ellos: auxiliar de cálculos en los trabajos de la Comisión de Límites con el Brasil, donde también tuvo a su cargo la exploración y relevamiento del arroyo Unión (1887); Director de la Escuela de Aplicación para Oficiales (1906); jefe de Estado Mayor de la 1° División Naval (1908); entre 1908 y 1913 permaneció en el exterior, alcanzando la jefatura de la Comisión Naval en Europa, la cual era responsable de la construcción y adquisición de los destructores encargados por la Armada; Comandante en Jefe de la División de Adiestramiento (1913); Comandante en Jefe de la 1° División de Instrucción (1914-1915). Llegó a ser contraalmirante y jefe del Arsenal de Puerto Militar, hasta que una acentuada sordera le obligó a retirarse en 1917. Falleció en octubre de 1923 (“Contraalmirante Manuel J. Lagos. Fallecido ayer en esta Capital”, en *La Prensa*, 27 de octubre de 1923; PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 4).

²⁰³ LAGOS, Manuel J., *El Poder Naval. Como garantía de la soberanía y prosperidad de la Nación*, Buenos Aires, Tall. Gráf. Argentinos de L. J. Rosso y Cía., 1921, pp. 22-23.

²⁰⁴ SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1915, p. 9.

inglesas como zona de guerra y anunció que, en adelante, todos los buques mercantes con material bélico a bordo serían hundidos sin previo aviso.²⁰⁵ Esto significó una violación de las reglas de combate vigentes, pues, antes de atacar, el agresor debía abordar la embarcación, registrarla y velar por la seguridad de sus tripulantes, transportándolos hasta un puerto o bien ubicándolos en botes cerca de la costa. Pero como estos requerimientos ponían en riesgo a los submarinos, el Alto Mando alemán decidió ignorarlos.²⁰⁶ El principal objetivo de la campaña submarina fue la ruta del Atlántico, de la cual el Reino Unido dependía económicamente.²⁰⁷ La iniciativa fue inicialmente exitosa. Entre marzo y mayo de 1915 se hundieron más de cien buques, por un total aproximado de 255.000 toneladas.²⁰⁸

Los submarinos disponían de varios elementos para hundir buques enemigos. Podían hacerlo con torpedos, un cañón de cubierta o cargas explosivas.²⁰⁹ Las últimas dos fueron las más empleadas, pues la mayoría de los submarinos llevaban solo seis torpedos.²¹⁰ Sin embargo, para el semanario *Mundo Argentino*, el torpedo era el arma “más terrible” que existía en el mar. Era el “enemigo” de los acorazados, el “terror” de los buques mercantes, la “muerte” que llegaba de “improviso, cuando menos se la espera”, y el elemento del que “nadie sospecharía su presencia”.²¹¹ Para *Caras y Caretas*, el torpedo permitía al submarino atacar sin mostrarse y “sin que se sepa” de dónde venía “aquel ataque misterioso”.²¹² Por ello, era necesario estar “siempre con el ojo avizor y listo para rechazar o evitar el invisible ataque”.²¹³

Por sus métodos, los submarinos alemanes eran percibidos negativamente.²¹⁴ Atacaban impunemente mercantes y vapores desarmados, sin previo aviso, violando las

²⁰⁵ ABBATIELLO, John, “Atlantic U-boat Campaign”, en DANIEL, Ute et al. (eds.), *1914-1918-online...*, cit., 2016 [en línea] http://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/atlantic_u-boat_campaign [consulta: 2 de octubre de 2020].

²⁰⁶ SÁNCHEZ ORTIZ, Juan Alfredo, “La neutralidad en la guerra marítima”, en *Boletín del Centro Naval*, vol. 111, núm. 771 (1993), pp. 464-465; KARAU, Mark, “Submarines and Submarine Warfare”, en DANIEL, Ute et al. (eds.), *1914-1918-online...*, cit., 2016 [en línea] https://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/submarines_and_submarine_warfare [consulta: 2 de octubre de 2020].

²⁰⁷ BLACK, Jeremy, *Naval warfare...*, cit., p. 64.

²⁰⁸ HALPERN, Paul G., “Handelskrieg mit U-Booten: The German Submarine Offensive in World War I”, en ELLEMAN, B.A. y S. C. M. PAINE (eds.), *Commerce Raiding. Historical Case Studies, 1755-2009*, Newport, Naval War College Press, 2013, p. 141.

²⁰⁹ BLACK, Jeremy, *Naval warfare...*, cit., p. 66.

²¹⁰ Los submarinos alemanes preferían el cañón de cubierta, sobre todo durante 1915, pues los modelos U-31-s y el U-41-s tenían solo seis torpedos (BLACK, *Naval warfare...*, cit., p. 66).

²¹¹ “El torpedo”, en *Mundo Argentino*, 25 de agosto de 1915, p. 4.

²¹² “Los automóviles blindados”, en *Caras y Caretas*, 7 de noviembre de 1914, p. 39.

²¹³ “La lucha en el mar”, en *Caras y Caretas*, 14 de noviembre de 1914, p. 43.

²¹⁴ GREY, Edwyn, *The Devil's Device: Robert Whitehead and the History of the Torpedo*, Annapolis, Naval Institute Press, 1991; La prensa aliada insistía en este punto. Jonathan Rayner estudió estas cuestiones, a partir de la revista británica *The War Illustrated* (RAYNER, Jonathan, “The deadliest thing that keeps the

normas del Derecho Internacional.²¹⁵ Esto parecía fácil de realizar en el mar, donde los enfrentamientos solían estar naturalmente alejados de las poblaciones locales y la cobertura de la prensa internacional. Además, eran inesperados y podían terminar súbitamente; de hecho, un buque torpedeado podría hundirse en solo unos minutos, dejando muy pocos sobrevivientes que pudieran dar cuenta del acontecimiento.²¹⁶ Con todo, la guerra submarina no estuvo exenta de incidentes, por ejemplo, cuando el transatlántico *Lusitania*, de la naviera británica *Cunard Line*, fue torpedeado sin aviso alguno, en las costas de Irlanda, el 7 de mayo de 1915, con un alto costo en vidas humanas, muchos de ellas estadounidenses.²¹⁷ Temiendo provocar la entrada de ese país en la guerra, el Imperio Alemán suspendió su campaña submarina, en septiembre de 1915. Hasta entonces había hundido más de un millón de toneladas, entre buques beligerantes y neutrales.²¹⁸ Las operaciones submarinas continuaron un tiempo más, pero con limitaciones. En adelante, los mercantes enemigos sólo serían atacados, si se encontraban dentro de la zona de guerra, o si se comprobaba que estaban armados o llevaban material bélico a bordo; pero los vapores de pasajeros no sufrirían agresión alguna, sin importar si navegaban dentro de la zona de guerra o iban armados. De cualquier modo, pese a estas nuevas directivas, los incidentes con buques neutrales continuaron. Por ejemplo, el 16 de marzo de 1916 fue hundido el transatlántico holandés *Tubantia*, mientras navegaba de Ámsterdam a Buenos Aires.²¹⁹

Alemania reinició su campaña submarina sin restricciones el 2 de febrero de 1917, insistiendo nuevamente en atacar las rutas comerciales británicas.²²⁰ La estrategia obtuvo rápidos logros, con 616.320 toneladas hundidas en mayo y otras 696.725 en junio, pero

seas': the technology, tactics and terror of the submarine in The War Illustrated magazine", en *Journal for Maritime Research*, vol. 19, núm. 1 (2017), pp. 1-22).

²¹⁵ HADLEY, Michael L., *Count not the dead. The Popular Image of the German Submarine*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1995, p. 22.

²¹⁶ REEVE, John y David STEVENS, *The Face of Naval Battle: The human experience of modern war at sea*, Crows Nest, Allen & Unwin, 2003, p. 7.

²¹⁷ "La acción de los submarinos alemanes. El hundimiento del 'Lusitania'", en *Fray Mocho*, 14 de mayo de 1915; REDFORD, Duncan, *The Submarine: A cultural history from the Great War to nuclear combat*, London, I. B. Tauris, 2015, pp. 92-93; La estrategia alemana significó una nueva forma de guerra cuyas características principales fueron "la agresividad" y la "crueldad" (BEN-YEHUDA, Nachman, *Atrocity, Deviance, and Submarine Warfare: norms and practices during the World Wars*, Ann Arbor, University of Michigan Press, 2013, p. 2).

²¹⁸ HALPERN, Paul G., "Handelskrieg mit U-Booten...", cit., p. 143; BLACK, *Naval warfare...*, cit., p. 66.

²¹⁹ "Sure mine sank liner", en *The Washington Post*, 19 de marzo de 1916; "Naufragio del 'Tubantia'", en *Caras y Caretas*, 25 de marzo de 1916; HALPERN, Paul G., "Handelskrieg mit U-Booten...", cit., p. 145.

²²⁰ BLACK, Jeremy, *Naval warfare...*, cit., pp. 69-70:

volvió a generar conflictos con naciones como Estados Unidos, que el 4 de abril le declaró la guerra a las potencias centrales.²²¹

Por su parte, la República Argentina también resultó perjudicada por el reinicio de la campaña submarina alemana, cuando 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, mientras se encontraba en las proximidades de las Islas Scilly (Islas Sorlingas), en las costas británicas, un submarino alemán le hizo fuego con su cañón de cubierta, sin previo aviso, a pesar de que llevaba una bandera argentina izada en su mástil y otra pintada en el casco. El buque fue detenido, abordado y registrado. Luego se lo echó a pique con cargas explosivas, después de trasladar a la tripulación – ninguno argentino - a un bote salvavidas, con algunas provisiones e instrumentos náuticos. Permanecieron en alta mar, hasta que una patrulla británica los rescató.²²² Dos días después, Alemania se disculpó por el incidente, prometiendo desagraviar y saludar la bandera argentina en la primera oportunidad.²²³

El segundo buque en cuestión fue el velero *Oriana*, propiedad de Pablo P. Pesce, que había partido hacia Génova el 7 de marzo de 1917, con mil quinientas toneladas de acero viejo despachadas por la casa Stefanini.²²⁴ En la noche del 6 de junio, mientras navegaba por el Mediterráneo, fue atacado por un submarino alemán frente a las costas de Niza. El desarrollo fue similar al con el *Monte Protegido*. Luego de recibir algunos disparos de advertencia, el *Oriana* se detuvo para ser abordado por un grupo de marinos alemanes que lo hundió con cargas explosivas. La tripulación, que había sido trasladada a los botes, fue rescatada al día siguiente por un buque francés que los llevó a Tolón.²²⁵ 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

²²¹ SONDHAUS, Lawrence, *The Great War at Sea: A Naval History of the First World War*, Cambridge, Cambridge University Press, 2014, p. 260; “En ese contexto, la guerra submarina a ultranza declarada por Alemania y la entrada de los Estados Unidos al conflicto marcaron un corte profundo...” (COMPAGNON, Olivier, *América Latina...*, cit., p. 330).

²²² “La barca argentina ‘Monte Protegido’”, en *Caras y Caretas*, 21 de abril de 1917; AMREC, AH/0095/04, “Telegrama cifrado del Encargado de negocios en Londres al ministro de Relaciones Exteriores, Honorio Pueyrredón”, Londres, 13 de abril de 1917, foja 8.

²²³ SCHEINA, Robert L., *Iberoamérica...*, cit., p. 128; “La reclamación argentina”, en *La Prensa*, 3 de mayo de 1917; “Ecos del día. La solución del caso internacional”, en *La Nación*, 4 de mayo de 1917.

²²⁴ “El velero argentino ‘Oriana’, hundido en el Mediterráneo por un submarino alemán”, en *Mundo Argentino*, 13 de junio de 1917; “Hundimiento del ‘Oriana’”, en *Fray Mocho*, 15 de junio de 1917.

²²⁵ “Argentina riled over u-boat war”, en *The Owensboro Inquirer*, 23 de julio de 1917; AMREC, AH/0095/01, “Telegrama ordinario del ministro argentino al ministro de Relaciones Exteriores”, París, 7 de junio de 1917, foja 14.

cargamento de *corned beef* (carne en conserva). El hecho había sido comunicado por las autoridades británicas en Gibraltar, a donde habían arribado los marinos sobrevivientes en un bote salvavidas.²²⁶ Argentina también protestó por estos incidentes, pidiendo explicaciones e indemnizaciones que Alemania nuevamente se comprometió a cumplir.²²⁷

Los hundimientos de los buques *Monte Protegido*, *Oriana* y *Toro* no alteraron la neutralidad argentina, a pesar de las presiones estadounidenses, pero provocaron varias reacciones populares en el país.²²⁸ 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 *La Plata Zeitung*. En las ciudades de Santa Fe, Rosario y Mendoza se produjeron luchas campales entre agrupaciones rupturistas y neutralistas.²²⁹

Por otra parte, once barcos de bandera alemana - *Lowenburg*, *Santa Clara*, *Bahenfeld*, *Jeufel*, *Seydlitz*, *Sevilla*, *Patagonia*, *Bahía Blanca*, *Holger*, *Granada* y *Muanza* - y dos de pabellón austríaco - *Erodiade* y *Siam* - recibieron daños, mientras estaban internados en puerto. Según informaba *Fray Mocho*, luego de una investigación iniciada por el Ministerio de Marina, se comprobó que los ataques no habían sido espontáneos, sino planificados con “todo el arte posible”. La “destrucción había sido completa” en los buques, que habían sido encontrados “convenientemente preparados” para ser inundados y hundidos en cualquier momento.²³⁰ Las legaciones alemana y austrohúngara no desmintieron estas acusaciones y señalaron que los capitanes habían inutilizado sus máquinas, luego de las impresiones que les causaron las demostraciones callejeras y la “cada vez más amenazadora” campaña informativa que contra ellos habían iniciado algunos periódicos, como *La Nación* y *La Época*.²³¹

²²⁶ “El vapor argentino ‘Toro’”, en *Caras y Caretas*, 30 de junio de 1917.

²²⁷ MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, *Documentos y Actos...*, cit., pp. 85-104.

²²⁸ TATO, María Inés, *La trinchera...*, cit., p. 121; “Notas gráficas. Las manifestaciones patrióticas”, “Una gran manifestación en la ciudad de Córdoba” y “La noche del sábado”, en *El Hogar*, 20 de abril de 1917.

²²⁹ TATO, María Inés, *La trinchera...*, cit., p. 122.

²³⁰ “Buques alemanes y austríacos internados”, en *Fray Mocho*, 27 de abril de 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 consideración en su maquinaria, los que se cree han sido producidos intencionalmente, dada la forma que presentan” (*Mundo Argentino*, 25 de abril de 1917).

²³¹ 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 de mayo de 1917, foja 7; Lo dicho se refería a notas como: “El caso del ‘Monte Protegido’. Ante la Ley Orgánica y el Derecho Internacional”, en *La Prensa*, 15 de abril de 1917.

De todos los buques, al Ministerio de Marina le preocupaba especialmente el *Holger*, porque estaba internado en el Apostadero Naval Río Santiago. Allí, sus máquinas habían sido saboteadas de “la misma forma” que “los demás vapores”, y “bien podía su capitán creer oportuno [...] volarlo o hacerlo naufragar”, lo que entorpecería la navegación en aquella base de la Armada.²³² El riesgo era similar con los otros buques internados, que obstaculizarían la actividad en el resto de los amarraderos. Por estos motivos, 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.²³³

Aparte de los hundimientos provocados por la campaña submarina, la neutralidad argentina también se vio amenazada cuando el Secretario de Estado de los Estados Unidos, Robert Lansing, publicó tres telegramas secretos del embajador alemán en Buenos Aires, Karl von Luxburg, el 8 de septiembre de 1917. Habían sido interceptados y descifrados por los servicios de inteligencia británicos. En ellos, Luxburg le comunicaba 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 que el ministro argentino de Relaciones Exteriores, Honorio Pueyrredón, era un “asno notorio y anglófilo”.²³⁴

Cuando el gobierno de Hipólito Yrigoyen tomó conocimiento de estos comunicados, el 12 de septiembre declaró por decreto a Luxburg *persona non grata* y le entregó sus pasaportes. Sin embargo, esto no calmó a buena parte de la prensa; tampoco a los sectores rupturistas, que provocaron protestas y desórdenes en las calles, llegando a incendiar el Club Alemán.²³⁵ En una de las manifestaciones estuvieron presentes los “sobrevivientes del vapor Toro”, rodeados por un numeroso público que pedía al gobierno la ruptura con Alemania”. Llevaban pancartas que hacían referencia a los telegramas de Luxburg y a los hundimientos del *Toro*, pero también del *Curamalán*: un vapor de bandera argentina que había desaparecido, con todos sus tripulantes, a principios de 1917,

²³² AMREC, AH/0039/1, “Comunicación del ministro de Marina, Federico Álvarez de Toledo, al ministro de Relaciones Exteriores, Honorio Pueyrredón”, Buenos Aires, 4 de junio de 1917, fojas 11 y 12.

²³³ AMREC, AH/0039/2, “Comunicación del ministro de Marina, Federico Álvarez de Toledo, al ministro de Relaciones Exteriores, Honorio Pueyrredón”, Buenos Aires, 31 de mayo de 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 de abril de 1917.

²³⁴ SCHEINA, Robert L., *Iberoamérica...*, cit., pp. 128-129.

²³⁵ MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, *Documentos y Actos...*, cit., p. 123; WEINMANN, Ricardo, *Argentina en la Primera...*, cit., p. 130; En una de sus secciones humorísticas y caricaturescas, *Mundo Argentino* reprodujo el incidente Luxburg bajo el provocativo título: “Intrigas de un señor conde que demuestran lo que es-conde” (“Semana cómica, por Pelayo”, en *Mundo Argentino*, 19 de septiembre de 1917).

mientras se dirigía a Buenos Aires con un cargamento de carbón. Los carteles señalaban que al *Toro* lo habían hundido “dejando rastros” y al *Curamalán* “sin dejar rastros” y que el incidente con el *Toro* ya “bastaba” para romper las relaciones con Alemania.²³⁶ Algunos intelectuales argentinos también se hicieron eco de este reclamo, como el exministro argentino de Relaciones Exteriores Luis María Drago, quien decía:

No está fuera de lugar el suponer que el brutal consejo del ministro se aplicó al vapor argentino Curumalan, 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.²³⁷

El incidente Luxburg y la reacción de Hipólito Yrigoyen tampoco calmó a los sectores parlamentarios, que esperaban una reacción más dura del gobierno. De hecho, el 15 de septiembre el Senado decidió interpelar al ministro de Relaciones Exteriores, Honorio Pueyrredón, y recomendó, por 23 votos contra 1 - senador conservador Carlos Zabala - suspender las relaciones diplomáticas con Alemania. La Cámara de Diputados se manifestó en el mismo sentido.²³⁸

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, pero la oposición no y las

²³⁶ “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 de octubre de 1917); El *Curumalán* había zarpado a principios de 1916 con destino a Europa. En Cardiff, mientras cargaba carbón para la *Compañía Argentina de Pesca*, fue detenido por autoridades británicas, porque se consideraba que el propietario del buque - 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, fue dado por perdido, con todos sus tripulantes (PELOSI, Hebe C., “La Primera Guerra...”, cit., pp. 176-177; “Views in Argentina”, en *The Times*, 11 de septiembre de 1917).

²³⁷ “Toda la América Latina debería romper con Alemania”, en *El Paso Morning Times*, 12 de noviembre de 1917; Vale destacar que el *Curumalán* no fue el único vapor de bandera argentina que desapareció, sin dejar rastro alguno. El carguero *Argos*, de la firma Ernesto Piaggio, había zarpado de Buenos Aires el 9 de mayo de 1916, con destino a las Islas Georgias del Sur, pero nunca llegó a destino y también fue dado por perdido con todos sus tripulantes. En varios comunicados, el Ministerio de Relaciones Exteriores le encomendó a sus legaciones en Europa buscar información sobre el paradero del buque, aunque no hubo éxito. Para abril de 1917, el “único dato” obtenido había sido proporcionado por la casa *Chr. Salvesen & Co.*, de Leith, que remitió una carta de su gerente en las Georgias del Sur. Esta decía que cerca del puerto *Prince Olaf Harbour* se encontró el cuerpo de un marinero, aunque “nada tenía consigo para poder establecer su identidad”. En la bahía también aparecieron los restos de un bote salvavidas, pero “no tenía ningún nombre pintado en él”. Las autoridades suponían que el *Argos* se había “perdido en las aguas adyacentes” (AMREC, AH/0095/07, “Telegrama del Cónsul Auxiliar en Londres al ministro de Relaciones Exteriores, Honorio Pueyrredón”, Londres, 10 de abril de 1917, foja 3).

²³⁸ WEINMANN, Ricardo, *Argentina en la Primera...*, cit., p. 131.

expresiones en favor de la ruptura continuaron.²³⁹ Vale destacar que aquel sentimiento estaba en sintonía con lo que ocurría en los demás países de la región, pues, para ese entonces, Uruguay, Perú, Bolivia y Ecuador habían roto sus relaciones con Alemania.²⁴⁰ Sin embargo, no ocurrió lo mismo con la Argentina. Pese a los incidentes vinculados, directa o indirectamente, con el caso Luxburg, el gobierno de Yrigoyen mantuvo la neutralidad, aunque las relaciones habían quedado algo desgastadas. Por ejemplo, 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, y le ordenó regresar inmediatamente al país.²⁴¹

Por su parte, la expulsión de Luxburg tampoco 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. Recién abandonó la República Argentina el 9 de mayo de 1918, después de que los gobiernos aliados le hayan garantizado un salvoconducto.²⁴²

Las consecuencias sobre la economía, el comercio y la navegación

Cuando comenzó la Primera Guerra Mundial, el Reino Unido poseía no solo la marina mercante más grande, transportando el 43% del comercio marítimo internacional, sino la marina de guerra más poderosa.²⁴³ Haciendo uso de dicha superioridad, adoptó la estrategia de un bloqueo naval, para interrumpir el comercio y la provisión de suministros militares a la Triple Alianza y negarle el acceso al Atlántico.²⁴⁴ La medida tuvo éxito. La

²³⁹ *Ibid.*, pp. 131-133.

²⁴⁰ COMPAGNON, Olivier, *América Latina...*, cit., pp. 150-151; “La situación internacional. El Uruguay y el Perú rompen las relaciones con Alemania”, en *Fray Mocho*, 11 de octubre de 1917.

²⁴¹ Argentina, Buenos Aires, Archivo General de la Armada (en adelante, AGARA), Caja 128 (en adelante sólo número), Foja de Servicios del Capitán de Fragata Arturo Celery.

²⁴² WEINMANN, Ricardo, *Argentina en la Primera...*, cit., p. 134.

²⁴³ WRAGG, David, *5 Minute History: First World War at Sea*, Gloucestershire, The History Press, 2014, p. 119; Por el Acta de Defensa Naval de 1889, la Armada británica adoptó el principio “two power standard”, por el cual debería tener, al menos, el mismo número de barcos que la sumatoria de las siguientes dos flotas rivales, que en ese entonces eran Francia y Alemania. En 1912, cuando Francia pasó a ser una potencia aliada, el principio se modificó por otro que establecía una superioridad del 60% sobre la segunda armada más poderosa, que en ese entonces era la alemana (SUMIDA, Jon T., *In defense of naval supremacy: Financial limitation, technological innovation and British naval policy, 1889-1914*, Annapolis, Naval Institute Press, 2014, pp. 13-18).

²⁴⁴ El bloqueo naval no fue cercano, sino distante. No se colocaron buques próximos a los puertos, para interceptar las embarcaciones que entraran o salieran de allí, sino en los accesos al Atlántico, a través del Canal de la Mancha y el Mar del Norte. Este sistema resultaba más eficiente y seguro, por dos cuestiones fundamentales: en primer lugar, porque la flota británica era tan grande que no podía permanecer lejos de sus bases por períodos prolongados de tiempo, y de hacerlo enfrentaría problemas logísticos al intentar mantener su provisión de carbón; en segundo lugar, porque de ese modo los buques se mantendrían lejos de los bancos de minas y los submarinos que operaban en las costas enemigas (STEELE, Chuck, “Grand

flota mercante alemana quedó desplazada de los océanos, con varios transportes capturados y otros cientos encerrados en puertos neutrales, sin salir del Báltico.²⁴⁵ El texto a continuación, publicado en *Caras y Caretas*, permite desarrollar un poco más esta cuestión de la guerra marítima.

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 asilada 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!²⁴⁶

En la estrategia del bloqueo, lo geográfico jugó un papel importante. Los buques alemanes no tenían libre acceso oceánico. Para llegar al Atlántico debían cruzar el Estrecho de Dover, y atravesar las patrullas aliadas que allí operaban, o bien tomar el camino más largo, navegando cerca de las bases británicas apostadas en la costa de Escocia, como Scapa Flow, en las Orcadas. Ambas opciones eran igualmente peligrosas, aunque la cuestión no terminaba ahí. En el caso de que algún buque o escuadra lograra vencer el bloqueo, debería lidiar con las pocas bases y escalas que tenía Alemania para brindar reaprovisionamientos.²⁴⁷

De cualquier modo, el Imperio Alemán no perdió automáticamente su mercado internacional y continuó comerciando con algunos estados neutrales próximos, como Noruega, Dinamarca y Países Bajos.²⁴⁸ Fue por ello que el Reino Unido precisó de un control adicional sobre el tráfico marítimo de los neutrales, que podrían reexportar sus cargamentos a los beligerantes.²⁴⁹ El 20 de agosto de 1914, se dictó la primera *Order in Council* (Orden en Consejo), por la cual las mercaderías de contrabando absoluto y

Fleet”, en DANIEL, Ute et al. (eds.), *1914-1918-online...*, cit., 2016 [en línea] http://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/grand_fleet [consulta: 2 de octubre de 2020]; KRAMER, Alan, “Naval Blockade (of Germany)”, en DANIEL, Ute et al. (eds.), *1914-1918-online...*, cit., 2016 [en línea] https://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/naval_blockade_of_germany [consulta: 2 de octubre de 2020]).

²⁴⁵ KRAMER, Alan, “Blockade and economic...”, cit., p. 465.

²⁴⁶ “La guerra sin sangre”, en *Caras y Caretas*, 5 de septiembre de 1914.

²⁴⁷ BLACK, Jeremy, *Naval warfare: a global history since 1860*, Lanham, Rowman & Littlefield, 2017, p. 58; HALPERN, Paul G., “Handelskrieg mit U-Booten...”, cit., p. 135.

²⁴⁸ STRACHAN, Hew, “The First World War...”, cit., pp. 3-14.

²⁴⁹ KRAMER, Alan, “Blockade and economic...”, cit., p. 466.

limitado adquirirían el mismo status y, por lo tanto, podían ser incautadas.²⁵⁰ En este sentido, los buques neutrales rumbo a puertos no beligerantes comenzarían a ser inspeccionados. El gobierno francés hizo suyas estas medidas, con la publicación de varios decretos, entre agosto y noviembre del mismo año.²⁵¹

Gran Bretaña y Alemania habían dividido el Atlántico en una serie de zonas, donde sus armadas ejercían vigilancia y efectuaban operaciones. En el caso de Gran Bretaña, el esquema era el siguiente: la Zona J, con base en Cabo Finisterre, donde operaba la IX Escuadra de la III Flota, que protegía las rutas marítimas que atravesaban las islas Azores, 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, con base en las islas de Cabo Verde, a cargo de la V Escuadra de la II Flota, que vigilaba el sector central del Atlántico, incluyendo las islas Canarias y las de Cabo Verde, por donde pasaban las principales rutas comerciales de América del Sur y África occidental, y el área comprendida entre Pernambuco y Fernando de Noronha, por donde transitaban las rutas comerciales brasileñas; la Zona H, donde operaba la IV Escuadra de la I Flota, con base en las islas Bermudas, que vigilaba el centro y norte del Atlántico; y por último, la estación de la costa oriental de América, con base en Montevideo, que vigilaba el Atlántico Sur, incluyendo las costas uruguayas y argentinas. Al inicio de la guerra, allí operaba únicamente el acorazado *Glasgow*, que fue luego reforzado por elementos de la V Escuadra. Por su parte, Alemania dividió al Atlántico en cinco zonas: la Zona I, que incorporaba Estados Unidos, Canadá y las rutas comerciales que iban de allí a Europa; la Zona II, que abarcaba las rutas de 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,

²⁵⁰ La Declaración de Londres de 1909, relativa al derecho de la guerra marítima y que completaba las disposiciones de la Conferencia de la Haya de 1907, establecía tres categorías para las mercancías de contrabando: contrabando absoluto (buques, instrumentos y animales de guerra, armamentos, etc.), contrabando relativo (alimentos, carbón, ropa, alambre de cobre, etc.) y mercaderías de libre comercio (algodón, lana, cueros, pieles, goma, etc.) (WEINMANN, Ricardo, *Argentina en la Primera...*, cit., p. 46).

²⁵¹ *Ibid.*, p. 46; Sobre las medidas británicas, el corresponsal Juan José de Soiza Reilly diría: “Los ingleses [...] antes que sacrificar sus numerosos navíos de guerra en combates [...] prefiere 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 [...] 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.” (“La policía inglesa en el mar”, en *Fray Mocho*, 23 de octubre de 1914).

el Mar del Norte y el Canal de la Mancha, extendiéndose hasta Norteamérica y el Mediterráneo.²⁵²

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. No combatieron grandes escuadras de acorazados, sino cruceros acorazados y destructores. La victoria fue británica.²⁵³ Debido a sus pérdidas, en lo sucesivo Alemania desistiría del combate frontal y, en cambio, atacaría las rutas comerciales de los aliados.²⁵⁴ Mientras tanto, insistiría con romper el bloqueo británico, mediante una serie de escaramuzas y combates menores. El 16 de diciembre de 1914, buques alemanes bombardearon algunos puertos de la costa oriental británica, como Scarborough, Hartlepool y Whitby, intentando atraer a parte de la flota, para luego emboscarla.²⁵⁵ Pero la operación no tuvo el éxito esperado, pues Gran Bretaña había descifrado los códigos navales alemanes y estaba al tanto de sus movimientos.²⁵⁶ Ambas naciones se enfrentaron nuevamente en la Batalla del Banco de Dogger, el 24 de enero de 1915, donde resultó vencedora la escuadra británica.²⁵⁷ Finalmente, por temor a nuevas pérdidas, los buques alemanes permanecieron en puerto durante resto del año.²⁵⁸

Con la mayor parte de la flota cercada por el bloqueo, el Alto Mando alemán utilizó unidades apostadas en el exterior, no para entablar combates frontales sino para atacar las rutas comerciales. Este tipo de guerra fue conocida como *Kleinkrieg* (guerra pequeña) y buscaba desgastar las rutas de navegación aliadas en el Mar del Norte, con unidades menores que actuaban en solitario, como destructores, cruceros auxiliares, mineros y submarinos.²⁵⁹ La fuerza naval más relevante que tenía Alemania fuera de aguas europeas

²⁵² WEINMANN, Ricardo, *Argentina en la Primera...*, cit., pp. 44-45; El 6 de agosto de 1914, Gran Bretaña y Francia firmaron un acuerdo, en virtud del cual la Armada francesa se haría responsable de la vigilancia de gran parte del Mediterráneo, mientras la *Royal Navy* se ocupaba del resto del mundo. Por esa razón, no hubo buques de guerra franceses en el Mar del Norte, la zona clave del conflicto entre las flotas británica y alemana (BLACK, Jeremy, *Naval warfare...*, cit., p. 60).

²⁵³ OSBORNE, Eric, *The Battle of Heligoland Bight*, Indiana, Indiana University Press, 2006, pp. 8-9; “El primer combate naval en aguas de Heligoland”, en *Caras y Caretas*, 5 de septiembre de 1914.

²⁵⁴ EPKENHANS, Michael, “Alfred von Tirpitz”, en DANIEL, Ute et al. (eds.), *1914-1918-online...*, cit., 2016 [en línea] http://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/tirpitz_alfred_von [consulta: 2 de octubre de 2020]; BLACK, Jeremy, *Naval warfare...*, cit., p. 59.

²⁵⁵ OSBORNE, Eric W., “Naval Warfare”, en DANIEL, Ute et al. (eds.), *1914-1918-online...*, cit., 2016 [en línea] http://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/naval_warfare [consulta: 5 de octubre de 2020].

²⁵⁶ BLACK, Jeremy, *Naval warfare...*, cit., p. 61.

²⁵⁷ “La batalla naval del Mar del Norte”, en *Fray Mocho*, 12 de marzo de 1915.

²⁵⁸ BLACK, Jeremy, *Naval warfare...*, cit., pp. 62-63.

²⁵⁹ DE SCHAEPDRIJVER, Sophie, “Marinegebiet”, en DANIEL, Ute et al. (eds.), *1914-1918-online...*, cit., 2015 [en línea] <https://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/marinegebiet> [consulta: 2 de octubre

era la Escuadra de Asia Oriental, del comandante Graf von Spee, centrada en Tsingtao, China.²⁶⁰ También disponía de algunos de cruceros auxiliares, es decir, vapores comerciales requisados que habían sido transformados en mercantes armados.²⁶¹ Para los abastecimientos, Alemania contaba con una compleja red de suministros, las *Etappe*, organizadas en países neutrales mediante las gestiones de los representantes comerciales, cónsules y agregados navales alemanes que allí residían. Las *Etappe* disponían de centrales telegráficas, provisiones, carbón y materiales, y funcionaron como punto de información y avituallamiento. Las principales estaban en Nueva York, Habana, Río de Janeiro, Buenos Aires y Las Palmas, y las auxiliares en Santo Tomás, Bahía, Santos, Pernambuco, Montevideo, Punta Arenas, Tenerife y las Azores.²⁶²

Las actividades de los cruceros auxiliares alemanes y las *Etappe* llegaron hasta la República 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 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 (Brasil), con intención de atacar el comercio británico en el Atlántico Sur, hasta que fue hundido, en septiembre del mismo año, por el crucero auxiliar británico *Carmania*.²⁶³

de 2020]; En oposición, el término *Großkrieg* (guerra grande) implicaba un choque decisivo entre grandes escuadras compuestas por buques capitales.

²⁶⁰ FRIEDMAN, Norman, *Fighting the Great War at Sea: Strategy, Tactic and Technology*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2014, p. 123.

²⁶¹ *Ibid.*, p. 59; El procedimiento de los cruceros auxiliares era imitar a otros buques – repintando el casco, cambiando banderas y hasta utilizando chimeneas falsas - para atacar a sus presas y confundir a sus perseguidores. En 1914, únicamente operaban trece cruceros auxiliares o mercantes armados alemanes (SCHMALENBACH, Paul, *German Raiders: A History of Auxiliary Cruisers of the German Navy 1895-1945*, Cambridge, Patrick Stephens, 1979, pp. 13-14; NOPPEN, Ryan K., *German commerce raiders 1914-18*, Oxford, Osprey, 2015); A comienzos de la Gran Guerra, el Imperio Alemán contaba con pocos submarinos, aunque obtuvo algunos éxitos militares. Por ejemplo, el U-9 hundió tres cruceros acorazados ingleses - *Aboukir*, *Hogue* y *Cressy* – en un solo día, el 22 de septiembre de 1914 (BLACK, Jeremy, *Naval warfare...*, cit., p. 65; “La conflagración europea”, en *Mundo Argentino*, 7 de octubre de 1914).

²⁶² HALPERN, Paul G., “Handelskrieg mit U-Booten...”, 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, núm. 4 (2006), p. 454.

²⁶³ BONSOR, N. R. P., *South Atlantic Seaway*, Jersey Channel Islands, Brookside, 1983, p. 195; El *Eber* fue un buque cañonero de la Armada Imperial de Alemania, destinado al África Occidental. Cuando comenzó la guerra, se trasladó hacia aguas sudamericanas y se reunió con el *Cap Trafalgar*, al que le transfirió armas, municiones y tripulantes. El *Eber* fue internado en Brasil, pero terminó hundido por su propia tripulación, el 16 de octubre de 1917.

Los sobrevivientes del *Cap. Trafalgar* fueron conducidos a Buenos Aires por el buque *Eleonore Woermann*.²⁶⁴ Cumpliendo con lo establecido por la Segunda Conferencia de La Haya, de 1907, los heridos recibieron atención médica en el Hospital Alemán y el resto de los tripulantes permaneció internado en la Isla Martín García.²⁶⁵ Se alojaron en los galpones de la Armada, con ropas de marineros argentinos y recibiendo dinero del agregado naval alemán en Buenos Aires, capitán de fragata Augusto Müller. La colectividad alemana los visitó con regularidad, para comprobar su bienestar y condición.²⁶⁶ Con el tiempo, los oficiales de mayor graduación recibieron autorización de vivir en la Capital, bajo palabra de presentarse periódicamente ante las autoridades de la Secretaría General del Ministerio de Marina, capitanes de navío Ismael F. Galíndez y Enrique G. Fliess.²⁶⁷

Posteriormente, la República Argentina se encontró nuevamente afectada por las operaciones de los cruceros auxiliares alemanes. El 17 de febrero de 1915 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*.²⁶⁸

²⁶⁴ 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, como el *Dresden* y el *Cap. Trafalgar*. 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 australiano *Australia*, el 6 de enero de 1915.

²⁶⁵ SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1915, p. 9; *Mundo Argentino*, 30 de septiembre de 1914; “Los sobrevivientes del ‘Cap Trafalgar’”, en *Caras y Caretas*, 3 de octubre de 1914; “Pérdidas de naves de guerra beligerantes, en agosto y septiembre”, en *Fray Mocho*, 2 de octubre de 1914.

²⁶⁶ “Visita a los ex-combatientes del ‘Cap Trafalgar’”, en *Fray Mocho*, 13 de noviembre de 1914; “Preguntamos si estaban satisfechos [...] con el trato que recibían en la isla, a lo que nos contestó [teniente Feddersen] que éste era inmejorable [...] Las autoridades [...] hacían lo que podían para hacer más llevadera su situación, no teniendo motivo para formular la más mínima queja, sino al contrario, aprovechar esta oportunidad [...] para pronunciar su agradecimiento hacia ellas.” (“Los marinos alemanes en Martín García. La visita de ayer”, en *La Unión*, 9 de diciembre de 1914); En alusión al buen trato que gozaban los internados alemanes, una conversación humorística entre el presidente Victorino de la Plaza y el ministro de Marina Juan Pablo Sáenz Valiente publicada en *Fray Mocho*, decía: “-Si yo fuese marino alemán, lo arreglaba todo. -Y si lo fuese ¿dónde le gustaría estar? ¿En Kiau-Chiao o en el mar del Norte? -No, preso en Martín García.” (“Mariscaleo”, en *Fray Mocho*, 30 de octubre de 1914).

²⁶⁷ LUQUI-LAGLEYZE, Julio M., “Los aspectos navales...”, cit., pp. 130-131.

²⁶⁸ “Las correrías del Kronprinz Wilhelm. Buques ingleses hundidos. Llegada de los pasajeros y tripulantes”, en *La Nación*, 18 de febrero de 1915; El *Kronprinz Wilhelm* fue un transatlántico alemán, propiedad de la naviera *Norddeutsches Lloyd*, encargado de la ruta Hamburgo-Nueva York. Cuando comenzó la guerra fue reconvertido en crucero auxiliar, para obstaculizar el tráfico comercial en el Atlántico. Operó hasta quedarse sin suministros y se internó en Estados Unidos a principios de 1915. La armada estadounidense lo incautó y lo utilizó como transporte de tropas. Sobre el buque, el diario *La Nación* diría: “Ayer dio fin, con la arribada del Kronprinz Wilhelm al puerto de Newport News, la campaña de los buques corsarios alemanes en todos los mares. Era el último que quedaba en actividad y el que con mayor audacia corrió los riesgos de una guerra de recursos que parecía imposible en esta época de formidables

Considerado buque beligerante, el Ministerio de Marina intimó al *Holger* a abandonar el puerto en un plazo de 24 horas; aunque el buque no acató la orden y terminó fondeado en el Arsenal Río de la Plata, donde permaneció internado hasta el final de la guerra.²⁶⁹

Los efectos e impactos producidos por la faceta marítima de la Gran Guerra fueron especialmente agudos en la Argentina, por la personalidad internacional y atlántica que tenía el país.²⁷⁰ Una de las primeras consecuencias fue la decisión de los beligerantes de suspender la convertibilidad a oro de las monedas. Ello 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. También repercutió la repentina decisión de muchos bancos europeos, especialmente los británicos, de exigir el reembolso de los préstamos que le habían concedido al Estado.²⁷¹

La guerra redujo los flujos de inversiones directas provenientes de Europa y afectó actividades, como la extracción minera y la construcción de ferrocarriles.²⁷² También modificó la demanda agropecuaria internacional. 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 negativos de orden monetario y financiero.²⁷³ Al respecto, el presidente Victorino de la Plaza diría:

...los efectos de la conflagración europea influyeron en tal forma en el movimiento comercial que las cifras de la 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.²⁷⁴

Cuando comenzó la guerra, los beligerantes, que no “estaban preparados para ella”, precisaron de un “enorme” trabajo de movilización para “equipar y mantener provistos”

escuadras y de telégrafos inalámbricos” (“La navegación transatlántica. El último corsario”, en *La Nación*, 13 de abril de 1915).

²⁶⁹ “El vapor alemán *Holger*”, en *La Nación*, 24 de febrero de 1915.

²⁷⁰ RAYES, Agustina, “Los destinos de las exportaciones...”, cit., p. 38; ALBERT, Bill, *South America...*, cit., p. 77; FODOR, Jorge y Arturo O’CONNELL, “La Argentina y la economía atlántica en la primera mitad del siglo XX”, en *Desarrollo Económico*, vol. 13, núm. 49 (1973), pp. 3-65.

²⁷¹ COMPAGNON, Olivier, *América Latina...*, cit., p. 128.

²⁷² *Ibid.*, pp. 128-129.

²⁷³ BELINI, Claudio F. y Silvia BADOZA, “El impacto...”, cit., p. 22.

²⁷⁴ DE LA PLAZA, Victorino, *Mensaje del Presidente de la Nación Doctor Victorino de la Plaza al abrir las sesiones del H. Congreso*, Buenos Aires, Peuser, 1915, p. 43.

a sus ejércitos.²⁷⁵ 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.²⁷⁶

...como casi no hay industria que no tenga relación con la provisión de un ejército en campaña, la movilización se 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.²⁷⁷

Esta transformación de la economía repercutió en la Argentina, pues los beligerantes eran proveedores habituales de sus bienes de consumo corriente y equipamiento. Además, se generó una importante caída de los ingresos, en cuanto el 50% de la renta estatal provenía de los derechos aduaneros.²⁷⁸ Por otra parte, los precios de los fletes marítimos aumentaron, cuando los armadores europeos disminuyeron sus operaciones, desalentados por los peligros a los que estaban expuestos sus buques y las requisiciones que hacían los beligerantes.²⁷⁹ Por todas estas cuestiones, la actividad del puerto de Buenos Aires mermó considerablemente.²⁸⁰

²⁷⁵ 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 de marzo de 1915, foja 1.

²⁷⁶ *Ibid.*

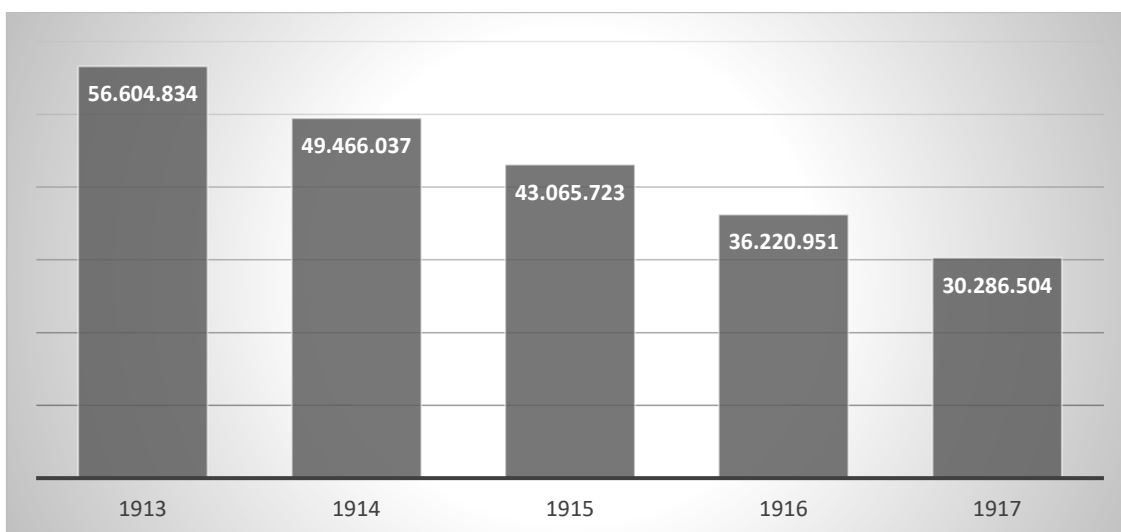
²⁷⁷ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 1, “Carta de Julián Irizar a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Londres, 18 de junio de 1915, foja 2.

²⁷⁸ COMPAGNON, Olivier, *América Latina...*, cit., pp. 129-130; BELINI, Claudio F. y BADOZA, Silvia, “El impacto...”, cit., p. 23.

²⁷⁹ AGARA, 15824, Comisiones navales – Expedientes e informes que no tienen entrada, “Informe del jefe de la Comisión Naval Argentina en Londres”, 3 de diciembre de 1915, foja 128.

²⁸⁰ “La paralización en el puerto”, *Fray Mocho*, 6 de noviembre de 1914.

Gráfico 2 - Movimiento general de puertos 1913-1917 (en toneladas)



Fuente: Elaboración propia en base a las Memorias del Ministerio de Marina 1913-1917.

El tráfico mercantil de los puertos argentinos se encontró comprometido por las operaciones marítimas de los beligerantes y el propio desarrollo de la guerra. La actividad portuaria nacional – sumando ultramar y cabotaje - mantuvo una pronunciada tendencia a la baja y no lograría recuperar sus niveles de preguerra (Gráfico 2).

En ese entonces, el comercio internacional argentino se hacía fundamentalmente bajo barcos extranjeros, porque no se poseía una flota mercante propia. Las pocas compañías que operaban bajo bandera nacional eran producto de la iniciativa privada y solo realizaban viajes de cabotaje.²⁸¹ De hecho, el ministro de Marina Juan Pablo Sáenz Valiente señalaba que, en 1914, la participación argentina en el transporte ultramarino total había sido menor al 2%.²⁸²

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.²⁸³

Para Sáenz Valiente, la dificultad de conseguir buques para transportar los productos argentinos a los mercados internacionales y el aumento de los fletes, “por la influencia de

²⁸¹ RAYES, Agustina, “Los destinos de las exportaciones...”, cit., p. 47; FRIGERIO MIRÓ, Rodolfo, “La Marina...”, cit., p. 709.

²⁸² SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1915, p. 73.

²⁸³ *Ibid.*, p. 7.

la conflagración europea”, habían puesto de relieve, y hacían de “actualidad”, la necesidad de aumentar el número de buques mercantes nacionales.²⁸⁴ Los planteos no eran nuevos, pues en años previos el ministerio de Marina ya había advertido sobre “las conveniencias que habría en adquirir un mayor número” de unidades, para satisfacer las necesidades del comercio argentino.²⁸⁵

El presidente Victorino de La Plaza conocía la “situación crítica” del comercio marítimo, a causa del “mayor desarrollo adquirido por la guerra”. Según indicaba en su mensaje al Congreso, al abrir las sesiones legislativas de 1916, los gobiernos de las naciones beligerantes habían requisado un considerable número de mercantes para los servicios de guerra y varios armadores locales, “alentados por precios fabulosos”, vendieron los suyos, “sin tener en cuenta el perjuicio que se originaba a la Nación”.²⁸⁶

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.²⁸⁷

En efecto, los transportes y mercantes se revalorizaron con la guerra y algunas firmas argentinas percibieron las posibilidades de lucro.²⁸⁸ Es el caso de *Mihanovich*, en ese entonces la naviera más grande de Sudamérica. Mientras la compañía atravesaba una delicada situación financiera, sus directivos aprovecharon el contexto bélico para desprenderse de muchas unidades a elevados precios, que fueron vendidas a los países aliados.²⁸⁹

²⁸⁴ *Ibid.*, p. 6.

²⁸⁵ *Ibid.*, pp. 22, 24.

²⁸⁶ DE LA PLAZA, Victorino, *Mensaje del Presidente de la Nación Doctor Victorino de la Plaza al abrir las sesiones del H. Congreso*, Buenos Aires, Peuser, 1916, p. 106.

²⁸⁷ *Ibid.*, p. 107.

²⁸⁸ “Many European nations are now paying so high for tonnage that the Argentine owners of vessels are selling out to the European buyers...” (“Argentina losing ships. Vessel Owners Selling Their Craft to Other Nations”, en *The Evening Star*, 17 de junio de 1916).

²⁸⁹ GONZÁLEZ CLIMENT, Aurelio, *Alberto Doderó. Su vida, su obra, sus barcos*, Buenos Aires, s/e, 1989, p. 10; 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 7049, de 1910, por la cual sólo los buques argentinos podrían transportar mercaderías entre los puertos del país. El predominio de la empresa en el mercado se mantuvo, incluso al cambiar de propietarios en 1930, cuando fue adquirida por Doderó, que nacionalizó el total de sus capitales (CARUSO, Laura, “La Mihanovich: trabajo marítimo, condiciones laborales y estrategia patronal en las primeras décadas del siglo XX”, en *Trabajadores*, vol. 1, núm. 2 (2011), pp. 131-132); 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, Ricardo, *Argentina en la Primera...*, cit., p. 113).

La economía, el comercio y la navegación argentinas también se vieron afectadas por algunas de las disposiciones que adoptaron los aliados, en materia de guerra económica. Por ejemplo, en mayo de 1915, el Reino Unido declaró al carbón como material estratégico y prohibió su exportación.²⁹⁰ De esta forma aseguraba su propia provisión, pues disponía de 181 estaciones de carbón alrededor del mundo, al tiempo que dificultaba el avituallamiento a sus oponentes, sea en puertos neutrales o en puntos de suministro clandestinos, como las *Etappe*. 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 la República Argentina en 1916, con motivo del centenario de la independencia, señaló cómo el carbón de piedra, cuya tonelada había costado 32 pesos antes de la guerra, alcanzó los 104 en 1915.²⁹¹ El aumento de los precios del carbón – más de un 538% en Buenos Aires entre 1914 y 1918 - generó un incremento en los precios de los bienes y productos industriales argentinos.²⁹²

Otras disposiciones importantes implementadas por el Reino Unido fueron las *Statutory Blacklists* (Listas Negras) y el *Navicerting* (permiso de navegación). Las primeras incluían a todas las firmas alemanas, o aquellas sospechosas 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.²⁹³ Inicialmente, cuando se redactó el documento *Trading with the Enemy (Extensions of Powers) Act*, en 1915, las Listas Negras se aplicaban solo a aquellas empresas que operaban en Reino Unido; sin embargo, desde febrero de 1916, se extendieron a los países neutrales, especialmente a los de Sudamérica.²⁹⁴

²⁹⁰ AMREC, AH/0065/16; “Telegrama cifrado del ministro argentino al ministro de Relaciones Exteriores, José Luis Murature”, 4 de septiembre de 1914, foja 32; AMREC, AH/0044/24, “Telegrama cifrado no. 430 de la Legación Argentina en Londres al ministro de Relaciones Exteriores, José Luis Murature”, Buenos Aires, 7 de mayo de 1915, foja 1.

²⁹¹ BRANT, Mario, *Viaje a Buenos Aires*, Buenos Aires, Centro de Estudios Brasileños, 1980, p. 130.

²⁹² LUQUI-LAGLEYZE, Julio M., “Los aspectos navales...”, cit., p. 132; ZELLER, Joseph, “British Maritime Coal...”, cit., pp. 46-47; “...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 de septiembre de 1914); “Crónica nacional. Prohibición de la exportación de carbón”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 32, núms. 366-367 (1914), pp. 316-317; COMPAGNON, Olivier, *América Latina...*, cit., p. 132.

²⁹³ WEINMANN, Ricardo, *Argentina en la Primera...*, cit., pp. 47-48.

²⁹⁴ RAYES, Agustina, “Los destinos de las exportaciones...”, cit., p. 49; DEHNE, Phillip, “Britain’s global war and argentine neutrality”, en DEN HERTOOG, Johan y Samuël KRUIZINGA (eds.), *Caught in the middle. Neutrals, neutrality and the first world war*, Amsterdam, Amsterdam University Press, 2011, pp. 71-72.

Por otra parte, por el sistema de *Navicerting* se inspeccionaban las mercaderías de aquellos vapores con destino a las potencias centrales, o a sus aliados, otorgando luego un certificado que aseguraba que la carga del buque estaba correctamente descripta en su manifiesto.²⁹⁵ Por disposiciones como estas, a fines de 1915, el vapor *Presidente Mitre*, de la compañía *Hamburgo-Sudamérica*, fue detenido y apresado por el crucero auxiliar inglés *Orama*, cuando había partido de Buenos Aires con 200 pasajeros y dos mil toneladas de carga.²⁹⁶ El capitán Bernardo Jansen relató cómo el *Orama* interceptó al *Presidente Mitre* a la altura de Punta Médanos. Dos oficiales y nueve marineros armados lo abordaron, arriaron la bandera argentina, intervinieron la estación radiotelegráfica y exigieron toda la documentación, incluso la de pasajeros y tripulantes. Trasladaron al *Orama* a 14 pasajeros y siete tripulantes, todos alemanes y austriacos y el resto fue desembarcado en el consulado argentino en Montevideo.²⁹⁷ Entre estos últimos había tres alumnos del curso de ingenieros maquinistas de la Escuela Naval Militar, que se encontraban a bordo del *Presidente Mitre*, haciendo un viaje de práctica en el manejo de máquinas a vapor.²⁹⁸

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.²⁹⁹ Algunos oficiales de la Armada no escatimaron en 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.³⁰⁰ Para Juan A. Martín, en ese momento destinado en la comisión naval argentina en Estados Unidos, era “una monstruosidad al derecho” que se atribuía

²⁹⁵ WEINMANN, Ricardo, *Argentina en la Primera...*, cit., pp. 47-48; HARDACH, Gerd, *Der Erste Weltkrieg, 1914-1918*, Munich, Deutscher Taschenbuch Verlag, 1973, pp. 23-33.

²⁹⁶ 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.

²⁹⁷ DELFINO, Antonio M. y hermano, *El apresamiento del vapor ‘Presidente Mitre’*, Buenos Aires, Imp. Tailhade & Rosselli, 1916, pp. 21-23.

²⁹⁸ “Telegrama del ministro de Marina, Juan Pablo Sáenz Valiente, al ministro de Relaciones Exteriores, José Luis Murature” (30 de noviembre de 1915), en MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, *El apresamiento del vapor ‘Presidente Mitre’*. *Documentos oficiales*, Buenos Aires, 1916, pp. 12-13.

²⁹⁹ “El ‘Presidente Mitre’”, en *La Protesta*, 11 de enero de 1916; “El ‘Presidente Mitre’”, en *La Vanguardia*, 18 de enero de 1916.

³⁰⁰ LAGOS, Manuel J., *El Poder Naval...*, cit., p. 21; El Instituto Popular de Conferencias fue fundado en julio de 1915 por el director de *La Prensa*, Ezequiel P. Paz. Funcionaba en la misma sede del diario (“El Instituto Popular de Conferencias”, en *Fray Mocho*, 16 de julio de 1915).

Inglaterra de atacar la propiedad alemana, cuando el *Presidente Mitre* estaba protegido por el “uso” de la bandera argentina desde hacía “tantos años”.³⁰¹

La firma *A. M. Delfino y Hno.*, que representaba los intereses de la *Hamburgo-Sudamérica* en Argentina, realizó los primeros reclamos ante el Ministerio de Relaciones Exteriores y el Ministerio de Marina, solicitando “las medidas conducentes a la protección” de sus “derechos injustamente lesionados”.³⁰² Para las autoridades británicas la captura había sido legítima, pues el *Presidente Mitre* pertenecía a una compañía alemana. Sin embargo, el gobierno argentino no estaba de acuerdo y reclamó por su devolución, señalando que el buque navegaba bajo pabellón nacional desde 1907 y se encontraba en aguas jurisdiccionales cuando fue apresado.³⁰³ Finalmente, después de varias gestiones, el buque fue devuelto. El teniente de navío Tomas Webb, comandante del *Orama*, se lo entregó al Jefe de Puertos, capitán de fragata Mulvany.³⁰⁴ Por su parte, el gobierno argentino aceptó los argumentos del Reino Unido y no reclamó compensación alguna, a pesar de la clara violación de sus derechos como neutral.³⁰⁵

Otro caso de violación de la neutralidad ocurrió a bordo del 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 Paranaguá (Brasil) hasta Buenos Aires, el *Ministro Iriondo* fue interceptado y detenido el 30 de septiembre de 1917, por el

³⁰¹ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 1, Legajo 3, “Carta de Juan Martín a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Nueva York, 11 de diciembre de 1915, foja 1; Juan Alejandro Martín (1865-1964) egresó de la Escuela Naval Militar en 1884, en el primer puesto de la 8° promoción. Sostuvo una de las más importantes y extensas carreras en la Armada, alcanzando el grado máximo de almirante durante la presidencia de Marcelo Torcuato de Alvear. Entre 1887 y 1888, integró la Comisión de Límites con Brasil, navegando ríos interiores, y la Comisión de Límites con Chile, entre 1891 y 1896, para la cual realizó varios estudios hidrográficos en la Patagonia y Tierra del fuego. Luego fue subsecretario (1897-1899) y ministro de Marina (1904-1906), agregado naval en Londres (1903-1904), París y Roma (1906-1907), delegado técnico para la Conferencia de Paz de La Haya (1907), miembro de la Comisión Naval en Londres (1908-1909), director de la Escuela Naval Militar y de la Escuela Superior de Oficiales (1910), director de la Dirección General del Personal (1914), jefe de la Comisión Naval en Estados Unidos (1915-1916), comandante de la Escuadra de Instrucción (1916) y director de la Dirección General de Materiales (1919-1922). Se retiró de la Armada en 1930, aunque siguió vinculado a la Institución. Fue fundador y primer presidente de la Liga Naval Argentina (1933-1936) y presidente del Centro Naval durante varios períodos. Falleció en 1964 (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 3; BELMONT PARKER, William, *Argentines...*, vol. 1, cit., pp. 222-224; *Quien es quien...*, cit., p. 400).

³⁰² DELFINO, Antonio M. y hermano, *El apresamiento...*, cit., p. 7.

³⁰³ “El apresamiento del vapor ‘Presidente Mitre’”, en *Mundo Argentino*, 8 de diciembre de 1915; “Derecho marítimo” y “El apresamiento del ‘Presidente Mitre’”, en *Fray Mocho*, 10 de diciembre de 1915; “El caso del ‘Presidente Mitre’”, en *El Hogar*, 10 de diciembre de 1915; “Apresamiento del vapor ‘Presidente Mitre’”, en *Caras y Caretas*, 11 de diciembre de 1915.

³⁰⁴ “Devolución del ‘Presidente Mitre’”, en *Mundo Argentino*, 26 de enero de 1916; “La entrega del ‘Presidente Mitre’”, en *Fray Mocho*, 28 de enero de 1916; “La devolución del vapor ‘Presidente Mitre’”, en *Caras y Caretas*, 29 de enero de 1916.

³⁰⁵ TATO, María Inés, *La trinchera...*, cit., p. 120.

Amethyst, un crucero británico que vigilaba el sector. Cuando al barco se le solicitaron sus documentos de carga y el rol de su tripulación, se encontró a dos marinos austríacos que no tenían su “carta de ciudadanía”. Uno de ellos fue trasladado al *Amethyst*, pues se encontró que el otro “era anciano”, y el *Ministro Iriondo* continuó su marcha. A los quince minutos el *Amethyst* regresó y restituyó al marinero, advirtiéndole que la próxima vez se “tratará” de no embarcar tripulantes sin carta de ciudadanía y que se mantuviera “su documentación en forma a fin de evitarse molestias”.³⁰⁶

El Ministerio de Marina remitió una copia de la exposición del capitán Ricardo Conde al Ministerio de Relaciones Exteriores, que pidió la opinión de su asesor letrado, Eduardo Sarmiento Laspiur. Este subrayaba, en primer lugar, que si bien el “derecho de visita de un buque neutral por un buque beligerante” era legítimo, el caso del *Ministro Iriondo* no lo era, en cuanto se había realizado en “momentos en que el buque neutral iba con destino a puerto neutral” desde “otro puerto neutral”. En segundo lugar, los beligerantes estaban ejerciendo su derecho de registro “en las puertas” de la República Argentina, es decir, “a dos días de navegación de sus puertos y contraloreando de una manera permanente sus grandes rutas de navegación”; en este sentido, era “conveniente hacerle saber” al gobierno británico el “desagrado” que causaba “la actividad de sus buques en parajes tan cerca” de las aguas nacionales. En tercer lugar, por el derecho internacional no se consideraban apresables “a las personas enemigas en buques de bandera neutral”. Los buques tampoco podrían ser “molestados”, si navegaban “con propósitos pacíficos”. En el caso del *Ministro Iriondo*, la detención era doblemente inoportuna porque el “sujeto austriaco en cuestión” estaba “inscripto en la matrícula argentina” y formaba “parte de la tripulación de una nave mercante argentina”. Para evitar otros incidentes de este tipo, Laspiur consideró “oportuno” que se informara a las naves aliadas, que patrullaban “los mares del Atlántico y del Pacífico”, y a la Legación Británica sobre “las leyes argentinas” y sus derechos de navegación. La Cancillería Argentina transmitió estas recomendaciones, pero solo “verbalmente”.³⁰⁷

³⁰⁶ 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 de octubre de 1917, fojas 4 y 5.

³⁰⁷ AMREC, AH/0095/06, “Dictamen del señor asesor letrado del Ministerio de Relaciones Exteriores, Dr. Eduardo Sarmiento Laspiur”, Buenos Aires, 2 de noviembre de 1917, fojas 2 y 3; El *Ministro Iriondo* sería más tarde torpedeado por un submarino alemán, el 26 de enero de 1918. Esto lo explicamos en el capítulo siguiente.

Consideraciones finales

Durante la Gran Guerra, los beligerantes emplearon escuadras y flotas de combate, mercantes y vapores armados, minas y aeroplanos, y buscaron la victoria adoptando estrategias de control marítimo e interrupción del comercio enemigo, como, por ejemplo, el bloqueo naval o la guerra submarina irrestricta. Debido a estas cuestiones, la contienda rápidamente cobró alcance global y trasladó sus efectos e impactos a regiones hasta entonces distantes de los principales frentes de batalla. Esto último ocurrió con la República Argentina, que sufrió diversas distorsiones en su economía, comercio y navegación, a pesar de su estricta neutralidad.

La suspensión de la convertibilidad a oro de las monedas, la reducción del flujo internacional de inversiones, la reconversión productiva de los beligerantes para satisfacer sus demandas militares, la requisición de buques hasta entonces utilizados en el comercio marítimo internacional, y la decisión del Reino Unido de suspender las ventas del carbón de Cardiff, fueron cuestiones que repercutieron profundamente en la Argentina. El país dependía del sector externo, con los ingresos de sus exportaciones agropecuarias y los derechos aduaneros sobre los productos importados. Además, la guerra provocó una escasez general de bodegas que provocó un aumento de los fletes y una baja en la actividad del puerto de Buenos Aires.

La neutralidad argentina fue celosamente defendida por sus autoridades. El Ministerio de Marina y la Armada vigilaron activamente sus mares y territorios adyacentes, a través de una batería de disposiciones, decretos y reglamentaciones. Una de las preocupaciones principales fue la posibilidad de que existieran incidentes en aguas, costas, radas o puertos nacionales, pues afectarían seriamente la posición neutral del país. El descubrimiento de mercantes armados alemanes navegando clandestinamente por las costas patagónicas, para reaprovisionarse de carbón o efectuar tareas de inteligencia mediante radiotelegrafía, advierte que las preocupaciones de las autoridades nacionales fueron reales. La neutralidad alcanzó, tal vez, su máxima tensión luego de algunos episodios relacionados con las campañas submarinas alemanas, como los hundimientos de buques argentinos y la publicación de los telegramas secretos del embajador alemán en Buenos Aires, conde Karl von Luxburg. Sin embargo, pese a todo, el gobierno de Hipólito Yrigoyen mantuvo la neutralidad.

Los efectos de la guerra sobre la neutralidad, la economía, el comercio y la navegación argentina también impactaron en seno de la Armada, tanto en cuestiones de

organización como en otras operativas y materiales. Analizaremos todo esto en el capítulo siguiente.

PARTE I

CAPÍTULO 3

La Armada frente a los impactos de la Primera Guerra Mundial

Introducción

Este capítulo analizará, en primer lugar, cómo el propio desarrollo de la guerra, con sus impactos sobre la neutralidad, la economía, el comercio y la navegación de la Argentina, repercutió también en la Armada. No solo importa saber de qué modo lo hizo, sino qué ocurrió con los aspectos organizacionales, operacionales y materiales de la Institución durante aquellos años.

En segundo lugar, y vinculado a lo anterior, este segmento se interesará por el rol que desempeñaron los oficiales de la Armada, para identificar cuáles fueron sus lecturas y observaciones ante la guerra y qué lecciones y enseñanzas extrajeron de ella. Por último, estudiará cuáles fueron las posturas e iniciativas que adoptó el gobierno argentino frente a la situación que transitaban sus fuerzas navales, para dilucidar si, en efecto, existieron planes o proyectos de adquisición y modernización.

La situación de la Armada

En 1914, la Armada aguardaba la incorporación de nuevas unidades, como torpederos y destructores, producto de contratos firmados con astilleros en Francia y Alemania.³⁰⁸ Sin embargo, terminaron requisados por los beligerantes, cuando estalló la Gran Guerra.³⁰⁹ Lo mismo ocurrió con doce torpedos y trece lanzatorpedos que se habían encargado a la firma *Whitehead*, y que se encontraban en Fiume, listos para ser enviados, cuando el Imperio austrohúngaro dispuso su confiscación.³¹⁰ Las requisiciones causaron malestar

³⁰⁸ Habían sido encargados entre 1909 y 1913. Esto ya ha sido trabajado en el Capítulo 1, bajo el apartado Divisiones y buques.

³⁰⁹ AMREC, AH/0039/3, “Telegrama del ministro argentino al ministro de Relaciones Exteriores, José Luis Murature”, París, 9 de agosto de 1914, foja 37; AMREC, AH/0039/3, “Telegrama del ministro argentino al ministro de Relaciones Exteriores, José Luis Murature”, Londres, 19 de septiembre de 1914, foja 23; La situación de las otras dos potencias navales sudamericanas fue algo diferente. Brasil no sufrió ninguna requisición y recibió todos sus buques antes del inicio de las hostilidades. A Chile se le confiscaron dos acorazados y cuatro de seis destructores que tenía en construcción en Gran Bretaña, aunque recuperó la mayor parte de ellos cuando finalizó la guerra; incluso recibió seis submarinos en compensación por uno de los acorazados.

³¹⁰ AMREC, AH/0039/3, “Telegrama cifrado del ministro de Relaciones Exteriores, José Luis Murature, al ministro argentino en La Haya”, Buenos Aires, 29 de diciembre de 1914, foja 56; AMREC, AH/0039/3,

entre los oficiales argentinos. Por ejemplo, el teniente de fragata Alberto Sáenz Valiente, que se encontraba en Alemania supervisando la construcción de los cuatro destructores encargados a los astilleros *Germaniawerft*, confesaba la “pena enorme” que le causaba ver cómo aquellos “cuatro hermosos buques” terminaban “en poder de otros”.³¹¹ Además, 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...³¹²

La República Argentina realizó las protestas correspondientes y exigió una indemnización por “daños y perjuicios”, de manera de tener una compensación monetaria por los “daños que la requisita nos causa”, decía el ministro Sáenz Valiente.³¹³ De cualquier modo, las fluidas relaciones diplomáticas con aquellos países no se vieron afectadas y el gobierno argentino manifestó su deseo de continuar 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 legislativo 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 ejercerá 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.³¹⁴

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.³¹⁵

“Telegrama cifrado del ministro de Relaciones Exteriores, José Luis Murature, al ministro argentino en La Haya”, Buenos Aires, 16 de febrero de 1915, foja 57; Durante la Primera Guerra Mundial, la ciudad puerto de Fiume, en la costa del Mar Adriático, pertenecía al Imperio austrohúngaro.

³¹¹ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 5, Legajo s/nº, “Carta de Alberto Sáenz Valiente a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Kiel, 1 de septiembre de 1914, foja 1; Alberto Sáenz Valiente (1880-1928) ingresó a la Escuela Naval Militar con 17 años. Egresó en 1904, con la promoción número 28. Alcanzó el grado de teniente de navío y pidió el retiro en 1921. Falleció en 1928 (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 16).

³¹² DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 5, Legajo s/nº, “Carta de Alberto Sáenz Valiente a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Kiel, 30 de septiembre de 1914, foja 1.

³¹³ AMREC, AH/0039/3, “Telegrama del ministro de Marina, Juan Pablo Sáenz Valiente, al capitán Julián Irizar, de la Comisión Naval Argentina en Londres”, Buenos Aires, 18 de agosto de 1914, foja 45.

³¹⁴ SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1915, p. 4.

³¹⁵ DE LA PLAZA, Victorino, *Mensaje del Presidente...*, cit., 1915, p. 69.

Por su parte, Alemania buscó mantener sus buenas relaciones con Argentina y ofreció alternativas a las requisiciones. La casa constructora ponía los fondos a disposición, mientras que el gobierno alemán aseguraba que podría “devolver los buques una vez terminada la guerra”; y si Argentina no los quería, cooperaría para construirlos nuevos.³¹⁶ Francia haría algo similar. 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”.³¹⁷

A pesar de la suspensión de los contratos, en 1914 la Armada logró incorporar algunas unidades auxiliares, como los buques *Ona*, *Querandí*, *Alférez Mackinlay*, *Ministro Ezcurra* y *Wanetta*.³¹⁸ Los dos primeros se adquirieron en Inglaterra y llegaron al país entre octubre y diciembre, navegando en convoy desde Europa, comandados por el teniente de navío Julio Dacharry y el teniente de fragata Pascual Brebbia, respectivamente.³¹⁹ Por su parte, el *Alférez Mackinlay*, originalmente llamado *Balizador N° 1*, fue construido en los astilleros *L. Smit y Zoom*, de Rotterdam, y se unió al servicio de Hidrografía, Faros y Balizas.³²⁰ El *Ministro Ezcurra* y el *Wanetta* fueron buques tanque, unidades por entonces nuevas, escasas y muy necesarias.³²¹ En varias oportunidades, la Armada intentó adquirir este tipo de unidades, 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* fueron construidos en Gran Bretaña, pero solo el primero de ellos fue adquirido formalmente por el gobierno. El *Wanetta* se tomó bajo un contrato de arriendo con la firma *Chadwick-Weir* y nunca perteneció oficialmente a la Argentina. Su tripulación y comando fueron enteramente británicas.³²²

³¹⁶ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 4, “Carta de Arturo Celery a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Kiel, 26 de agosto de 1914, fojas 1-2.

³¹⁷ AMREC, AH/0039/3, “Telegrama del ministro Plenipotenciario de Francia, Henry Jullemier, al ministro de Relaciones Exteriores, José Luis Murature”, París, 6 de septiembre de 1915, foja 53.

³¹⁸ SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1915, p. 4.

³¹⁹ “Los super-remolcadores argentinos”, en *Fray Mochó*, 25 de diciembre de 1914; ARGUINDEGUY, Pablo E., *Apuntes sobre los buques...*, tomo 5, cit., p. 2301-2304; “El Querandí salió la semana pasada, va muy bien y mejor terminado que el Ona. El pobre estuvo dos semanas en poder de los ingleses, los que trataron de terminar el trabajo sin preocuparse en los detalles y una vez que volvió a nosotros, no era posible hacer deshacer todo lo hecho en ese tiempo, sin producir un conflicto inconveniente” (DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 1, “Carta de Julián Irizar a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Londres, 4 de noviembre de 1914, foja 2).

³²⁰ ARGUINDEGUY, Pablo E., *Apuntes sobre los buques...*, tomo 5, cit., p. 2327; SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1915, pp. 13, 18.

³²¹ SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1915, p. 6.

³²² ARGUINDEGUY, Pablo E., *Apuntes sobre los buques...*, tomo 5, cit., pp. 2309-2316, 2318-2320; “Un mal negocio. La compra del buque-tanque ‘Waneta’”, en *La Vanguardia*, 20 de marzo de 1915; Posteriormente, Argentina intentó comprarle el buque a Gran Bretaña, pero esta se negó (AMREC,

En 1915, la República Argentina recibió los dos acorazados tipo *dreadnought* que había encargado en Estados Unidos antes a la guerra. El *Rivadavia* llegó a principios de año y el *Moreno* algunos meses más tarde.³²³ Para la Armada, estas incorporaciones fueron fundamentales. De hecho, cuando la tripulación del *Moreno* se preparaba para viajar a Boston, para tomar allí posesión del buque, el ministro Sáenz Valiente los despidió con un discurso. Se les recordaba la relevante misión que tenían por delante y lo importante que era para el país adquirir un navío de aquellas características, sobre todo en el contexto bélico imperante.³²⁴

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.³²⁵

La expectativa de Sáenz Valiente podía observarse también en los medios de prensa de la época, que difundieron la noticia de la llegada al país del *Rivadavia*.³²⁶ Para *Caras y Caretas*, se trataba una nave “soberbia” y “poderosa” que reforzaría la escuadra en “buen momento”.³²⁷

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.³²⁸

AH/0030/04, “Telegrama de la legación británica en Buenos Aires al ministro de Relaciones Exteriores, José Luis Murature”, Buenos Aires, 1 de junio de 1915, foja 8).

³²³ SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1915, p. 3; En julio de 1914, la tripulación del *Rivadavia* partió hacia Estados Unidos, para tomar posesión del buque (“Despidiendo la tripulación del acorazado ‘Rivadavia’”, en *Fray Mocho*, 24 de julio de 1914; “Partida de la tripulación para el acorazado ‘Rivadavia’”, en *Caras y Caretas*, 25 de julio de 1914); “En el acorazado *Moreno*”, en *La Nación*, 30 de marzo de 1915.

³²⁴ “La tripulación del ‘Moreno’”, en *Mundo Argentino*, 23 de diciembre de 1914; “La partida del ‘Pampa’ y del ‘Chaco’”, en *Fray Mocho*, 25 de diciembre de 1914.

³²⁵ “Crónica nacional. La tripulación del *Moreno*. Su despedida”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 32, núms. 370-371 (1914), p. 523.

³²⁶ “Las nuevas unidades de la armada. Primera fotografía del gran acorazado ‘Rivadavia’, al entrar en aguas argentinas”, en *Mundo Argentino*, 13 de enero de 1915; “De las galeras romanas a nuestro *Rivadavia*”, en *Fray Mocho*, 15 de enero de 1915.

³²⁷ “El *dreadnought* ‘Rivadavia’”, en *Caras y Caretas*, 9 de enero de 1915.

³²⁸ *Ibid.*

Para el semanario ilustrado *PBT*, con la incorporación del *Rivadavia*, “los marinos y el pueblo sienten el regocijo natural, viendo en esa construcción un reflejo de la grandeza de la patria”.³²⁹ Por su parte, el periódico *La Nación* aseguraba que “todos los marinos” observaban al buque con atención, por el “cúmulo inmenso de detalles que ofrece para sus estudios y el gran caudal de nuevos materiales y elementos”. Esa incorporación, agregaba, “representará una evolución completa en la armada argentina”.³³⁰

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 del país.³³¹

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.³³²

Cuando el buque llegó a la Argentina, primero ancló en Puerto Militar, donde una comitiva oficial integrada por diversas autoridades ministeriales y navales pasó a visitarlo.³³³ Al ministro Sáenz Valiente, lo acompañaron los contraalmirantes Manuel Domecq García y Juan A. Martín, los capitanes de navío Daniel Rojas Torres y Enrique Fliess, los tenientes Carlos Rufino y Jorge Campos Urquiza, y varios diputados, senadores

³²⁹ “El primer ‘dreadnought’ argentino”, en *PBT*, 23 de enero de 1915.

³³⁰ “El acorazado Rivadavia”, en *La Nación*, 20 de enero de 1915.

³³¹ Daniel Rojas Torres (1863-1952) egresó de la Escuela Naval Militar, en 1883, como el mejor de la 7° promoción. Fue presidente del Centro Naval entre 1914 y 1915 y se retiró de la Armada como vicealmirante, en noviembre de 1921. Falleció en abril de 1952 (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 11); Gabriel Albarracín (1874-1928) cursó sus estudios en la Escuela Naval Militar, egresando de la 21° promoción, en 1897. Desempeñó una importante carrera en la Armada. Entre 1909 y 1913, formó parte de la Comisión Naval en Europa y volvió al país al mando del destructor *Catamarca*, construido en Alemania. Fue comandante del crucero acorazado *Pueyrredón*, en el viaje de instrucción de 1919, y se desempeñó como director de la Escuela Nacional de Pilotos, entre 1920 y 1923. Fue profesor de la Escuela Superior de Aplicación y de la Escuela Superior de Guerra. Escribió numerosos trabajos navales, militares y técnicos. Pasó a retiro con el grado de capitán de navío en 1926 y falleció dos años más tarde (“Necrología. Capitán de Navío Gabriel Albarracín”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 46, núm. 472 (1928), p. 427; PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 11).

³³² “El acorazado ‘Rivadavia’”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 32, núms. 372-373 (1915), pp. 610-611.

³³³ Sobre la costa linder a Bahía Blanca se encontraba Puerto Militar. Allí se refugiaba la escuadra de guerra y los acorazados *Rivadavia* y *Moreno*, que precisaban de grandes muelles y diques de carena para su mantenimiento (“El Puerto Militar de Bahía Blanca”, en *Caras y Caretas*, 1 de enero de 1915).

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 luego recorrió el *Rivadavia*. Fueron guiados por su comandante, el capitán de navío José Moneta, quien también había colaborado supervisando los trabajos de construcción, en Estados Unidos.³³⁴

Desde Puerto Militar, el *Rivadavia* se trasladó al puerto de Buenos Aires y entró a Dársena Norte con la marinería formada sobre cubierta. Allí, recibió el saludo de los barcos fondeados y fue visitado por una amplia concurrencia, entre los que se encontraban Juan Pablo Sáenz Valiente y varios oficiales.³³⁵ La exposición pública del buque se extendió varios días, a la que incluso asistió el presidente Victorino de la Plaza, acompañado de sus ministros y algunos senadores, diputados, miembros del Poder Judicial, altos funcionarios de la administración y jefes de la Armada y del Ejército.³³⁶

El presidente y sus acompañantes se reunieron dentro del acorazado, en la cámara del almirante. Allí, Sáenz Valiente pronunció un largo discurso, en el que señalaba la importancia capital de contar con un buque de esas características en ese momento de guerra mundial. Subrayó que su poder bélico no era sinónimo de “mezquinas ambiciones o anhelos de guerra”, pues “el pueblo argentino jamás las tuvo”; por el contrario, “sus cañones y sus fuerzas” eran, “como fueron siempre, simplemente los músculos del derecho y la hidalguía, que para ser útiles es preciso que sean fuertes”.³³⁷

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 [...] que no llevan [...] disfrazado el germen de prepotencia...

Hasta tanto [...] la organización universal no se ampare de la policía y la justicia universal [...] forzoso será a los pueblos [...] prepararse a la guerra...³³⁸

³³⁴ “El acorazado Rivadavia”, en *La Nación*, 21 de enero de 1915; “El acorazado ‘Rivadavia’ en Puerto Militar”, en *Mundo Argentino*, 27 de enero de 1915; “El ministro de marina en el acorazado ‘Rivadavia’” y “El ‘Rivadavia’ en Puerto Militar”, en *Fray Mocho*, 29 de enero de 1915; “La visita ministerial al Rivadavia”, en *PBT*, 30 de enero de 1915; “La visita del ministro de marina a Puerto Militar”, en *Caras y Caretas*, 30 de enero de 1915.

³³⁵ “El Acorazado Rivadavia en el puerto de Buenos Aires”, en *Santa Fe*, 20 de febrero de 1915; “Los dreadnoughts argentinos. Las visitas al Rivadavia.”, en *La Nación*, 21 de febrero de 1915; “El ‘Rivadavia’ en el Puerto de Buenos Aires”, en *Mundo Argentino*, 24 de febrero de 1915.

³³⁶ “El Rivadavia. Curiosidad popular. La visita del presidente”, en *La Nación*, 22 de febrero de 1915; Según Juan Pablo Sáenz Valiente, la entrada del *Rivadavia* había sido “todo un acontecimiento”, por las “470.000 personas” que se habían acercado a visitarlo (DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 1, Legajo 3, “Carta de Juan Pablo Sáenz Valiente a Juan Martín”, Buenos Aires, 30 de abril de 1915, foja 1).

³³⁷ “El acorazado Rivadavia. La visita presidencial”, en *La Nación*, 23 de febrero de 1915.

³³⁸ *Ibid.*

Para Sáenz Valiente, “los pueblos que aspiran a la soberanía” debían contar con fuerzas militares capaces, para no ser “víctimas de los más fuertes o pasto de ambiciones disfrazadas de derecho”. En este sentido, continuaba, era sumamente necesario fomentar la defensa nacional “en el espíritu” del ciudadano, porque “sólo al unísono de las armas” se hacían “grandes y respetados los pueblos”.³³⁹ Además, resaltaba la importancia de continuar con la modernización de la Armada, aunque no existieran aspiraciones militaristas, pues la mejor forma de defender la soberanía nacional era mediante el poderío naval.

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 de estos buques” había “despertado nuevos bríos” en el país, no solo en los cuadros de la Armada sino en la sociedad, que siempre había sido “indiferente a la marina”.³⁴⁰ Por su parte, el contraalmirante Juan Martín, jefe de la comisión naval argentina en Estados Unidos, le confesó al ministro Sáenz Valiente que así como le había satisfecho la “llegada del Rivadavia”, esperaba con entusiasmo el arribo del *Moreno*.³⁴¹

Otro acontecimiento relevante para la Armada, en lo que a la cuestión de medios y materiales se refiere, fue la creación del Parque Escuela Fuerte Barragán, el 11 de febrero de 1916, por disposición del Ministerio de Marina. Era una escuela y un parque de aerostación y aviación, con sede en el Fuerte de Barragán, en la ciudad de La Plata, sobre terrenos cedidos por el gobierno de la Provincia de Buenos Aires. Funcionó bajo la dependencia directa del Ministerio, por intermedio de la División Escuelas de la Dirección General de Personal.³⁴² El primer hangar para aeroplanos recibió el nombre de Joaquín Oytabén, piloto instructor condestable artillero de 1° clase que falleció en un accidente aéreo el 16 de octubre de 1915. Además de construir, reparar y mantener las aeronaves e hidroaviones, la escuela se ocuparía de la enseñanza y preparación del

³³⁹ *Ibid.*

³⁴⁰ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 1, Legajo 3, “Carta de Ismael Galíndez a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Puerto Militar, 29 de mayo de 1915, foja 3; Ismael Faustino Galíndez (1871-1948) egresó de la Escuela Naval Militar, en 1890, con el primer puesto de la promoción número 13. Sostuvo una importante carrera en la Armada. Entre 1916 y 1921, fue secretario general del Ministerio de Marina, y entre 1921 y 1922 fue director de la Escuela Naval Militar. También fue cinco veces presidente del Centro Naval (1916-1917, 1919, y 1923-1924), 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 hasta que se retiró como vicealmirante en 1931 y falleció en 1948 (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 6).

³⁴¹ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 1, Legajo 3, “Carta de Juan A. Martín a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Nueva York, 18 de junio de 1915, foja 1.

³⁴² Debido a este acontecimiento, el 11 de febrero de 1916 fue adoptado como el Día de la Creación de la Aviación Naval (BAMIO, José R. y Raúl DÁRRICHON (comps.), *Efemérides...*, cit., p. 22).

personal. Las condiciones de ingreso eran las siguientes: los oficiales de observaciones y comando provendrían únicamente del Cuerpo General; los pilotos tenían que ser suboficiales; los mecánicos debían pertenecer a las categorías de máquinas y electricidad. En forma excepcional, y solo bajo expresa autorización, podrían ingresar los oficiales de los Cuerpos Auxiliares, aunque para ser pilotos primero deberían obtener el título de la Federación Aeronáutica Internacional y luego el de la Armada.³⁴³ El Ministerio de Marina puso a Melchor Escola al frente del establecimiento, por los conocimientos y experiencia que había adquirido durante su estancia en Europa.³⁴⁴

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. Las observaremos 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 entonces vicealmirante Sáenz Valiente se mostraba molesto por ello y agregaba que en cualquier otro país la mayor parte del material se habría “radiado hace años o vendido como fierro viejo”.³⁴⁵ El contexto bélico del momento obligaba a revertir ese cuadro de incipiente obsolescencia.

...la Escuadra en un país como el nuestro es el mejor seguro de su riqueza ... es necesario mantener fuerzas suficientes para contrarrestar veleidades ó [sic] hegemonías dañinas á [sic] nuestros sanos intereses y esto nunca se conseguirá sin una Marina fuerte, que garantice en toda circunstancia las más amplias seguridades á nuestro comercio y una eficaz defensa á nuestra riqueza desgraciadamente expuesta hoy en parte muy esencial, al capricho ó las ambiciones de los que son más fuertes que nosotros, no tanto por sus medios materiales como por nuestra imprevisión ó indolencia.³⁴⁶

Una vez terminada la guerra, la Armada esperaba continuar la compra de los destructores requisados, así como agregar un tercer acorazado, que acompañara al *Rivadavia* y al

³⁴³ DOMÍNGUEZ, Ercilio, *Colección de Leyes y Decretos Militares...*, tomo 8, cit., p. 124; "La trágica muerte de los aviadores Beltrame y Oytabén", en *El Hogar*, 22 de octubre de 1915.

³⁴⁴ ARGUINDEGUY, Pablo E., *Historia de la Aviación...*, tomo 1, cit., p. 23; Melchor Z. Escola fue uno de los precursores de la aviación en la Armada. Esto lo hemos trabajado en el Capítulo 1, bajo el apartado El componente aéreo: la Aviación Naval.

³⁴⁵ SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1916, p. 25.

³⁴⁶ *Ibid.*, p. 26.

Moreno. Las adquisiciones ya habían sido autorizadas por la Ley de Armamento Naval n° 6.283 de 1908, por lo que no implicaban gastos adicionales.³⁴⁷ También se demandaban transportes, pues solo se disponía de unos “pocos”, que además eran “viejos y pequeños”.³⁴⁸

Era igualmente necesario solucionar el problema del aprovisionamiento de carbón. Se adquiriría del exterior y la Armada dependía completamente de él para mantener la vigilancia de los mares territoriales y sostener las prácticas e instrucción de su personal.³⁴⁹

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 á [sic] sus industrias y por ende á los progresos todos de la Nación.

En diversos proyectos de presupuestos presentados por este Departamento á la aprobación de V. H., se consignaban sumas de dinero para la adquisición de carbón á fin de mantener en el país un stock que nos permitiera ponernos á salvo de toda emergencia... la imprevisión en esta materia, es una dura lección recibida y las estrecheces por que [sic] se está pasando en la actualidad deben ser tenidas en cuenta para no caer en el futuro en iguales faltas y tan graves prejuicios.³⁵⁰

Sáenz Valiente sabía que la provisión de combustible no debería depender del exterior y que la “independencia industrial de la Nación” no podría garantizarse nunca con contratos que no tenían “valor alguno”. Por ello, Argentina necesitaba desarrollar su industria petrolera; además, tenía hidrocarburos “en abundancia y de una rara facilidad de explotación”.³⁵¹ Eso sí, opinaba que también debería estar en condiciones de defenderlo ante cualquier fuerza agresora, por lo que puede observarse hasta qué punto la lógica bélica y la guerra estuvieron presentes en la mentalidad del ministro. Sobre ello, resulta muy descriptiva la siguiente cita.

La ubicación [del petróleo] en un lugar desamparado [Comodoro Rivadavia], [lo haría] buena presa apenas rotas las hostilidades [...] y [...] obligaría á [sic] las fuerzas de mar á 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

³⁴⁷ *Ibid.*, p. 25; Esta información ya ha sido trabajada en el Capítulo 1, bajo el apartado Divisiones y buques.

³⁴⁸ SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1916, p. 26.

³⁴⁹ “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 de enero de 1915); Esta cuestión ha sido trabajada en el Capítulo 1.

³⁵⁰ SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1915-1916*, Buenos Aires, Imp. J. Weiss y Preusche, 1916, p. 35.

³⁵¹ *Ibid.*, pp. 35-36.

su ubicación en el interior del país, están á salvo [...] garantizadas [...] contra golpes audaces y aún contra enemigos realmente superiores.³⁵²

Para Sáenz Valiente, la transformación de la escuadra argentina, de carbón a petróleo, 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.³⁵³ Para el entonces ingeniero electricista de 2º clase, Manuel Beninson, el país debería desarrollar “sin pérdida de tiempo el combustible nacional en las calderas y motores importados”, algo de “importancia capital”.³⁵⁴ Tan necesaria era aquella transformación que, mientras se esperaban las resoluciones definitivas por parte del gobierno, las autoridades de la Armada ya habían comenzado a capacitar a su personal. Bajo una orden del Ministerio de Marina, del 28 de febrero de 1915, se creó una escuela práctica que funcionó en los Talleres del Arsenal Río de la Plata. Formaría a todos los suboficiales y mecánicos, por un término de dos meses, en el manejo y conocimiento de los motores a explosión y combustión interna.³⁵⁵

Mientras se solucionaba la cuestión energética, Sáenz Valiente esperaba equipar a la escuadra 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 los beligerantes. Además, permitirían mantener el entrenamiento e instrucción de los cuadros, atenderían a las necesidades logísticas de la flota y generarían ingresos para el tesoro público, si se empleaban en operaciones comerciales.³⁵⁶

...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 á [sic] la falta de medios de transporte, puede imaginarse las que se presentarán en caso de caso; es pues elemental previsión adquirir buques y esto debe hacerse apenas sea posible y sin pérdida de tiempo.³⁵⁷

La necesidad de “solucionar el grave problema” del transporte, se le transmitió al presidente Victorino de la Plaza en varias correspondencias oficiales. En una de ellas,

³⁵² *Ibid.*, p. 36.

³⁵³ *Ibid.*, p. 37.

³⁵⁴ BENINSON, Manuel, “Fabricación económica de petróleo mediante la destilación ‘Del Monte’”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 32, núms. 370-371 (1914), p. 522.

³⁵⁵ DOMÍNGUEZ, Ercilio, *Colección de Leyes y Decretos Militares...*, tomo 8, cit., p. 89.

³⁵⁶ SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1916, pp. 26-27.

³⁵⁷ *Ibid.*, p. 27.

fechada el 20 de agosto de 1915, Sáenz Valiente indicaba que esa cuestión se mantendría “mucho tiempo a la orden del día”, por el “aumento constante” de la producción argentina y “las dificultades” que había creado “la guerra marítima europea”. Las flotas mercantes más “castigadas por la guerra” habían sido las de bandera beligerante, de las cuales dependía el país para la entrada y salida de productos, “por carecer totalmente de una marina mercante de ultramar”.³⁵⁸ Al respecto, se le recordaba al presidente que el Ministerio de Marina “tenía en preparación”, desde hacía “algún tiempo”, un proyecto de adquisición de grandes transportes transatlánticos y otro sobre una “Marina Mercante de la Reserva”.³⁵⁹ Incluso se presentó un proyecto en Diputados, que esperaba la aprobación de la Cámara.³⁶⁰ De todos modos, de no prosperar esa iniciativa, bien podrían:

...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.³⁶¹

En suma, se observa que Sáenz Valiente ya tenía elaborados varios planes para solucionar los problemas de la Armada y que solo esperaba órdenes del Ejecutivo, para materializarlos.

En sus mensajes al Congreso de la Nación, durante 1916, el presidente Victorino de la Plaza transmitió los problemas que tenía la Armada, como la falta de fondos y combustible para movilizar la escuadra, la “antigüedad” de algunas unidades y el elevado costo que implicaba conservarlas en “buen estado de servicio”. Subrayaba, además, que los acorazados *Rivadavia* y *Moreno*, y los destructores construidos en Alemania - *La Plata*, *Córdoba*, *Jujuy* y *Catamarca* - se encontraban en buenas condiciones, más no así el resto de los buques, cuyo “desgaste” había sido “más pronunciado”.³⁶² Algunos eran tan antiguos, que ya no prestaban rendimientos realmente útiles. Por ejemplo, los cruceros *Buenos Aires* y *9 de Julio* tenían “más de veinte años de servicio” y necesitaban

³⁵⁸ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 4, Legajo 4, “Carta de Juan Pablo Sáenz Valiente a Victorino de la Plaza”, Buenos Aires, 20 de agosto de 1915, foja 1.

³⁵⁹ *Ibid.*, foja 2.

³⁶⁰ Estanislao Zeballos presentó el proyecto en Diputados, el 4 de agosto de 1915, y fue debatido en la sesión de septiembre de 1916, pero no prosperó (HCDN, Archivo Parlamentario, Expedientes, “Estimulando el desarrollo de la Navegación Marítima”, Buenos Aires, 4 de agosto de 1915; HCDN, Archivo Parlamentario, Expedientes, “Creación de una marina mercante nacional”, Buenos Aires, 16 de septiembre de 1916).

³⁶¹ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 4, Legajo 4, “Carta de Juan Pablo Sáenz Valiente a Victorino de la Plaza”, Buenos Aires, 20 de agosto de 1915, foja 3.

³⁶² DE LA PLAZA, Victorino, *Mensaje del Presidente...*, cit., 1916, p. 100.

reparaciones, mientras que el acorazado *Almirante Brown* y el crucero *25 de Mayo* fueron retirados del servicio y transformados en buques escuela del personal subalterno.³⁶³

De cualquier modo, el gobierno argentino no encaró medidas profundas, para dar soluciones a los problemas de la Armada, y Sáenz Valiente volvió a manifestar sus quejas. Indicaba que toda la actividad relativa a la Marina había estado condicionada por las “graves dificultades económicas provocadas por el conflicto”, lo que se podría haber evitado “si se hubiera dado forma práctica a las previsiones” de su ministerio, con la “amplitud y oportunidad con que fueron iniciadas”.³⁶⁴

En Memorias anteriores han sido sometidas a V. H ideas tendientes a la solución de estos importantes problemas, pero desgraciadamente, las finanzas nacionales no han estado en condiciones de permitir su realización, muy lejos quizás de sospecharse que pronto los hechos evidenciarían su imperiosa necesidad.

Si en esta crisis la Marina hubiera contado con el número de transportes sugerido a V. H. como necesarios, es seguro que el país habría economizado ingentes sumas, dado la carestía actual de los fletes y aquellos se hubieran ya pagado con creces...

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 por que [sic] están pasando...

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.³⁶⁵

En 1916 era tan aguda la falta de carbón, que los buques de la Escuadra de Mar habían navegado muy poco.³⁶⁶ Según el almirante Manuel Domecq García, comandante de aquella fuerza, se habían realizado patrullajes de soberanía y vigilancia de la neutralidad, pero cumpliendo solamente 19 días de navegación. El resto del año la flota no salió del puerto.³⁶⁷ La cuestión del combustible tampoco encontró solución durante los años

³⁶³ *Ibid.*, p. 101.

³⁶⁴ SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1916, pp. 3-4.

³⁶⁵ *Ibid.*

³⁶⁶ 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 (MINISTERIO DE MARINA, *Órdenes Generales*, Buenos Aires, Dirección General del Personal, 1915).

³⁶⁷ RODRÍGUEZ, Horacio, *La Armada Argentina...*, cit., p. 30; Manuel Domecq García (1859-1951) egresó de la Escuela Naval Militar, en el primer lugar de la 4° promoción. Sostuvo una extensa e importante carrera en la Armada. Durante las décadas de 1880 y 1890 estuvo abocado a tareas de hidrografía, exploración y límites. En 1895 integró la comisión que supervisaría la construcción de la fragata escuela *Presidente 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 2° División Naval, pero más tarde fue nuevamente enviado al exterior, para dirigir la comisión naval argentina en Europa. Allí, supervisó la construcción de los nuevos dreadnoughts, *Rivadavia* y *Moreno*,

siguientes. En 1917 la falta de carbón fue tal, que la Orden de Escuadra n° 94, del 8 de febrero, disponía que su consumo “sea reducido a un mínimo”. A los oficiales responsables de los buques no les resultó sencillo cumplir ese requerimiento. En un informe a la Escuadra de Mar, el comandante del acorazado *Rivadavia*, capitán de navío Enrique Fliess, comentaba que el jefe de electricidad del buque, ingeniero electricista de 1° Manuel Beninson, había logrado reducir al mínimo indispensable la energía eléctrica del *Rivadavia*, pero luego de “una experimentación muy severa”.³⁶⁸ El buque había quedado el mínimo de su estado operacional.

La iluminación ha sido reducida a 900 lámparas de las 3000 que aproximadamente hay instaladas; este número de luces es apenas suficiente para poder llevar a cabo los trabajos que reclama la buena 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.³⁶⁹

Por otra parte, en su memoria ministerial, Sáenz Valiente remarcaba la falta de un presupuesto para reforzar a la Armada y el “abandono absoluto de toda preparación militar”. En este sentido, anunciaba que la guerra demostraría “las deplorables consecuencias” que acarrearía ese “criterio adoptado como norma de gobierno”.³⁷⁰

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

adquiridos en Estados Unidos. Cuando los buques llegaron al país, fue elegido comandante de la Flota de Mar. Entre 1922 y 1928, ocupó el cargo de ministro de Marina, durante la presidencia de Marcelo Torcuato de Alvear. Se retiró de la Armada como almirante y falleció en 1951 (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 2; BELMONT PARKER, William, *Argentines of to-day*, vol. 1, Buenos Aires, Coni, 1920, pp. 531-534; DOMECCQ GARCÍA FORN, Horacio, “Manuel Domeccq García 1859-1946. Forjando los destinos de la patria”, en DE TEJEDOR, Francesca A., DOMECCQ GARCÍA FORN, Horacio, FALCONI, Patricia y Carlos J. FRAGUÍO, *Argentina y Japón se conocieron en el violento amanecer del mundo moderno*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1996, pp. 69-107).

³⁶⁸ DEHN, Fondo Domeccq García, Caja 5, Legajo 30, “Carta del comandante del acorazado Rivadavia, Enrique Fliess, al comandante en jefe de la Escuadra de Mar, Manuel Domeccq García”, Puerto Militar, 12 de febrero de 1917; DEHN, Fondo Domeccq García, Caja 5, Legajo 30, “Carta del jefe de electricidad del acorazado Rivadavia, Manuel Beninson, al comandante del buque, Enrique Fliess”, Puerto Militar, 19 de febrero de 1917.

³⁶⁹ *Ibid.*

³⁷⁰ SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1916 pp. 4-5.

movimiento y los simulacros de combate... [también] mucha munición, porque sólo tirando, y mucho, puede pretenderse eficacia en el tiro real, en el momento único para el cual, cañón, buque y Marina tienen razón de ser; 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.³⁷¹

Mencionaba que abaratar costos en una marina de guerra sería “desastroso”, porque, llegado el momento de utilizarla, no sería posible improvisar sus capacidades, cuando estas llevaban años de desarrollo. Sáenz Valiente esperaba que el próximo gobierno cumpliera con la modernización de la Armada.³⁷²

Las elecciones de octubre de 1916 le dieron el triunfo a Hipólito Yrigoyen, de la Unión Cívica Radical, quien supo sostener la neutralidad argentina durante el resto de la guerra.³⁷³ En una de sus primeras medidas, el nuevo mandatario impuso algunos cambios que no fueron bien recibidos por las Fuerzas Armadas. Por ejemplo, designó civiles al frente de los ministerios de Guerra y Marina, cargos que tradicionalmente habían sido ocupados por militares.³⁷⁴ El vicealmirante Sáenz Valiente, ya retirado de la actividad militar, fue reemplazado por el ingeniero Federico Álvarez de Toledo, que no tenía vínculo alguno con la carrera naval.³⁷⁵ No faltaron los medios de prensa que tomaron con humor el nombramiento de Toledo, haciendo burla de su nula experiencia marinera.³⁷⁶

³⁷¹ *Ibid.*, pp. 5-6.

³⁷² *Ibid.*, p. 6; El autor se refería a la Ley de Armamento Naval de 1908, que no había sido cumplida en su totalidad, pues los destructores que habían sido adquiridos en astilleros europeos, fueron requisados por los beligerantes cuando estalló la guerra. Hemos hablado de esta cuestión en capítulos anteriores.

³⁷³ “La transmisión del mando”, en *Fray Mocho*, 20 de octubre de 1916; WEINMANN, Ricardo, *Argentina en la Primera...*, cit., pp. 104-106; GOÑI DEMARCHI, Carlos A. et al., *Yrigoyen...*, cit.

³⁷⁴ ROUQUIÉ, Alain, *Poder Militar...*, cit., p. 152.

³⁷⁵ “El retiro del Vicealmirante Sáenz Valiente”, en *Fray Mocho*, 15 de septiembre de 1916; “Los nuevos ministros”, *Fray Mocho*, 20 de octubre de 1916; “Colaboradores del Presidente Irigoyen - Los miembros del gabinete”, en *Mundo Argentino*, 25 de octubre de 1916.

³⁷⁶ Una tira cómica del semanario *Mundo Argentino*, mostraba a los personajes Panitruko y Pejerrey navegando hacia Comodoro Rivadavia, por un mar embravecido que sacudía al buque violentamente. Panitruko parecía tranquilo. Decía que sus condiciones marineras eran similares a las del ministro Toledo, aunque finalmente se mareó y perdió el conocimiento. Pejerrey remató la historia diciendo: “con razón decía usted, amigo Panitruko, que como marino valía tanto como Álvarez de Toledo” (“El Comandante Panitruko y el Capitán Pejerrey”, en *Mundo Argentino*, 15 de noviembre de 1916); El periódico *La Mañana* llegó incluso a ironizar sobre el título de ingeniero agrónomo que tenía Toledo para ejercer el cargo de ministro de Marina. Al respecto decía: “Entre sembrar una hortaliza y organizar la escuadra existen, aunque no lo parezca muchos puntos de contacto. Después el sr. Álvarez de Toledo ha viajado por Europa, y esa experiencia de viajero de primera clase a bordo de un transatlántico, lleva a nuestro ánimo seguridades de acero fundamentales” (TATO, María Inés, *Viento de Fronda. Liberalismo, conservadurismo y democracia en la Argentina, 1911-1952*, Buenos Aires, Siglo XXI editores, 2004, p. 69); *Caras y Caretas* bromeaba diciendo que Álvarez de Toledo era “recontraalmirante”, un piloto de “hazañas marineras” y hasta un “marino experto” (¿A dó va la nave?, en *Caras y Caretas*, 10 de marzo de 1917).

Los problemas de la Armada continuaron durante la presidencia de Hipólito Yrigoyen. En 1917, 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, señalaba lo importante que era disponer de un ejército y una armada, aunque eso gravitara “enérgicamente” sobre la hacienda pública, con “pesadas” erogaciones que se “reflejaban en las contribuciones del pueblo”.³⁷⁷ Decía Basavilbaso que esos gastos siempre habían preocupado a economistas y políticos, porque erróneamente los consideraban como improductivos, cuando realmente era “incalculable” el valor de un ejército y una armada bien preparados “moral y materialmente”. Después de todo, “la independencia nacional y política” solo estaban “garantizadas por las fuerzas militares y marítimas”.³⁷⁸ El desarrollo de la “guerra europea” constituía un ejemplo “elocuente” de ello.³⁷⁹

Lo señalado por Villegas Basavilbaso hacía referencia a la situación financiera que venía transitando la esfera militar en Argentina. Desde que se inició la guerra, todas las carteras ministeriales experimentaron algún tipo de reducción en sus presupuestos. Una de las más perjudicadas fue la de Marina. En 1914 recibió 29.533.955 pesos moneda nacional, luego 26.440.452, en 1915, y 21.262.198, en 1916: el punto más bajo.³⁸⁰ En 1917, el presupuesto aumentó levemente a 24.472.407, pero aún estaba lejos de lo recibido al inicio de la guerra (Gráfico 3).³⁸¹ Además, el incremento respondía al aumento del costo de vida y la mayor parte estaba reservado al pago de sueldos y no a la compra de equipamiento.³⁸²

³⁷⁷ VILLEGAS BASAVILBASO, Benjamín, “Importancia económica y política de las instituciones militares”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 34, núms. 397-399 (1917), p. 483.

³⁷⁸ *Ibid.*, p. 484.

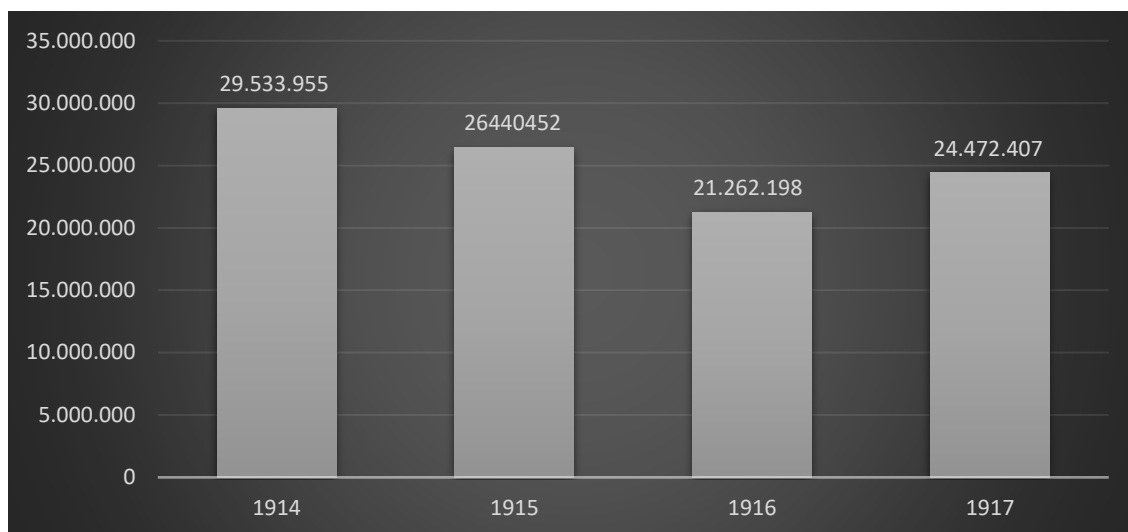
³⁷⁹ *Ibid.*, pp. 486-487; Benjamín Villegas Basavilbaso (1884-1967) inició su formación en la Escuela Naval Militar, de donde egresó con el segundo lugar de su promoción. En 1911 pidió su retiro con el grado de alférez de navío, para estudiar Derecho en la Universidad de Buenos Aires. Pese a su corto paso por la Armada, continuó vinculado a la Institución, como profesor de historia en la Escuela Naval Militar, director del Boletín del Centro Naval y asesor letrado del Ministerio de Marina. Publicó numerosos artículos y libros sobre historia marítima argentina. Falleció en 1967 (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 18; “Doctor Benjamin Villegas Basavilbaso”, en *El Hogar*, 16 de diciembre de 1949).

³⁸⁰ HCDN, Archivo Parlamentario, Expedientes, “Presupuesto general para el ejercicio de 1916”, Buenos Aires, 6 de agosto de 1915, foja 3; HCDN, Archivo Parlamentario, Expedientes, “Proyecto de ley de Presupuesto para el ejercicio de 1915”, Buenos Aires, 10 de julio de 1914, foja 67; HCDN, Archivo Parlamentario, Expedientes, “Presupuesto general de la administración para el ejercicio económico de 1914”, Buenos Aires, 2 de enero de 1914, foja 3.

³⁸¹ HCDN, Archivo Parlamentario, Expedientes, “Presupuesto de gastos de la administración y cálculo de recursos para el ejercicio económico de 1917”, Buenos Aires, 11 de julio de 1916, foja 2.

³⁸² ROUQUIÉ, Alain, *Poder Militar...*, cit., pp. 153-154.

Gráfico 3 - Presupuestos anuales del Ministerio de Marina 1914-1917 (en pesos moneda nacional)



Fuente: Elaboración propia en base a los presupuestos votados por el Congreso de la Nación 1914-1917.

Fuera de la cuestión presupuestaria, la Armada requería atención en otros asuntos. El presidente Hipólito Yrigoyen señaló algunos, en su mensaje anual al Congreso de la Nación, 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...³⁸³

La Armada poseía “una cantidad de combustible tan pequeña”, decía el mandatario, que resultaba “muy difícil” la completa instrucción de los marinos, y desde finales del año anterior las partidas destinadas al aprovisionamiento general y a los víveres se hallaban agotadas. Todo ello debía ser atendido, para que el “poder naval sea realmente eficaz”. Al mismo tiempo, dado el estado de guerra en el que se encontraba “la parte más civilizada de la humanidad”, atender a la Armada era cuestión de “seguridad nacional”. Hacerlo era una cuestión de “patriotismo”, decía el presidente.³⁸⁴

A poco de asumir, Federico Álvarez de Toledo convocó a los directores generales de todas las reparticiones de la Marina, para ser informado de todos los asuntos

³⁸³ YRIGOYEN, Hipólito, *Pueblo y Gobierno*, tomo 4, Buenos Aires, Raigal, 1956, p. 105.

³⁸⁴ *Ibid.*, pp. 105-106.

importantes que estuvieran en trámite.³⁸⁵ Cuando entregó su memoria ministerial, señaló que su administración había tenido una limitada actividad, porque con solo unos pocos meses en el cargo necesitó “un compás de espera” para estudiar los servicios y elementos de la Armada. A eso agregó que él no estaba familiarizado con las tareas, ya que no era “uno de sus miembros”.³⁸⁶ Hecha esta salvedad, Toledo procedió a especificar los inconvenientes que encontró en el ministerio, al comenzar su gestión.

El ministro aseguraba que “la honda crisis” que atravesaba el país, “como consecuencia de la guerra europea”, no había sido propicia al desarrollo de la Armada. Esta experimentaba un período de “achatación y de inactividad” que mal se avenía “con las necesidades de la defensa nacional”. Uno de los problemas más acuciantes era la falta de combustible, que obstaculizaba el eficaz desarrollo de la navegación y la instrucción de los nuevos cuadros. La contienda también provocó tal encarecimiento de los artículos de aprovisionamiento, vestuario y víveres y, por la falta de presupuesto, la Armada no pudo recomponer sus existencias, agotadas desde el último trimestre de 1916. Otro asunto no menor era que cualquier adquisición de material, o reparación, debía realizarse en el extranjero.³⁸⁷

Para solucionar algunos de esos problemas, Toledo llamaba a los poderes públicos a satisfacer “aquellas exigencias impuestas por la guerra”. Sugería instalar talleres para la fabricación de municiones y desarrollar la explotación de los yacimientos carboníferos argentinos que, si bien eran de inferior calidad a los importados, bien podrían, “en una crisis como la actual”, colaborar con “independizar del extranjero” la capacidad de “mover nuestra escuadra”, asegurándole así la “eficiencia que de otro modo no tiene”.³⁸⁸

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.

³⁸⁵ MINISTERIO DE MARINA, *Órdenes Generales*, Buenos Aires, Dirección General del Personal, 1916.

³⁸⁶ ÁLVAREZ DE TOLEDO, Federico, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1916-1917*, Buenos Aires, Talleres Gráficos de L. J. Rosso y Cía., 1917, p. 3; Federico Álvarez de Toledo (1875-1939) nació en Saladillo, Provincia de Buenos Aires. Cursó sus estudios secundarios en Francia y cuando regreso 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 en Francia. Falleció en enero de 1939 (DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 4, Legajo 33, Breve biografía de Álvarez de Toledo).

³⁸⁷ ÁLVAREZ DE TOLEDO, Federico, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1917, p. 4.

³⁸⁸ *Ibid.*, pp. 4-5.

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.³⁸⁹

Por otra parte, Toledo hablaba de la situación material de la flota. Muchas de las unidades databan de “época tan antigua” que debían ser radiadas, mientras otras operaban con costos muy altos, que generalmente superaban los servicios prestados.³⁹⁰ De hecho, en 1917, de los 31 buques de guerra, 23 databan del siglo anterior.³⁹¹ 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. El inconveniente fue que la flota de guerra perdió tonelaje, porque a los buques reconvertidos o desactivados no se los reemplazó por otros nuevos. Existió voluntad de hacerlo, pero se haría una vez pasada “la crisis actual” y cuando el país volviera a su “estado normal”, decía Toledo.³⁹²

Como revela la cita a continuación, eran especialmente altas las expectativas de incorporar submarinos. La Armada no disponía de ellos, pero si otros países de la región, y ello presentaba una “situación de relativa inferioridad”.³⁹³

...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 estudiarlos.³⁹⁴

³⁸⁹ *Ibid.*, pp. 5-6.

³⁹⁰ *Ibid.*, p. 17.

³⁹¹ El detalle de los buques de guerra de 1917 se encuentra en el Anexo 6.2 Buques de guerra y auxiliares.

³⁹² ÁLVAREZ DE TOLEDO, Federico, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1917, p. 17.

³⁹³ *Ibid.*, p. 18.

³⁹⁴ *Ibid.*; El comentario de Toledo iba en sintonía con la situación de otras armadas sudamericanas que, a diferencia de la marina argentina, ya contaban con submarinos. Los habían encargado entre 1911 y 1912. Perú adquirió dos de Francia, el *Teniente Ferre* y el *Teniente Palacios*, que fueron los primeros en llegar a la región. Brasil compró tres (*F-1*, *F-3*, y *F-5*) en astilleros italianos y los recibió en julio de 1914. Chile había encargado dos - *Iquique* y *Antofagasta* - en Estados Unidos, pero la venta nunca se concretó. Posteriormente, de Gran Bretaña recibiría seis unidades (H-1 *Guacolda*, H-2 *Tegualda*, H-3 *Rucumilla*, H-4 *Quidora*, H-5 *Fresia* y H-6 *Guale*) de fabricación estadounidense, en compensación por los buques que se le habían requisado durante la guerra.

Apremiaba incorporar modernos elementos navales. Con la expectativa de hacerlo en el futuro, el Ministerio de Marina envió un grupo de oficiales a Estados Unidos, para que se incorporen a su escuadra y adquieran allí conocimientos y capacitación en las nuevas armas.³⁹⁵ En estas gestiones, Toledo destacó “la mejor voluntad” que la Argentina había encontrado en Estados Unidos, en “ese gobierno amigo”.³⁹⁶

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 intervinieron en pruebas y actuaron como instructores.³⁹⁷ 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*, en Pensacola.³⁹⁸ Estos tres últimos obtuvieron allí sus certificados internacionales - n° 94, 95 y 96 - de pilotos aviadores y, finalizada su instrucción, partieron hacia el frente europeo, integrando la Fuerza Expedicionaria Norteamericana. Se sumaron a unidades áreas operativas y realizaron patrullas y acciones antisubmarinas.³⁹⁹

Mientras estuvieran en Estados Unidos, estos oficiales tenían estrictas órdenes de conducirse de modo profesional, con “seriedad, tacto y cultura”. Deberían cumplir con todas las “órdenes, disposiciones y horarios” vigentes en sus respectivas tareas y destinos, y “dedicarse con empeño” a observar “minuciosamente” todo aquello que pudiera ser

³⁹⁵ Todos ellos habían egresado de la Escuela Naval Militar y estaban entre los mejores puestos de sus promociones: Francisco Lajous y Osvaldo Repetto, en la 32° promoción; Eduardo Ceballos, Vicente Ferrer y Ricardo Fitz Simón, en la 33°; Gonzalo D. Bustamante en la 34°; Héctor Vernengo Lima, Juan Galfrascoli, Ceferino Pouchan y Marcos Zar, en la 36°. Los que escribieron artículos especializados al final de la guerra, disponen de biografías a pie de página (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., pp. 19-22).

³⁹⁶ *Ibid.*, p. 18; “Oficiales argentinos en la escuadra yanqui”, en *Fray Mocho*, 23 de febrero de 1917.

³⁹⁷ Su desempeño fue sobresaliente. Finalizada la guerra, el congreso estadounidense les otorgó la *Victory Medal*, por los servicios prestados (DESTEFANI, Laurio H., *Manual de Historia Naval...*, cit., p. 228). Junto a sus compañeros, Vicente Ferrer tomó clases teóricas, asistió a conferencias y realizó inmersiones de práctica a bordo de submarinos estadounidenses. En un diario personal conservó todas sus notas y apuntes (DEHN, Fondo Ferrer, Legajo 1, “Diario de estudio y apuntes de clases”, Connecticut, abril de 1917).

³⁹⁸ BURZIO, Humberto F., *Armada Nacional...*, cit., pp. 146-147; “Called Proof of Good Will. Mayor Points to Service Offered by 10 Men of Argentine Navy”, en *The Boston Globe*, 21 de marzo de 1917; “Here to study U.S. Navy. Ten Lieutenants from Argentina Report to Secretary Daniels”, en *The Evening Star*, 26 de marzo de 1917.

³⁹⁹ ARGUINDEGUY, Pablo E., *Historia de la Aviación...*, tomo 1, cit., p. 37; ARGUINDEGUY, Pablo E. y RODRÍGUEZ, Horacio, *Las fuerzas navales...*, cit., p. 187; BLACK, Jeremy, *Naval warfare...*, cit., p. 78; Finalizada la Gran 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, Pablo E., *Historia de la Aviación...*, tomo 1, cit., p. 37).

“beneficioso” para la Armada. Realizarían informes sobre una serie de puntos, como, por ejemplo, torpedos, tiro, motores, baterías, táctica naval, entre muchos otros, “en la forma que lo consideren oportuno, no escatimando ningún detalle por insignificante que parezca”.⁴⁰⁰

Los oficiales destinados a los buques de línea debían “hacer un estudio prolijo de la organización”, de los servicios de cada cargo a bordo, los métodos de enseñanza, y la preparación y ejercitación del personal.⁴⁰¹ Los que se embarcaron en submarinos debían hacer un análisis profundo de cada uno de los “elementos constitutivos del arma” y, “cuando conozcan bien el material y el manejo de cada parte”, efectuar navegaciones y “demás evoluciones tendientes al dominio absoluto del conjunto”.⁴⁰² Los pilotos deberían “dedicarse muy especialmente” a conocer el material en detalle, “sometiéndose” a un entrenamiento progresivo y constante antes de iniciar vuelos de exploración”.⁴⁰³

El envío de oficiales argentinos a la *Naval Air Station* estaba en sintonía con el deseo del Ministerio de Marina de desarrollar la Aviación Naval en el país, donde ya se habían dado “los primeros pasos”. En el presupuesto de 1917 se asignaron fondos a esa rama, aunque, como indicaba Toledo, el material del que se disponía todavía era “insignificante” y “apenas dos o tres” oficiales tenían alguna práctica en vuelo.⁴⁰⁴

La cuestión de los transportes de la Armada también interesó a Toledo. Subrayaba que se tenían los mismos que “hace 20 años”, porque el gobierno no había tenido éxito en adquirir algunos de los mercantes internados.⁴⁰⁵ Ejemplo de esto último fue el caso del vapor austriaco *Frígida*, 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*.⁴⁰⁶ En diciembre de 1916, el Poder Ejecutivo elevó un proyecto de ley al Congreso sobre la conveniencia de adquirir 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

⁴⁰⁰ DEHN, Fondo Bustamante, Legajo s/n°, “Instrucciones generales para Oficiales embarcados en buques de la Escuadra Norte Americana Año 1917”, fojas 1-2.

⁴⁰¹ *Ibid.*, f. 2-3.

⁴⁰² *Ibid.*, f. 8.

⁴⁰³ *Ibid.*, f. 16.

⁴⁰⁴ ÁLVAREZ DE TOLEDO, Federico, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1917, p. 19.

⁴⁰⁵ *Ibid.*

⁴⁰⁶ AMREC, AH/0030/10, “Telegrama del Dr. Carlos Meyer al ministro de Relaciones Exteriores, José Luis Murature”, Buenos Aires, 12 de julio de 1915, fojas 22-26.

que requería plazos de entrega que para el gobierno eran “inaceptables”.⁴⁰⁷ Sin embargo, la venta del buque provocó acalorados debates en el Congreso y la operación quedó sin efecto. Tal como indicaba el diario *La Prensa*, el gobierno pagaría un valor muy elevado - 1.265.727,27 pesos - por un buque “viejo”, de casi 30 años.⁴⁰⁸ Pese a todo, en 1917, la Armada logró sumar algunos transportes aunque fueron buques tanque. El *Ingeniero Huergo* y el *Aristóbulo del Valle* se adquirieron en Estados Unidos, con el producto de la venta de petróleo de Comodoro Rivadavia, y llegaron comandados por el capitán de fragata Carlos Braña y el teniente de navío Pascual Brebbia.⁴⁰⁹

Para Toledo, de todos los problemas que tenía que “resolver” el país, el “más importante” era el del combustible, porque se hallaba vinculado “a su progreso y seguridad”. No era posible “aceptar” que la Argentina siguiera dependiendo “del extranjero”, para hacer navegar sus barcos de guerra. Después de la prohibición del Reino Unido, Argentina comenzó a adquirir el carbón de Estados Unidos. También estudió la posibilidad de importarlo de Chile, aunque pruebas desarrolladas en los laboratorios de la Armada probaron que sus rendimientos no eran adecuados. La cuestión del combustible debía ser solucionada, porque la “guerra moderna” había mostrado la “eficacia de los medios empleados para aislar al enemigo del resto del mundo”. Argentina debería contar con yacimientos propios. Si una escuadra enemiga decidía interrumpir el comercio argentino, la Armada debería estar en condiciones de combatir.⁴¹⁰

Para salvar temporalmente la falta de combustible, Toledo decidió imponer el racionamiento. Su antecesor, el vicealmirante Sáenz Valiente, había hecho lo mismo.⁴¹¹ Esto significaba reducir la navegación y los ejercicios de la escuadra, y tener algunos buques anclados en puerto, con las calderas apagadas. Esto último es lo que ocurrió con el crucero acorazado *Pueyrredón*, en ese 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”.⁴¹²

En 1918 la situación no cambió demasiado. El contexto bélico internacional continuó haciendo difícil el acceso a materiales y repuestos y se hizo necesario tomar

⁴⁰⁷ 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 de diciembre de 1916, fojas 1-2.

⁴⁰⁸ *Ibid.*, foja 4; “El negocio del 'Moinho Fluminense'. Información oficial desvirtuada”, en *La Prensa*, 4 de enero de 1917; “El 'Moinho Fluminense'”, en *La Prensa*, 5 de enero de 1917.

⁴⁰⁹ ARGUINDEGUY, Pablo E., *Apuntes sobre los buques...*, tomo 5, cit., pp. 2307-2319; 2316-2317.

⁴¹⁰ ÁLVAREZ DE TOLEDO, Federico, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1917, pp. 20-21.

⁴¹¹ *Ibid.*, p. 22.

⁴¹² “Un crucero acorazado a palenque”, en *Fray Mocho*, 23 de febrero de 1917.

medidas. La Orden General n° 12, del 16 de enero, resolvía 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.⁴¹³ Como los elementos no se fabricaban en el país, y el stock existente databa de “principios de 1917”, se hizo economía de ellos.⁴¹⁴ Los ejercicios navales fueron “relativamente limitados” y muy pocos buques hicieron practica de tiro con sus cañones. Eso repercutió en el entrenamiento y formación de los cuadros.⁴¹⁵

Toledo sabía lo importante que era el adiestramiento para la escuadra, pero sabía que “los momentos actuales no eran propicios para ello”. La vida de los cañones de grueso calibre, que portaban los acorazados *Rivadavia* y *Moreno*, era limitada y no podían “retubarse”, una vez que el desgaste redujera su “eficacia”. La munición que empleaban tampoco 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 antes. Para 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. La República Argentina tenía que “independizarse” de la “industria extranjera”.⁴¹⁶

Como ocurrió en años anteriores, la Armada intentó suplir la falta de ejercicios de combate con prácticas de navegación, pero la falta de combustible no lo hizo posible.⁴¹⁷ El Ministerio de Marina compró carbón en Estados Unidos, pero no disponía de buques suficientes como para traerlo con la regularidad suficiente y los fletes internacionales habían alcanzado precios demasiado elevados. La cuestión era de “urgencia”.⁴¹⁸

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.⁴¹⁹

⁴¹³ MINISTERIO DE MARINA, *Órdenes Generales*, Buenos Aires, Dirección General del Personal, 1918.

⁴¹⁴ ÁLVAREZ DE TOLEDO, Federico, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1917-1918*, Buenos Aires, L. J. Rosso y Cía., 1918, p. 13.

⁴¹⁵ *Ibid.*, p. 19.

⁴¹⁶ *Ibid.*, p. 20.

⁴¹⁷ *Ibid.*, pp. 19-20.

⁴¹⁸ *Ibid.*, pp. 25-26.

⁴¹⁹ *Ibid.*, p. 22.

En 1918, se compraron algunos buques de transporte. Se adquirió el vapor *Bahía Blanca*, propiedad de la compañía alemana *Hamburgo-Sudamérica*, que estaba internado en Puerto Madryn desde 1914.⁴²⁰ También se compraron los transportes *Patagonia* y *Tiempo*, que, si bien databan de fines del siglo XIX, se habían reacondicionados utilizando partes de buques desactivados.⁴²¹ Las incorporaciones serían “muy útiles” para el tráfico entre Buenos Aires y el sur del país, pero aún no eran suficientes. Hacían falta más buques, señalaba el ministro Toledo.⁴²²

La falta de transportes volvió a traer a discusión la necesidad de una marina mercante de bandera nacional, demanda que, como vimos en apartados anteriores, había sido largamente sostenida por el Saénz Valiente y otros oficiales. Sin embargo, Toledo pareció no compartir esas ideas y no inició gestión alguna.⁴²³ Para él, no era conveniente “distraer” las “energías” del gobierno con estos problemas. El Estado debería limitarse solo al estímulo de capitales privados, porque los precios de los fletes volverían a estabilizarse una vez finalice la contienda.⁴²⁴

Sobre la incorporación de submarinos, Toledo sí sostuvo una posición favorable, pues algunas de las potencias habían hecho un uso “inesperado” de él en la guerra, utilizándolo “como elemento ofensivo y de bloqueo comercial”.⁴²⁵ Por todo ello, se había:

...estudiado el número de estas embarcaciones que convendrá adquirir, habiéndolas dividido, por las funciones que deben llenar, en grupos, ya sea que ellas tengan carácter esencialmente ofensivo o que se dediquen a la defensa de limitada parte del litoral.⁴²⁶

De cualquier modo, las adquisiciones se harían al final de la guerra. En primer lugar, porque era conveniente esperar el regreso de los oficiales argentinos en Estados Unidos, que habían sido enviados “para iniciarse en el servicio de esa clase de embarcaciones”. En segundo lugar, porque era “inoficioso” iniciar cualquier tipo de adquisición, cuando las fábricas de las naciones beligerantes se encontraban ocupadas, cumpliendo con la

⁴²⁰ *Ibid.*, p. 23; ARGUINDEGUY, Pablo E., *Apuntes sobre los buques...*, tomo 5, cit., pp. 2294-2295.

⁴²¹ ARGUINDEGUY, Pablo E., *Apuntes sobre los buques...*, tomo 4, cit., pp. 1582, 2045-2046; ARGUINDEGUY, Pablo E., *Apuntes sobre los buques...*, tomo 5, 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 de octubre de 1917).

⁴²² ÁLVAREZ DE TOLEDO, Federico, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1918, pp. 22-23.

⁴²³ Las opiniones de algunos oficiales respecto a la necesidad de contar con una marina mercante nacional están presentes en este y otros capítulos.

⁴²⁴ ÁLVAREZ DE TOLEDO, Federico, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1918, p. 24.

⁴²⁵ *Ibid.*, p. 34.

⁴²⁶ *Ibid.*, pp. 34-35.

producción militar encargada por sus respectivos gobiernos. En tercer y último lugar, porque una vez finalizada la contienda los submarinos ya no serían útiles y, en ese sentido, existirían mayores probabilidades de adquirirlos a precios reducidos.⁴²⁷

Respecto a la situación del componente aeronaval, 1918 resultó ser un año crítico. Por decreto del 11 de febrero, 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.⁴²⁸ La decisión generó opiniones diversas en parte del arco político y militar.

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”.⁴²⁹ Por su parte, las autoridades del Centro Naval, en ese entonces conformada por el contraalmirante Juan A. Martín, el capitán de navío Carlos Daireaux y el capitán de fragata Segundo Storni, estuvieron mayormente de acuerdo con la decisión de Toledo. En uno de los números del Boletín del Centro Naval, apuntaban que, aunque les “dolía” decirlo, la clausura del Parque Escuela “Fuerte Barragán” era de una “lógica irrefutable”, dados los “escasísimos recursos con que contaba para su desarrollo”, los que, además, “no hubieran compensado satisfactoriamente las erogaciones que importaba”.⁴³⁰

La Gran Guerra observada por los oficiales navales argentinos

A principios de 1914, la Armada Argentina tenía apostados algunos oficiales trabajando en comisiones europeas. Es el caso del teniente de navío Melchor Z. Escola que había sido allí destinado, para seguir cursos de perfeccionamiento de vuelo y visitar escuelas

⁴²⁷ *Ibid.*

⁴²⁸ *Ibid.*, p. 32.

⁴²⁹ “Crónica Nacional. Interpelación al Ministro de Marina”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 36, núm. 412 (1918), pp. 121-123.

⁴³⁰ *Ibid.*, p. 123.

militares y fábricas de aviación, junto a los mecánicos Jacinto Riera, Juan Guerin y José Scapuzzi.⁴³¹

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 del Instituto Aerotécnico de la Universidad de París.⁴³² 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 Naval de la Armada. Esto último, declaraba, era “conveniente a las necesidades” de la Fuerza.⁴³³

...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.⁴³⁴

El estallido de la Primera Guerra Mundial interrumpió el trabajo de Escola y su equipo, que recibió órdenes de regresar al país a bordo del buque remolcador *Ona*. Llegaron el 17 de octubre de 1914.⁴³⁵

En Argentina, Melchor 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.⁴³⁶ 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.⁴³⁷ El 27 de febrero de 1917 dictó una conferencia en el salón de fiestas del Centro Naval titulada “Nuestra marina ante el problema aéreo”. Ante la presencia de numerosos jefes y oficiales de la

⁴³¹ ARGUINDEGUY, Pablo E., *Historia de la Aviación...*, tomo 1, cit., p. 22.

⁴³² ESCOLA, Melchor Z., “Experiencias sobre aeroplanos en pleno vuelo”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 33, núms. 378-379 (1915), pp. 182-221.

⁴³³ *Ibid.*, p. 184.

⁴³⁴ *Ibid.*

⁴³⁵ ARGUINDEGUY, Pablo E., *Historia de la Aviación...*, tomo 1, cit., p. 22.

⁴³⁶ ESCOLA, Melchor Z., *Manual de Aviación*, Buenos Aires, Imprenta del Ministerio de Marina, 1914.

⁴³⁷ ESCOLA, Melchor Z., “La aviación experimental. Experiencias sobre modelos reducidos”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 33, núms. 382-383 (1915), pp. 461-518. El trabajo fue luego publicado como libro: ESCOLA, Melchor Z., *La aviación experimental. Experiencias sobre modelos reducidos*, Buenos Aires, Talleres Gráficos Centenario, 1915; ESCOLA, Melchor Z., “La hélice aérea”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 33, núms. 384-385 (1916), pp. 585-636; ESCOLA, Melchor Z., “La hélice aérea (continuación)”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 33, núms. 386-387 (1916), pp. 857-895.

Armada, reflexionó sobre cuál debería ser la organización, el material y la formación necesaria para desarrollar el componente aeronaval y contribuir a la defensa aérea del país.⁴³⁸ Por sus conocimientos, Escola fue puesto al frente del Parque Escuela Fuerte Barragán, con la tarea de formar a los nuevos pilotos.

La Armada intentó tomar contacto con la guerra europea, de primera mano, e inició gestiones para incorporar oficiales en las escuadras beligerantes, en calidad de observadores. En agosto de 1914, el ministro de Marina Juan Pablo Sáenz Valiente se comunicó con el ministro de Relaciones Exteriores, José Luis Murature, para que transmitiera el pedido argentino.

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 á [sic] V. E. pidiéndole quiera dar instrucciones telegráficas á los Ministros Argentinos en Londres, París y Berlín para que gestionen de los respectivos Gobiernos la incorporación á las fuerzas navales de esos países, de uno ó [sic] más Jefes de nuestra Armada de los que se constituyen las Subcomisiones que en ellos vigilan nuestras construcciones.⁴³⁹

Para aquella tarea, se optó 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, y los tenientes de navío Francisco Arnaut y Teodoro Caillet Bois a las británicas; mientras que el capitán de fragata Bernabé Meroño y el teniente de navío Pascual Brebbia se sumarían a las francesas. Supervisados por el jefe de la Comisión Naval en Europa, capitán de navío Julián Irizar, los ministros argentinos en Londres, París y Berlín iniciaron las gestiones.⁴⁴⁰

Sin embargo, Francia no accedió al pedido argentino, argumentando que solo podía hacerlo con oficiales de las flotas aliadas”.⁴⁴¹ Tampoco lo hizo Gran Bretaña,

⁴³⁸ “Crónica nacional”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 34, nums. 397-399 (1917), p. 534; El contenido de la conferencia se editó en formato libro: ESCOLA, Melchor Z., *Nuestra Marina ante el problema aéreo*, Buenos Aires, s/e, 1917.

⁴³⁹ AMREC, AH/0044/25, “Telegrama del ministro de Marina, Juan Pablo Sáenz Valiente, al ministro de Relaciones Exteriores, José Luis Murature”, Buenos Aires, 18 de agosto de 1914, foja 1.

⁴⁴⁰ AMREC, AH/0044/25, “Telegrama del ministro de Marina, Juan Pablo Sáenz Valiente, al ministro de Relaciones Exteriores, José Luis Murature”, Buenos Aires, 18 de agosto de 1914, fojas 1-2.

⁴⁴¹ AMREC, AH/0044/17, “Telegrama del ministro argentino al ministro de Relaciones Exteriores, José Luis Murature”, Burdeos, 21 de noviembre de 1914, foja 3; Bernabé Meroño le transmitió su “desencanto” a Juan Pablo Sáenz Valiente, por no haber conseguido “embarque en la escuadra francesa”, cuando había “trabajado y luchado tanto” para ello (DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 4, “Carta de Bernabé Meroño a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Nantes, 18 de octubre de 1914); Bernabé Meroño (1868-1918) egresó de la Escuela Naval Militar el 14 de marzo de 1885, entre los primeros puestos de su promoción. Estuvo continuamente embarcado en buques, hasta que fue asignado a la Comisión Naval en Europa, en

declarando que no sería posible “incorporar oficiales de marina de ningún país neutral a las operaciones de guerra” de su escuadra.⁴⁴² El Imperio Alemán también se negó, aunque, en señal de buena voluntad, accedió al nombramiento de Arturo Celery como agregado naval.⁴⁴³ En consecuencia, el Ministerio de Marina les ordenó a la mayor parte de los “Jefes, Oficiales y personal subalterno” que regresaran al país.⁴⁴⁴ Solo permanecieron en Europa los agregados navales apostados en Alemania (Arturo Celery), Francia (Bernabé Meroño) y Gran Bretaña (Julián Irizar).⁴⁴⁵

Igualmente, la Armada lograría recibir datos sobre la contienda. 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 puedan interesar al Gobierno Nacional o a la Armada”.⁴⁴⁶ Bernabé Meroño envió correspondencia con actualizaciones sobre lo que ocurría en Francia y en el resto de las naciones beligerantes.⁴⁴⁷ En ocasiones, no dudó en transmitir sus pensamientos y reflexiones sobre la guerra.⁴⁴⁸

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.

1910. Tres años después pasó a la subcomisión en Francia, donde supervisó la construcción de los destructores que había encargado Argentina. Cuando estos fueron requisados, permaneció en Francia como agregado naval. Falleció mientras se encontraba en actividad, con el rango de capitán de fragata, en enero de 1918 (“Necrología. Capitán de Fragata Bernabé Meroño”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 35, núms. 406-408 (1917-1918), p. 507).

⁴⁴² AMREC, AH/0044/19, “Telegrama cifrado n° 674 del ministro argentino al ministro de Relaciones Exteriores, José Luis Murature”, Londres, 19 de septiembre de 1914, foja 3.

⁴⁴³ AMREC, AH/0065/16; “Telegrama cifrado del ministro argentino al ministro de Relaciones Exteriores, José Luis Murature”, 4 de septiembre de 1914, foja 32; AMREC, AH/0044/24, “Telegrama cifrado del ministro argentino al ministro de Relaciones Exteriores, José Luis Murature”, Buenos Aires, 11 de septiembre de 1914, foja 1; Arturo Celery ya había manifestado con anterioridad su deseo de ser nombrado agregado naval en Berlín, si el gobierno decidía rescindir los contratos y disolver la comisión que supervisaba la construcción de los buques. 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 de agosto de 1914, fojas 1-2).

⁴⁴⁴ SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1915, p. 5.

⁴⁴⁵ AMREC, AH/0065/16; “Telegrama cifrado del ministro de Relaciones Exteriores José Luis Murature, al ministro argentino en Londres”, 4 de septiembre de 1914, foja 32; AMREC, AH/0065/16; “Telegrama cifrado del ministro de Relaciones Exteriores José Luis Murature, al ministro argentino en Londres”, 10 de septiembre de 1914, foja 35; AMREC, AH/0065/16; “Telegrama cifrado del ministro de Relaciones Exteriores José Luis Murature, al ministro argentino en Londres”, 15 de septiembre de 1914, foja 38.

⁴⁴⁶ “Reglamento de Disciplina”, en MINISTERIO DE MARINA, *Leyes y Reglamentos Orgánicos...*, cit., p. 22.

⁴⁴⁷ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 4, “Carta de Bernabé Meroño a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Nantes, 18 de octubre de 1914 y “Carta de Bernabé Meroño a Juan Pablo Sáenz Valiente”, París, 21 de enero de 1915.

⁴⁴⁸ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 4, “Carta de Bernabé Meroño a Juan Pablo Sáenz Valiente”, París, 14 de julio de 1915.

...la guerra que ya nos da algunas enseñanzas o mejor dicho nos confirma en ciertas ideas consideradas por muchos con un poco de preocupación.⁴⁴⁹

Desde Alemania, Alberto Sáenz Valiente y Arturo Celery, que integraban la subcomisión encargada de vigilar la construcción de los buques del astillero *Germaniawerft*, en Kiel, también mantuvieron informado al Ministerio de Marina. La tarea no resultó fácil, por la censura y la 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 1° número; de los diarios de aquí [Alemania] pocas son las noticias pues estas son únicamente las de fuentes alemanes [...] 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 centinelas que le cierran el paso y que a lo mejor lo toman a uno como espía.⁴⁵⁰

Eventualmente, Alberto Sáenz Valiente decidió volver a la Argentina, pero Arturo Celery permaneció como agregado naval y tuvo más éxito en la recopilación de información. Tal vez, por tener “muchos amigos entre la oficialidad de marina” alemana, según decía. La información que aportó fue variada. Solía enviar “un boletín de la guerra”, que se publicaba en Berlín, con “noticias oficiales” y traducciones de “artículos de los principales diarios alemanes”.⁴⁵¹ En una carta del 2 de septiembre de 1914, le adjuntó al ministro Sáenz Valiente “planos de los campos de operaciones con algunas anotaciones sobre la posición de los ejércitos” y le comunicó que “los acorazados alemanes” estaban a “pocos kilómetros de París” y que sus aviadores no dejaban de bombardear la ciudad.⁴⁵² Otras correspondencias, con nuevas informaciones, serían enviadas en los años siguientes.⁴⁵³

⁴⁴⁹ *Ibid.*, fojas 10 y 12.

⁴⁵⁰ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 5, Legajo s/n°, “Carta de Alberto Sáenz Valiente a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Kiel, 30 de septiembre de 1914, foja 4

⁴⁵¹ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 4, “Carta de Arturo Celery a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Kiel, 26 de agosto de 1914, foja 4.

⁴⁵² DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 4, “Carta de Arturo Celery a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Berlín, 2 de septiembre de 1914, foja 2; DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 4, “Carta de Arturo Celery a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Berlín, 17 de septiembre de 1914, fojas 1-4.

⁴⁵³ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 4, “Carta de Arturo Celery a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Kiel, 1 de octubre de 1914, fojas 1-5; DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 4, “Carta de Arturo Celery a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Berlín, 24 de noviembre de 1914, fojas 1-6; DEHN, Fondo Juan Pablo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 4, “Carta de Arturo Celery a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Berlín, sin fecha,

El grueso de la información que la Armada recibía de Europa provenía de su Comisión Naval en Londres, que regularmente remitía informes, a pesar de que la guerra había “trastornado” sus tareas.⁴⁵⁴

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.⁴⁵⁵

La Comisión debió enfrentar la censura y la falta de acceso a información. Julián Irizar se lo notificó a Sáenz Valiente, en una carta fechada el 22 de septiembre de 1914.

... 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 liberalidad. Lo que es 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.⁴⁵⁶

En cartas posteriores Irizar revelaba que “desgraciadamente” las naciones beligerantes no mostraban “muchas disposiciones” para dejar “ver lo que hacen” y que los agregados

fojas 1-6; DEHN, Fondo Juan Pablo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 4, “Carta de Arturo Celery a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Berlín, 22 de marzo de 1916, fojas 1-7.

⁴⁵⁴ AGARA, 15824, Comisiones navales – Expedientes e informes que no tienen entrada, “Informe del Jefe de la Comisión Naval Argentina en Londres”, 4 de diciembre de 1915, foja 1; Julián Irizar (1869-1935) ingresó a la carrera naval con 15 años, cursando estudios en la Escuela Naval Militar. De allí egresó en 1888, en el segundo lugar de su promoción. En 1898, formó parte de la comisión que vigiló la construcción del buque escuela fragata *Presidente Sarmiento*, en Inglaterra, siendo oficial de derrota en el primer viaje de instrucción. 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 la supervisión de las modernizaciones de los acorazados *Rivadavia* y *Moreno*, en Estados Unidos, y en 1931 fue presidente del Centro Naval. Al año siguiente, se retiró de la Armada con el grado de vicealmirante. Falleció en 1935 (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 5; “Figuras de actualidad”, en *Caras y Caretas*, 16 de enero de 1932; “In memoriam”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 53, núm. 511 (1935), pp. 845-847).

⁴⁵⁵ AGARA, 15824, Comisiones navales – Expedientes e informes que no tienen entrada, “Informe...”, 4 de diciembre de 1915, cit., foja 2.

⁴⁵⁶ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 1, “Carta de Julián Irizar a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Londres, 22 de septiembre de 1914, foja 2.

navales estaban “furiosos”, porque desde el comienzo les habían cerrado “las puertas que antes tenían abiertas”.⁴⁵⁷

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 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 me dejen ver algo, pero imposible, las cosas de la Armada están rodeadas de una barrera de ocultación impenetrable.⁴⁵⁸

La falta de acceso a la información complicó la actividad de la comisión argentina. Por ejemplo, Julián Irizar deseaba incluir en sus informes 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 se ha despertado con motivo de ella”.⁴⁵⁹ Pero resultaba difícil obtener datos confirmados sobre aquellos progresos. Inglaterra había establecido un “secreto absoluto” y una completa prohibición de todo material que aportara detalles sobre sus buques, al punto tal que “solo el hecho de intentar averiguaciones al respecto se consideraría como espionaje”.⁴⁶⁰

Pese a las limitaciones, Julián Irizar logró mantener informado a Sáenz Valiente, sobre las últimas novedades de la guerra y las armas empleadas por los contendientes.

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...⁴⁶¹

Entre las cosas extraordinarias [...] está el cerco con redes metálicas del Canal de la Mancha, Mar de Irlanda y los puertos principales.

...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

⁴⁵⁷ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 1, “Carta de Julián Irizar a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Londres, 4 de noviembre de 1914, foja 1.

⁴⁵⁸ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 1, “Carta de Julián Irizar a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Londres, 12 de agosto de 1915, foja 1.

⁴⁵⁹ AGARA, 15824, Comisiones navales – Expedientes e informes que no tienen entrada, “Informe...”, 4 de diciembre de 1915, cit., foja 2.

⁴⁶⁰ *Ibid.*

⁴⁶¹ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 1, “Carta de Julián Irizar a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Londres, 12 de noviembre de 1914, foja 1.

elevarse alto con rapidez, provistos de un mínimo de personal y explosivos para atacar a los dirigibles grandes.⁴⁶²

En oportunidades, Julián Irizar también transmitió algunas de sus experiencias. En una carta fechada en 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...⁴⁶³

La información oficial llegaba al Ministerio de Marina desde la Comisión Naval en Londres, en forma de “noticias sobre la guerra” y los “bibliografía, proclamaciones y decretos” que se iban publicando.⁴⁶⁴ En ocasiones la comisión también envió diversos estudios y trabajos, de elaboración propia. Muchos fueron publicados en la *Revista de Publicaciones Navales*, para facilitarle el acceso al común de los oficiales.⁴⁶⁵ Es el caso de “La aviación en la guerra”, de febrero de 1915, que resumía las operaciones aéreas, agregando detalles sobre las unidades, materiales y elementos utilizados.⁴⁶⁶ 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 que las distintas armas habían tenido sobre el número y tonelaje de los hundimientos, para dilucidar cuál había sido la más efectiva.⁴⁶⁷

¿Debemos deducir por esto que el torpedo esté por sobrepasar al cañón?
No lo creemos. Es de 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.⁴⁶⁸

⁴⁶² DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 1, “Carta de Julián Irizar a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Londres, 12 de agosto de 1915, fojas 1 y 3.

⁴⁶³ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 1, “Carta de Julián Irizar a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Londres, 15 de octubre de 1915, foja 2.

⁴⁶⁴ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 1, “Carta de Julián Irizar a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Londres, 22 de septiembre de 1914, foja 3.

⁴⁶⁵ La Revista de Publicaciones Navales se creó el 23 de febrero 1900, por disposición del Ministerio de Marina. Se basó en la traducción y publicación de artículos de interés profesional ya editados en periódicos y revistas extranjeras, a diferencia del Boletín del Centro Naval, que contemplaba también la publicación de artículos de sus propios socios. Dependía del Servicio de Inteligencia Naval, que le facilitaba el material entregado por agregados navales y otros representantes de las armadas del mundo. Se distribuía gratuitamente entre el personal superior de la Armada, las embajadas argentinas alrededor del mundo y los oficiales extranjeros destinados en Buenos Aires (POZZI, César H. y Carlos I. RUDA, “Revista de Publicaciones Navales y Boletín del Centro Naval”, en *Revista de Marina*, núm. 4 (2000), pp. 321-322).

⁴⁶⁶ “La aviación en la guerra”, en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 27, núm. 232 (1915), pp. 473-480.

⁴⁶⁷ “Estadística de pérdidas navales”, en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 27, núm. 231 (1915), pp. 359-365.

⁴⁶⁸ *Ibid.*, p. 365.

En otros casos, la Comisión informaba sobre las batallas y enfrentamientos entre escuadras, el Derecho Internacional y la situación de los no beligerantes, el bloqueo aliado y la campaña submarina alemana, el aumento de los costos en los fletes y el comercio marítimo, y la adquisición de buques alemanes internados por parte de las naciones neutrales, entre muchas otras.⁴⁶⁹

En junio de 1916, el capitán de navío José Moneta relevó a Julián Irizar, que había sido destinado al frente de la Comisión Naval en Estados Unidos.⁴⁷⁰ Moneta se trasladó a Londres, junto a su esposa, Margarita Ceballos, a bordo del vapor inglés *Amazon*.⁴⁷¹ El contexto bélico hacía peligroso los viajes a Europa, porque había que atravesar las zonas donde operaban los submarinos alemanes. Sobre aquella experiencia, Moneta escribiría más tarde algunas interesantes notas personales.⁴⁷²

... la ruta del Amazon [...] era dirigida por órdenes radiotelegráficas 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 quedáramos totalmente a oscuras. Practiqué con los ojos cerrados el camino que debía seguir desde el camarote,

⁴⁶⁹ “Cuestiones de Derecho Internacional en conexión con la guerra europea”, en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 27, núm. 234 (1915), pp. 803-816; “Derechos de los neutrales. Contestación de Inglaterra a los Estados Unidos”, en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 27, núm. 234 (1915), pp. 817-840; “Zonas minadas en el Mar del Norte”, en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 28, núm. 235 (1915), pp. 91-93; “Despacho del almirante Beatty sobre el combate del Mar del Norte”, en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 28, núm. 235 (1915), pp. 101-105; “Parte del Almirante H. Hood, sobre operaciones navales en las costas belgas”, en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 28, núm. 236 (1915), pp. 169-172; “Derechos de los neutrales en el mar”, en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 28, núm. 239 (1915), pp. 579-596; “Informe del Almirante de Robeck sobre las operaciones en los Dardanelos”, en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 28, núm. 239 (1915), pp. 597-607.

⁴⁷⁰ “Captain Don José Moneta has been appointed Naval Attaché to the Argentine Legation, and has arrived in London with Mme. Moneta” (*The Times*, 13 de junio de 1916).

⁴⁷¹ “Enlace Moneta-Ceballos”, en *Fray Mocho*, 21 de abril de 1916.

⁴⁷² 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. Falleció en 1941 (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 5; MONETA, José, *Recuerdos de un marino*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2013); Sobre las memorias de José Moneta y su cruce Atlántico durante la Primera Guerra Mundial, ver: DESIDERATO, Agustín Daniel, “Death lurks in grey seas: experiences of the maritime crossing between Argentina and Europe during the Great War”, en *International Journal of Maritime History*, vol. 33, núm. 4 (2021), pp. 707-721.

por las diversas escalas, hasta encontrarme en la cubierta superior, frente a nuestro bote...⁴⁷³

Una vez en Londres, Moneta cumplió sus tareas oficiales, enviando comunicaciones regulares a la Cancillería y al Ministerio de Marina. También encontró tiempo para observar y describir varios de los efectos humanos y materiales del conflicto. En sus memorias manifestó cómo la guerra submarina había impactado en la provisión de 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”.⁴⁷⁴ Escribió también sobre las incursiones de los zeppelines y aeroplanos alemanes, las señales de alarma y refugios y “el estrepitoso e impresionante cañoneo que seguía en la oscuridad contra los invisibles aviones enemigos”. Mencionaba a “los heridos y mutilados que entristecían todas las ciudades y playas veraniegas, donde se veían cientos de hombres jóvenes y hermosos con miembros amputados”, y a los “miles de gaseados y ciegos que inspiraban la amargura y el dolor más profundo”.⁴⁷⁵ Comentaba que en el “espíritu del pueblo” británico se traslucía “gran confianza en el triunfo final”, aunque se haya lamentado la “pérdida de Lord Kitchener” y “no sean nada favorables las noticias” que se publicaban sobre “acciones en los frentes del ejército”.⁴⁷⁶ En Londres había una “fe absoluta” y “completa en la victoria final”, decía.⁴⁷⁷

Por su parte, la Comisión Naval en Estados Unidos también mantuvo 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.

La guerra Europea, la seguimos aquí con gran interés, á 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.⁴⁷⁸

Le envió estos datos interesantes que le demostrarán la enseñanza que ya empieza á arrojar la guerra Europea. Aquí estamos todos encantados con el

⁴⁷³ MONETA, José, *Recuerdos...*, cit., p. 213.

⁴⁷⁴ *Ibid.*, p. 214.

⁴⁷⁵ *Ibid.*, pp. 215-216.

⁴⁷⁶ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 1, Legajo 3, “Carta de José Moneta a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Londres, 14 de junio de 1916, fojas 2-3; Lord Kitchener fue el Secretario de Estado de Guerra de Gran Bretaña. Murió en junio de 1916, mientras se dirigía a Rusia en una misión diplomática, cuando su buque impactó con una mina marina y se hundió al oeste de las Orcadas.

⁴⁷⁷ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 1, Legajo 3, “Carta de José Moneta a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Londres, 20 de febrero de 1917, foja 5.

⁴⁷⁸ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 7, Legajo 2, “Carta de Jorge Yalour a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Camden, 26 de septiembre de 1914, foja 5.

éxito de un submarino Alemán que por pura diversión se ha mandado al bombo tres cruceros Ingleses...⁴⁷⁹

Ahora bien, la contienda no solo impactó en los miembros de las comisiones navales. El resto de los oficiales, que se encontraba en Argentina, también tomó nota de los acontecimientos y plasmó sus propias lecturas e impresiones. Algunos lo hicieron en cartas personales, como Manuel Lagos, que, luego de observar que un submarino alemán había hundido tres cruceros acorazados ingleses en un solo día, decía:

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 movible y a velocidad hasta 15 nudos y se ha encontrado que es necesario mucha habilidad y sobre todo oportunidad.⁴⁸⁰

Otros opinaron sobre la guerra en escritos que fueron luego publicados en medios especializados.⁴⁸¹ Es el caso de Benjamín Villegas Basavilbaso y su artículo titulado “Los cruceros auxiliares. Su evolución ante el derecho internacional”, donde hablaba de cómo los beligerantes armaban a los vapores y mercantes, para transformarlos en cruceros auxiliares y corsarios, y atacar las rutas comerciales enemigas.⁴⁸²

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.⁴⁸³

Para Basavilbaso, las operaciones de los cruceros auxiliares contra los buques mercantes, que en muchos casos eran de bandera neutral, demostraba cómo la guerra había puesto de

⁴⁷⁹ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 7, Legajo 2, “Carta de Jorge Yalour a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Camden, 28 de septiembre de 1914, foja 2.

⁴⁸⁰ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 6, Legajo s/n°, “Carta de Manuel Lagos a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Santa Elena, 18 de diciembre de 1914, foja 5.

⁴⁸¹ 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 información 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 y Reglamentos Orgánicos...*, cit., p. 23).

⁴⁸² VILLEGAS BASAVILBASO, Benjamín, “Los cruceros auxiliares. Su evolución ante el derecho internacional”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 33, núms. 384-385 (1916), pp. 637-670.

⁴⁸³ *Ibid.*, p. 669.

manifiesto “la bancarrota del derecho”. Los principios discutidos en las conferencias internacionales habían sido desechados por los beligerantes, desde el momento en que estos operaban violando los derechos de los neutrales.⁴⁸⁴ Basavilbaso arribó a estas conclusiones por sus conocimientos navales, ya que era un oficial de marina retirado, y su formación como abogado.⁴⁸⁵

En el mismo sentido anterior, otro oficial que también escribió sobre la guerra fue el retirado capitán de fragata Esteban de Loqui, que por entonces se encontraba en Londres.⁴⁸⁶ Desde allí escribió una serie de reflexiones, que fueron publicadas en algunos números del Boletín del Centro Naval.

...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 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.⁴⁸⁷

Para De Loqui, el empleo de minas, submarinos y torpederos mostraba que la Primera Guerra Mundial era, ante todo, una guerra científica. Los transatlánticos y mercantes eran hundidos por armas modernas, sin respetar las reglas, acuerdos o convenciones vigentes. No había protección para los civiles ni para los inocentes.⁴⁸⁸

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 admirablemente por [...] Julio Verne ha dejado de ser ficción y el hombre ahora emplea en combates sanguinarios 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...

⁴⁸⁴ *Ibid.*, p. 639.

⁴⁸⁵ Su biografía ya ha sido reseñada en páginas anteriores de este mismo capítulo.

⁴⁸⁶ Esteban De Loqui (1857-1937) ingresó a la Armada en calidad de aspirante, en 1881, y egresó al año siguiente como guardiamarina, por poseer estudios previos en Europa. Entre 1881 y 1883 fue expedicionario del desierto a bordo de los buques *Cabo de Hornos*, *Uruguay* y *Villarino*. Luego 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. En 1906, se retiró con el grado de capitán de fragata y falleció en 1937 (RODRÍGUEZ, Horacio y ARGUINDEGUY, Pablo E., *Nómina de oficiales Navales Argentinos 1810-1900*, Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano, 1998, p. 98; AGARA, 18, Foja de Servicios del Capitán de Fragata Esteban De Loqui; HCDN, Archivo Parlamentario, Expedientes, “Loqui, Esteban de, Capitán de Fragata retirado - Inclusión en los beneficios de la ley 9.675”, Buenos Aires, 26 de julio de 1921).

⁴⁸⁷ DE LOQUI, Esteban, “Carta al Director”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 33, núms. 378-379 (1915), p. 290.

⁴⁸⁸ *Ibid.*, p. 291.

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.⁴⁸⁹

Con el correr de los años, De Loqui continuaría escribiendo sobre la guerra, sin perder su asombro ante “el espíritu inventivo” de las potencias, que desarrollaban “elementos de destrucción” de “una manera sorprendente”.⁴⁹⁰ Puntualmente, resaltaba la importancia que había cobrado la guerra aérea, donde los dirigibles, hidroaviones y aeroplanos habían “reemplazado” en muchas tareas a los “cruceros ligeros”, con la ventaja de poder “actuar en tierra como en el mar”. Esas unidades aéreas, que De Loqui definía como “leviatanes”, habían demostrado ser sumamente versátiles.⁴⁹¹ Cumplían con una variada serie de funciones:

...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.⁴⁹²

Por otra parte, los oficiales también escribieron sobre los enfrentamientos navales y la faceta marítima de la guerra, intentando dilucidar cuáles habían sido los factores más relevantes que influyeron en su desarrollo. Por ejemplo, el teniente de fragata Alberto Sáenz Valiente sostenía que en la Batalla de la bahía de Heligoland “los ingleses” le habían “dado una pequeña paliza” a la escuadra alemana.⁴⁹³ Y luego de la Batalla del Banco de 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.⁴⁹⁴

De todos, por su magnitud, la Batalla de Jutlandia recibió más atención.⁴⁹⁵ Allí, el Imperio Alemán había intentado forzar un gran combate de superficie, para romper el

⁴⁸⁹ *Ibid.*

⁴⁹⁰ DE LOQUI, Esteban, “Algunas consideraciones sobre la guerra europea”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 35, núms. 406-408 (1918), p. 481.

⁴⁹¹ *Ibid.*, p. 482.

⁴⁹² *Ibid.*

⁴⁹³ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 5, Legajo s/nº, “Carta de Alberto Sáenz Valiente a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Kiel, 1 de septiembre de 1914, foja 2.

⁴⁹⁴ SÁENZ VALIENTE, Alberto, “Superioridad de la artillería de grueso calibre”, en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 28, núm. 235 (1915), p. 151; El detalle de la Batalla del Banco de Dogger ya ha sido mencionado en el capítulo 2.

⁴⁹⁵ BLACK, Jeremy, *Naval warfare...*, cit., p. 67.

bloqueo británico y recuperar su acceso al Atlántico.⁴⁹⁶ El Ministerio de Marina pidió un informe al capitán de fragata Arturo Celery, su agregado naval en Alemania, quien envió una versión traducida del comunicado oficial emitido por el Ministerio de Marina alemán, a los que agregó mapas y croquis de las operaciones y movimientos de las escuadras, y un detalle pormenorizado de sus pérdidas.⁴⁹⁷ Según Celery, esa información era “sumamente interesante” y serviría “para discutir” un asunto que, a su entender, había “sido una buena que han recibido los ingleses”.⁴⁹⁸

Para algunos, Jutlandia confirmó la vigencia de doctrinas navales que defendían el poder naval de superficie y el dominio marítimo, donde las escuadras de acorazados, cruceros y torpederos tenían un rol fundamental.⁴⁹⁹ En primer lugar, Esteban de Loqui advertía que, si bien el resultado de la batalla no había sido del todo claro, pues, considerando las pérdidas infligidas, Alemania se atribuía “la victoria”, los británicos habían quedado “dueños del campo”.⁵⁰⁰ Para él, la victoria había sido aliada, ya que en Jutlandia los alemanes no habrían logrado romper el bloqueo y Gran Bretaña seguía siendo “la dueña de los mares”. Con este resultado, la derrota de Alemania era segura, pues, “además del hambre” que le causaba el bloqueo, había perdido todas sus colonias. En ese sentido, quedaba “otra vez probado” que lo importante era el tonelaje, la velocidad y la artillería, y el dominio marítimo y el poder naval de superficie.⁵⁰¹ En segundo lugar,

⁴⁹⁶ EPKENHANS, Michael, HILLMANN, Jörg y Frank NÄGLER (eds.), *Jutland: World War I's Greatest Naval Battle*, Kentucky, University Press of Kentucky, 2015; YATES, Keith, *Flawed victory: Jutland, 1916*, Annapolis, Naval Institute Press, 2000.

⁴⁹⁷ CELERY, Arturo, “Exposición oficial sobre la Batalla Naval del 31 de mayo al 1.º de Junio de 1916”, en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 30, núm. 251 (1916), pp. 591-601; Posteriormente, Celery enviaría más traducciones sobre comunicados alemanes referidos a Jutlandia. Por ejemplo: VON HOFÉ, Kalau, “La Batalla Naval del Skagerrak. 31 de mayo de 1916”, en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 31, núm. 258 (1917), pp. 629-653; Arturo Celery (1872-1945) entró a la Escuela Naval Militar en 1889. Egresó como el segundo mejor de la 16º promoción. En 1898, integró las comisiones navales encargadas de la construcción de la fragata escuela *Presidente Sarmiento*, en Birkenhead, Inglaterra, y del crucero acorazado *Pueyrredón*, en Génova, Italia. En 1913, se le destinó a Berlín, donde supervisó la construcción de los destructores que Argentina había encargado. Al año siguiente, fue nombrado agregado naval y secretario de la legación en Alemania. Desempeño esos cargos hasta agosto de 1917, cuando se le ordenó regresar. Se retiró como capitán de navío en 1924 y falleció en 1945 (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 8; AGARA, 128, Foja de Servicios del Capitán de Fragata Arturo Celery; CUTOLO, Vicente, *Novísimo diccionario biográfico argentino: (1930-1980)*, Buenos Aires, Elche, 2004, pp. 410).

⁴⁹⁸ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 4, “Carta de Arturo Celery a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Berlín, 13 de julio de 1916, foja 1.

⁴⁹⁹ BLACK, Jeremy, *Naval warfare...*, cit., p. 76.

⁵⁰⁰ DE LOQUI, Esteban, “Cartas al Director. Batalla de Jutlandia”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 34, núms. 391-393 (1916), p. 328; Algunos medios de prensa aseguraban que la victoria pertenecía Alemania, porque había hundido más buques (“La batalla naval de Skager-rak”, en *Fray Mocho*, 16 de junio de 1915); Después de Jutlandia, y por temor a más pérdidas, la flota alemana permaneció en puerto hasta el final de la guerra (HALPERN, Paul G., “Handelskrieg mit U-Booten...”, cit., p. 146).

⁵⁰¹ DE LOQUI, Esteban, “Cartas al Director. Batalla de Jutlandia”, cit., p. 329.

el teniente de fragata Esteban Repetto pensaba que Jutlandia había sido “el acto más culminante de la epopeya naval de los tiempos modernos” y el resultado de un “formidable duelo” entre buques de superficie.⁵⁰² Y eso había confirmado, subrayaba, que en la guerra moderna el dominio del mar sólo podría decidirse por el duelo entre acorazados.⁵⁰³

La campaña submarina alemana sin restricciones, iniciada en 1917, también suscitó distintas opiniones. Para Esteban de Loqui, esa estrategia no era suficiente para desafiar el dominio de los mares que ejercía Gran Bretaña.⁵⁰⁴ El capitán de fragata Pedro Casal decía que ese dominio le había permitido a los aliados llevar a cabo toda clase de operaciones.⁵⁰⁵ A eso sumaba otros dichos. Por un lado, que los ejércitos austríacos y alemanes no habían conseguido la victoria, a pesar de que contaban “con una organización militar sin precedentes”, “grandes triunfos” y una “sorprendente preparación inicial”.⁵⁰⁶ Por otro lado, que la contienda, “la más grande y la más sangrienta” hasta entonces, no estaba exenta de las lecciones “que la experiencia de la Historia” mostraba “desde hace siglos”. El dominio del mar era el secreto del triunfo de los aliados, porque habían logrado evitar que Alemania cumpliera con “el postulado de sus grandes estrategias”: lanzar “su formidable ejército contra sus enemigos más próximos”, para “aplastarlos antes que reaccionaran” y poder así dictar “la paz a su antojo”. Finalmente, Casal decía que las potencias centrales se habían equivocado al confiar en los submarinos con “la esperanza de conquistar el mar, o por lo menos, hacerlo tan peligroso que sus enemigos no puedan aprovechar de sus ventajas”, porque más allá del desarrollo que alcanzó el arma, su cometido resultó “muy superior” a sus reales capacidades.⁵⁰⁷

⁵⁰² REPETTO, Esteban, *Contribución al Estudio de la Defensa Naval*, Buenos Aires, Ministerio de Marina, 1916, p. 15; Esteban Repetto (1882-1972) comenzó su carrera en la Armada a los 19 años. Egresó de la Escuela Naval Militar, en la 31^o promoción, en 1906. Se retiró como capitán de fragata en 1929 y falleció en 1972 (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., pp. 18-19).

⁵⁰³ *Ibid.*, p. 16.

⁵⁰⁴ DE LOQUI, Esteban, “Algunas consideraciones...”, cit., p. 481.

⁵⁰⁵ CASAL, Pedro Segundo, “Influencia del dominio marítimo”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 36, núm. 413 (1918), p. 208; Pedro Segundo Casal (1879-1957) se formó en la Escuela Naval Militar, de donde egresó con la 24^o promoción. Ostentó diversos cargos y destinos, 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, Torpedos y Minas, del Ministerio de Marina, y secretario general de ese ministerio. Entre 1932 y 1933, fue ministro de Marina de Agustín Pedro Justo. Se retiró como contraalmirante en 1937 y falleció en 1957 (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 12; CUTOLO, Vicente, *Novísimo diccionario...*, cit., pp. 408-409).

⁵⁰⁶ CASAL, Pedro Segundo, “Influencia...”, cit., pp. 223-224.

⁵⁰⁷ *Ibid.*, p. 224.

En 1918, el frente naval no presentó grandes combates entre escuadras. Alemania desarrolló cierta actividad contra el tráfico mercante de los aliados, sobre todo en el Mar Negro y en el Egeo, donde actuaban el *Goeben* y el *Breslau*; sin embargo, la mayor parte de la flota siguió anclada en puerto.⁵⁰⁸ Sus submarinos continuaron operando, aunque sin alcanzar el éxito de años previos. Entre enero y agosto de 1918, habían conseguido hundir mensualmente unas 260.000 toneladas de transporte marítimo británico, cuando en el mismo periodo de 1917 habían alcanzado las 600.000.⁵⁰⁹ Esa baja fue producto, en primer lugar, de las nuevas contramedidas empleadas por los aliados, como aeronaves, hidrófonos y cargas de profundidad, y, en segundo lugar, por la navegación en convoy, donde los vapores eran escoltados por cruceros y otros buques de guerra.⁵¹⁰ Otro factor que repercutió en la eficacia de los submarinos alemanes fue la desarticulación de su importante base en Flandes, entre abril y mayo de 1918.⁵¹¹ Para mediados de ese año, parte de la prensa internacional ya hablaba del “fracaso de los submarinos”.⁵¹²

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 prácticas que pudieran ser aplicadas a las necesidades organizacionales, operacionales y materiales de la Armada.⁵¹³ De ello hablaremos en el apartado siguiente.

⁵⁰⁸ BLACK, Jeremy, *Naval warfare...*, cit., p. 75.

⁵⁰⁹ *Ibid.*, pp. 73, 75; Por su parte, la República Argentina sufrió la pérdida del buque *Ministro Iriondo*, que fue torpedeado por un submarino alemán el 26 de enero de 1918, a 15 millas de la Isla de Riou, al sur de Francia, mientras llevaba lanas y cueros de Barcelona a Génova (AMREC, AH/0039/2, “Telegrama ordinario del ministro argentino en París, Marcelo Torcuato de Alvear, al ministro de Relaciones Exteriores de la República Argentina, Honorio Pueyrredón”, París, 29 de enero de 1918, foja 2; “Torpedeamiento del vapor ‘Ministro Iriondo’”, en *Fray Mocho*, 7 de febrero de 1918).

⁵¹⁰ HOWARD, Michael, *La guerra en la historia europea*, México D.F., Fondo de Cultura Económica, 1983, pp. 221-222; 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, núm. 4 (1971), pp. 614, 634-636.

⁵¹¹ BLACK, Jeremy, *Naval warfare...*, cit., p. 75.

⁵¹² “El fracaso de los submarinos”, en *Fray Mocho*, 20 de agosto de 1918; “The submarine failure”, en *The Guardian*, 10 de julio de 1918; “Germany explains submarine failure”, en *The Gazette*, 30 de julio de 1918.

⁵¹³ Cabe advertir que este proceso no fue único en el ámbito de las Fuerzas Armadas. Los oficiales del Ejército también observaron activamente la contienda. Para ellos, aportaría un conjunto de experiencias de las que podrían obtenerse enseñanzas útiles para la profesionalización del arma terrestre (DALLA FONTANA, Luis E., “La Gran Guerra...”, cit., pp. 61-62; DALLA FONTANA, Luis E., “Los militares argentinos...”, cit., pp. 65-100).

Transformando las observaciones en lecciones y enseñanzas

El enfrentamiento entre las escuadras alemana y británica en las islas Malvinas y las operaciones de buques auxiliares alemanes en aguas argentinas, pusieron en evidencia la proximidad que había alcanzado la guerra.⁵¹⁴ Frente a ello, el país debería estar en condiciones de hacer valer sus derechos como neutral. Así lo manifestaba Esteban de Loqui.

...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 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.⁵¹⁵

Para el autor, la Armada debería estar en condiciones de combatir. Esto significaba contar con todos los medios a su alcance y desarrollar un progresivo plan de adquisición de armamentos; aunque para ello era conveniente esperar al final de la guerra, para “que Europa defina positivamente” cuál era “la construcción más a propósito para la acción”.⁵¹⁶

En junio de 1916, el capitán de fragata Segundo Rosa Storni dictó dos conferencias, en el Instituto Popular de Conferencias del diario La Prensa. Algunos fragmentos se difundieron en el Boletín del Centro Naval, pero luego las conferencias se publicaron en un libro. Para los directivos del Centro, esas dos “brillantes” exposiciones habían “revelado”, en los “círculos científicos e intelectuales” argentinos, la “imperiosa” necesidad de atender a las “cosas del mar”, algo de una necesidad cada vez más “exigente” para los “destinos de la Nación”.⁵¹⁷

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

⁵¹⁴ Estos asuntos han sido trabajados en el capítulo 2.

⁵¹⁵ DE LOQUI, Esteban, “Carta al Director”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 32, núms. 366-367 (1914), p. 347.

⁵¹⁶ *Ibid.*, p. 348.

⁵¹⁷ “Intereses Argentinos en el mar”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 34, núms. 388-390 (1916), p. 99.

lecciones y enseñanzas que hasta el momento había dejado la guerra y el programa naval que el país debería emprender en el futuro.⁵¹⁸ La primera de esas lecciones se relacionaba con la práctica de los beligerantes de utilizar vapores y mercantes armados como buques auxiliares. Storni decía que esas actividades se habían desarrollado sobre las rutas comerciales argentinas, porque “los que hacían esa guerra” daban por sentado “que el agravio hecho”, no sería contestado “con un zarpazo de león ofendido”.⁵¹⁹ Mencionaba además que, como la forma de guerra de bloqueo había quebrantado el comercio y la soberanía de los neutrales, las naciones latinoamericanas deberían aprender de aquella experiencia y prepararse para el futuro. De ahí venía la segunda lección que extraía Storni: para contrarrestar los efectos de un bloqueo, Argentina necesitaba submarinos. Con submarinos, el país podría defenderse de un bloqueo, haciendo “insostenible la situación de cualquier escuadra” enemiga.⁵²⁰

Señaladas aquellas dos enseñanzas fundamentales, Storni pasó a explicar el programa naval que la Argentina 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. En primer lugar, se precisaba de 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. En segundo lugar, sería necesaria una flota de mar, con un considerable radio de acción, acompañada de una serie de bases costeras, donde efectuar reparaciones y reabastecimientos.⁵²¹ Estos requerimientos no formaban parte de un programa naval inmediato, confesaba Storni, ya que “sería inútil en una época de tremenda crisis de todos los valores económicos” pensar en cualquier tipo de compra o fabricación. Por el contrario, el programa debería materializarse en un término de veinte o treinta años, luego de trabajos “metódicos” y un objeto “preestablecido”.⁵²²

⁵¹⁸ Segundo Rosa Storni (1876-1954) comenzó su formación en la Escuela Naval Militar. Fue el mejor alumno de su promoción. Sostuvo una destacada carrera, navegando en gran parte de los buques de la Armada y ocupando 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 de la Dirección General del Material y comandante de la 1° División Naval. Se retiró con el grado de vicealmirante en 1935 y falleció en 1954 (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., pp. 10-11; DEHN, Fondo Storni, Caja 1, Foja de Servicios de Segundo R. Storni).

⁵¹⁹ STORNI, Segundo R., *Intereses Argentinos en el Mar*, Buenos Aires, A. Moen y hermanos, 1916, pp. 88, 90.

⁵²⁰ *Ibid.*, pp. 90-91.

⁵²¹ *Ibid.*, p. 91.

⁵²² *Ibid.*, p. 100.

Por otra parte, en 1916, el Ministerio de Marina publicó una serie de apuntes del teniente de fragata Esteban Repetto. El propósito habría sido, según indicaba en su introducción el autor, poder discernir “con precisión” sobre la clase de armamento conveniente para el país, “buscando una solución ventajosa” para su defensa.⁵²³ *Contribución al Estudio de la Defensa Naval* se trató de un análisis sumamente extenso, utilizando abundantes contenidos teóricos sobre táctica y estrategia, donde Repetto reflexionaba respecto al mejor proyecto de defensa naval para la Argentina. Proponía “demostrar la necesidad del armamento y el error del pacifismo” y aseguraba 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”.⁵²⁴

Según algunos oficiales, de todas las unidades que la Armada debería incorporar, el submarino era una de las más importantes. Para Arturo Celery era el “arma del provenir”.⁵²⁵ El capitán de fragata Pedro Casal también expresó esa opinión, cuando dictó una conferencia sobre submarinos en el Centro Naval, en diciembre de 1916.⁵²⁶ La gran recepción e interés del público, llevó a que la conferencia sea publicada como artículo en el Boletín del Centro Naval y como libro por el Ministerio de Marina.⁵²⁷ Casal consideraba necesario exponer algunas cuestiones que hacían al funcionamiento de los submarinos, porque, si bien el público no profesional manifestaba gran interés, lo consideraba “un nimbo de leyenda” y capaz “de todas las proezas”.⁵²⁸ Ciertamente, existían artículos periodísticos que mitificaban las capacidades reales de los submarinos.⁵²⁹

⁵²³ REPETTO, Esteban, *Contribución al Estudio...*, cit., p. 7.

⁵²⁴ *Ibid.*, p. 137.

⁵²⁵ DEHN, Fondo Juan Pablo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 4, “Carta de Arturo Celery a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Berlín, sin fecha, foja 3.

⁵²⁶ “El capitán de fragata, señor Pedro Casal, en el momento de explicar su interesante conferencia sobre todo cuanto se refiere a la construcción de submarinos; los diversos tipos, actualmente en uso, y los diferentes sistemas de tubos y lanzamiento de torpedos. El conferenciante fue muy aplaudido y felicitado” (“En el ‘Centro Naval’”, en *Caras y Caretas*, 6 de enero de 1917).

⁵²⁷ “Crónica Nacional. Submarinos Modernos. Conferencia dada por el capitán de fragata Pedro S. Casal”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 34, núms. 394-396 (1916), pp. 449-452; CASAL, Pedro S., *Conferencia sobre submarinos*, Buenos Aires, Ministerio de Marina, 1917.

⁵²⁸ CASAL, Pedro S., *Conferencia sobre...*, cit., p. 1.

⁵²⁹ Una página de *Caras y Caretas* mencionaba que se fabricaba un tipo de periscopio panorámico para submarinos que le permitiría al comandante una observación “constante y clara del horizonte en todas direcciones”, sin tener que “estar haciéndolos girar”, como ocurría con los periscopios convencionales (“Periscopio panorámico para los submarinos franceses”, en *Caras y Caretas*, 30 de octubre de 1915); Otro número comunicaba que Simon Lake, un inventor estadounidense, había ideado submarinos que contengan barcos sumergibles, almacenes de abastecimiento y talleres de reparación, que podrían ser depositados en el fondo del mar para construir allí bases navales. Simón Lake “insinuaba” que los alemanes de habían aprovechado de sus planes y estudios, y que ya los estaban utilizando en la guerra (“El abastecimiento de los submarinos”, en *Caras y Caretas*, 4 de diciembre de 1915); En *Mundo Argentino* se hablaba de la

La conferencia también estuvo dirigida al grueso de la oficialidad de la Armada. Era importante dar a conocer las capacidades y características, ventajas y 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”.⁵³⁰ En ese sentido, era necesario adquirirlos, pero eligiendo el tipo que mejor se adaptara a las condiciones geográficas del país.⁵³¹

Por su parte, era especialmente útil hablar de submarinos, agregaba Casal, por la relevancia que había cobrado el torpedo, uno de sus elementos de ataque del cual “muchos no creían”.⁵³² Era igualmente imperioso contar con polígonos de tiro, donde estudiar el comportamiento de aquellas armas, cuyo funcionamiento había progresado mucho durante el conflicto.⁵³³ Esta idea también era compartida por oficiales como el teniente de navío Alberto Salustio, que en un informe publicado en la Revista de Publicaciones Navales diseñó un plan para construir un polígono de torpedos en el país. No había sitios con las condiciones indicadas, decía Salustio, aunque, si se realizaban algunas modificaciones, el Arsenal Río de la Plata podría ser una opción. Tenía buena profundidad y se encontraba cerca de la Estación de Torpedos.⁵³⁴ También Manuel Lagos creía en la importancia del torpedo. La reciente guerra había demostrado su viabilidad, a pesar de que en su momento había sido “tan discutida y resistida”.⁵³⁵

Vale aclarar que no todos los oficiales estuvieron de acuerdo en la adquisición de submarinos. José Moneta temía que sus compañeros se “enamoren demasiado” de ellos, y creyó más conveniente contar con una numerosa flota de destructores.⁵³⁶ En la siguiente cita se profundiza esta idea:

existencia de nuevos submarinos sin periscopio. Estos llevaban, en su lugar, dos lentes a ambos lados del casco, que combinados con otras lentes y un “juego de espejos” permitían hacer, desde el interior, las observaciones necesarias y hasta servían de “reflectores durante la noche” (“Submarinos alemanes sin periscopio”, en *Mundo Argentino*, 5 de septiembre de 1917).

⁵³⁰ CASAL, Pedro S., *Conferencia sobre...*, cit., p. 1.

⁵³¹ *Ibid.*, p. 34.

⁵³² *Ibid.*, p. 1.

⁵³³ CASAL, Pedro S., “Polígonos para Torpedos”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 34, núms. 394-396 (1916), p. 405.

⁵³⁴ SALUSTIO, Alberto, “Polígono para torpedos en el Arsenal del Río de la Plata”, en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 31, núm. 256 (1917), pp. 409-417; Alberto Salustio (1882-1919) egresó de la Escuela Naval Militar en 1904, con la promoción número 28. Falleció en plena actividad, en 1919, mientras ostentaba el grado de capitán de fragata (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 16).

⁵³⁵ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 6, Legajo s/nº, “Carta de Manuel Lagos a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Santa Elena, 18 de diciembre de 1914, foja 5.

⁵³⁶ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 1, Legajo 3, “Carta de José Moneta a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Londres, 20 de febrero de 1917, fojas 5-6.

Nosotros no tenemos comercio marítimo bajo nuestra bandera que pueda ser paralizado por la acción de submarinos enemigos, pero si, 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 cual es el último tipo alemán, que ellos han de haberlos perfeccionado como nadie. To 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*.⁵³⁷

Pero la opinión de Moneta era aislada y, para 1918, buena parte de la oficialidad estaba interesada en los submarinos. En un informe enviado al Ministerio de Marina, el capitán de navío Horacio Ballvé, los capitanes de fragata Horacio Esquivel y Pedro S. Casal, el ingeniero maquinista subinspector Federico Guerrico, el ingeniero maquinista subinspector Esteban Ciarlo, el teniente de navío Américo Fincati y el ingeniero electricista de 3° clase Emilio Degassan, manifestaron su conveniencia en adquirirlos.⁵³⁸

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.⁵³⁹

El teniente de fragata Osvaldo Repetto compartió ideas similares, cuando decía que el submarino era necesario y que le serviría a la flota en un hipotético conflicto futuro.⁵⁴⁰ Pero la elección del tipo de unidad no debería provenir de una “comparación con otras potencias”, sino de las condiciones geográficas del país. En ese punto, sostenía que el

⁵³⁷ *Ibid.*

⁵³⁸ “Informe sobre la organización del personal subalterno”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 35, núms. 409-411 (1918), pp. 563-620.

⁵³⁹ *Ibid.*, pp. 612-613.

⁵⁴⁰ REPETTO, Osvaldo, “Contribución al estudio de nuestra política naval sobre submarinos”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 36, núm. 413 (1918), p. 263; Osvaldo María Repetto (1885-1967) comenzó sus estudios en la Escuela Naval Militar, con la 32° promoción. Sostuvo una carrera naval destacada y extensa, prestando varios servicios y ocupando importantes cargos de responsabilidad. Los más importantes fueron: profesor de la Escuela de Aplicación de Oficiales; integrante de la Comisión Naval en Estados Unidos; jefe del Servicio de Comunicaciones Navales; jefe de la División Escuelas de la Dirección General de Personal; subprefecto general marítimo; jefe del Arsenal de la 1° Región Naval; jefe de la Base Naval Río Santiago; director de la Escuela Naval; y director de la Dirección General Administrativa. En 1917 estuvo incorporado a la flota de Estados Unidos, como adscrito a la base de submarinos de New London, Connecticut. Con el grado de vicealmirante, se retiró de la Armada en 1944 y falleció en 1967 (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 19; *Quien es quien en la Argentina. Biografías contemporáneas*, sexta edición, Buenos Aires, Guillermo Kraft, 1955, p. 539).

submarino de tipo costero era insuficiente e “ineficaz” y que era más preferible el oceánico u ofensivo.⁵⁴¹

...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 debieran ser capaces de operar en plena mar, y, dadas las condiciones especiales de nuestra configuración marítima y las dificultades de aprovisionamiento [...] debieran ser capaces de permanecer en el mar largos períodos, aguardando la oportunidad para intentar sus ataques.⁵⁴²

Los oficiales no solo se interesaron por las armas; también lo hicieron por otras cuestiones. Por los impactos que la guerra había provocado en la economía, el comercio y la navegación del país, cobró vigor la idea de contar con una marina mercante estatal. En 1915, el capitán de navío Julián Irizar señaló al gobierno que muchos de los artículos que se habían comprado antes de 1914 y que debían entregarse durante la contienda, fueron despachados pagando altos fletes, lo que a su vez incrementó el precio de los productos.⁵⁴³ Era común utilizar un seguro contra todo riesgo, pero inicialmente la comisión naval argentina en Londres prefirió no tomarlo. Resultaba “muy subido el precio” y casi todos los embarques se habían hecho “en buques de banderas inglesas que en la mayoría de los casos viajaban bajo la protección de cruceros de la misma nacionalidad”. Sin embargo, todo cambió con las operaciones de los submarinos y mercantes armados alemanes.⁵⁴⁴

...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 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 fué [sic] echado a pique por un crucero alemán.⁵⁴⁵

Julián Irizar lamentaba no contar con transportes propios. Una flota mercante argentina podría “haber llevado al país gran parte del material” con “resultados más ventajosos bajo el punto de vista de la seguridad”. En última instancia, para la Comisión el mejor medio

⁵⁴¹ REPETTO, Osvaldo, “Contribución...”, pp. 265-266.

⁵⁴² *Ibid.*, p. 265.

⁵⁴³ AGARA, 15824, Comisiones navales – Expedientes e informes que no tienen entrada, “Informe del jefe de la Comisión Naval Argentina en Londres”, 3 de diciembre de 1915, foja 128.

⁵⁴⁴ *Ibid.*, foja 129.

⁵⁴⁵ *Ibid.*

para remitir aquellos materiales – juntas de amianto, telémetros y correajes, entre otros – fue “despacharlos en buques de pasajeros asegurando su valor contra riesgos marítimos y de guerra”.⁵⁴⁶

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, generalmente, estudiando el funcionamiento de los servicios mercantes de otros países. Un extracto de un informe suyo, entregado a la Prefectura General de Puertos y publicado en 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.⁵⁴⁷ En el Boletín del Centro Naval, otro artículo resumía un folleto difundido por la *National Foreign Trade Council*, de Estados Unidos. Se resaltaba lo importante 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 depender de fletes ni buques foráneos, sobre todo en la presente guerra, donde el tráfico internacional se había visto gravemente perjudicado.⁵⁴⁸ Según Caillet Bois, el tema era “de actualidad e interés”. Por ello, instaba a que los oficiales consultaran el folleto en las bibliotecas del Centro Naval y del Ministerio de Marina.⁵⁴⁹ En sentido similar, un artículo bajo el seudónimo de *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.⁵⁵⁰

⁵⁴⁶ *Ibid.*, fojas 129 y 130.

⁵⁴⁷ CAILLET-BOIS, Teodoro, “Organización de los servicios concernientes a la marina mercante en Inglaterra”, en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 31, núm. 254 (1916), pp. 133-168; Teodoro Caillet-Bois (1879-1949) egresó de la Escuela Naval Militar en 1898, con el primer lugar de la 24^o 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. Falleció en 1949 (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 12; TANZI, Héctor J., “Historiografía naval”, en DESTÉFANI, Laurio H. (dir.), *Historia Marítima Argentina*, tomo 10, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1993, pp. 406-408).

⁵⁴⁸ CAILLET-BOIS, Teodoro, “Sobre tráfico marítimo”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 34, núms. 391-393 (1916), pp. 189-214.

⁵⁴⁹ *Ibid.*, p. 189.

⁵⁵⁰ UNO QUE VE QUE EL TIEMPO CORRE (seudónimo), “Cartas al Director. Marina Mercante Argentina”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 34, núms. 391-393 (1916), pp. 324-327.

¿Hacia una solución definitiva? El plan de modernización naval del radicalismo de 1918

En agosto de 1918, el Poder Ejecutivo anunció un extenso proyecto de adquisiciones navales. Con esta iniciativa se pretendía cumplir con varias de las demandas largamente sostenidas por buena parte de los oficiales de la Armada. Las directivas fundamentales del plan habían sido comunicadas por el propio 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 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.⁵⁵¹

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 operar. Esto significaba disponer de escuelas para el personal superior y subalterno, estaciones telegráficas, talleres y fábricas de pólvora y proyectiles, depósitos de materiales, polvorines, cuarteles y hospitales, instalaciones para la destilación de petróleo, galpones, vías férreas, y muelles y depósitos para los puertos. Asimismo, se autorizaba 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 y otro para hospital, veinte submarinos, y más de cuarenta buques de pequeño tonelaje, para dar combustible a la flota. Por último, contemplaba la adquisición de material volante para equipar un aeródromo, específicamente una escuadrilla de exploración de cincuenta unidades y treinta hidroplanos, tres globos cautivos de vigilancia, y tres dirigibles.⁵⁵²

El extenso plan de modernización fue muy bien recibido por los miembros de la Armada. Desde el Centro Naval, lo consideraban uno de los proyectos que más interesaban al desarrollo del “poder naval”, en concordancia con las necesidades “más

⁵⁵¹ YRIGOYEN, Hipólito, *Pueblo y Gobierno...*, tomo 4, cit., pp. 136-137.

⁵⁵² “Crónica Nacional. Proyecto de adquisiciones navales”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 36, núm. 413 (1918), pp. 331-335.

urgentes” y “largo tiempo reclamadas por el país”.⁵⁵³ De hecho, algunos oficiales de los arsenales de Puerto Militar y Río de la Plata manifestaron su interés y se acercaron al Ministerio de Marina para hacer consultas sobre los alcances del proyecto. Dispuesto a satisfacer estas inquietudes, Toledo nombró una comisión presidida por 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, para estudiar y aconsejar en todo lo referido a la materialización del plan.⁵⁵⁴ La aplicación del proyecto estaba agendada para el final de la guerra, luego de que hayan sido evaluadas las experiencias de las unidades utilizadas por los beligerantes.⁵⁵⁵

La Primera Guerra Mundial llegó a su fin con un armisticio firmado el 11 de noviembre de 1918. Las Armadas de los vencidos desaparecieron. Gran Bretaña continuó ocupando el puesto de primera potencia, pero Japón y Estados Unidos, que habían desarrollado importantes programas navales en los últimos años, la seguían de cerca.⁵⁵⁶ Los oficiales esperaban el programa naval del radicalismo; sin embargo, como diría Manuel Lagos algunos años más tarde, en las sesiones legislativas de 1918, “desgraciadamente el Congreso no se avocó al estudio del importante asunto”.⁵⁵⁷ Ni siquiera el magro presupuesto de 22.422.836 pesos moneda nacional que el Ministerio de Marina recibió en 1918, parecía alcanzar para tan extensa iniciativa.⁵⁵⁸

Consideraciones finales

A lo largo de este capítulo, hemos observado algunos de los impactos y efectos de la Gran Guerra en la Armada, los cuales no solo fueron permanentes, sino que se acentuaron con el transcurso del conflicto. Varios de ellos afectaron profundamente a la Fuerza. El cierre del mercado internacional de armamentos imposibilitó la adquisición y modernización de unidades. La escasez de medios y elementos, en muchos casos con motivo de las consecuencias económicas de la guerra y la reducción presupuestaria en la cartera de Marina, llevó a la desactivación de los buques más antiguos y al cierre del Parque Escuela

⁵⁵³ *Ibid.*, p. 331.

⁵⁵⁴ “Crónica Nacional. Comisión para el estudio de nuestras Bases Navales”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 36, núm. 413 (1918), p. 338.

⁵⁵⁵ YRIGROYEN, Hipólito, *Pueblo y Gobierno...*, tomo 4, cit., pp. 138-139.

⁵⁵⁶ (TRUEBA, Adolfo Morales, “El escenario naval tras la Primera Guerra Mundial”, en *Revista de estudios en seguridad internacional*, vol. 3, núm. 2 (2017), p. 158).

⁵⁵⁷ LAGOS, Manuel J., *El Poder Naval...*, cit., p. 55.

⁵⁵⁸ HCDN, Archivo Parlamentario, Expedientes, “Presupuesto general de gastos para el ejercicio de 1918”, Buenos Aires, 20 de agosto de 1917, foja 2.

“Fuerte Barragán”, del que dependía la formación de los pilotos aeronavales. La falta de carbón para la escuadra repercutió en el entrenamiento de los marinos y en los patrullajes de soberanía que se realizaban sobre las aguas territoriales y sus costas adyacentes. Todas estas cuestiones, y otras, fueron señaladas por el ministro de Marina Juan Pablo Sáenz Valiente y el presidente Victorino de la Plaza, y sus sucesores, Federico Álvarez de Toledo e Hipólito Yrigoyen; también por los oficiales de la Armada.

Durante la Gran Guerra, el gobierno argentino no realizó inversiones de envergadura, justificándose en la precaria situación financiera del país, en la imposibilidad de adquirir material bélico del exterior y en que, dado el proceso de aceleración tecnológica que incentivó la contienda, sería más conveniente adquirir unidades una vez finalizadas las hostilidades. De esa forma se harían con las últimas modernizaciones aplicadas y a un costo más bajo, por la poca demanda internacional que tendrían los armamentos en la posguerra.

En 1918, Yrigoyen había anunciado un importante y ambicioso plan de renovación naval que se concretaría al final de la guerra. Disponía la adquisición de buques, submarinos y aviones, y la construcción y puesta en funcionamiento de distribuciones y dependencias, como escuelas, estaciones radiotelegráficas, fábricas de pólvora y proyectiles, hospitales, muelles, depósitos y destilerías de petróleo. Por su magnitud, el proyecto del radicalismo generó cierta expectativa en la Armada. Todo parecía indicar que finalmente se cumplirían algunas de sus muchas demandas largamente sostenidas. No obstante, el Congreso no trató ley alguna. En los capítulos cinco y seis volveremos a retomar este punto.

Por su parte, el análisis de la documentación muestra que los cuadros superiores fueron dinámicos y productivos actores. A pesar de la estricta neutralidad del país, no dejaron de observar y analizar los acontecimientos en comunicaciones oficiales y escritos personales; muchos de los cuales fueron publicados en libros y boletines especializados. Los oficiales de la Armada entendían a la guerra como un acontecimiento global único, del que se podrían extraer lecciones y enseñanzas útiles a la defensa de la soberanía nacional en un hipotético conflicto futuro.

En el capítulo siguiente analizaremos cómo la guerra impactó en el modelo profesional de la Armada y en los posicionamientos que los oficiales adoptaron frente a las alianzas beligerantes.

PARTE I

CAPÍTULO 4

El modelo profesional de la Armada frente a la Primera Guerra Mundial

Introducción

El propósito del presente capítulo es investigar si los modelos profesionales que convivieron en la Armada durante la Primera Guerra Mundial derivaron en opiniones explícitas en favor de alguno de los bandos combatientes.

Para ello, analizaremos la postura institucional de la Marina y las opiniones de sus oficiales. También consideraremos las actividades que desarrolló el Centro Naval, uno de los puntos de sociabilidad más importantes entre el personal de la Fuerza, para conocer cuáles fueron las tendencias que allí prevalecieron durante la guerra.

La polarización de la sociedad argentina

Desde el inicio de la Gran Guerra, al margen de la neutralidad del país, 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. Las posiciones y pronunciamientos en favor de uno u otro bando fueron, en parte, fomentadas por la propaganda beligerante y la prensa nacional. En su gran mayoría, el núcleo aliadófilo reunía tanto a intelectuales como a individuos vinculados con los círculos literarios y artísticos, que reconocían a Francia y el Reino Unido como los representantes de los valores morales y veían en París a la “metrópoli cultural por excelencia”. Por su parte, 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, siendo el destino preferido de viajes de formación y capacitación en el exterior. Pese a lo dicho, resulta necesario advertir que no es pertinente simplificar las características y la composición de ambos grupos.⁵⁵⁹

La polarización antes mencionada cobró un nuevo giro a partir de 1917, cuando algunos acontecimientos, como la campaña submarina irrestricta iniciada por el Imperio Alemán, la entrada de Estados Unidos para el bando aliado, o el incidente Luxburg,

⁵⁵⁹ TATO, María Inés, *La trinchera...*, cit., pp. 95-103.

pusieron a prueba la neutralidad argentina. Las afinidades existentes hacia cualquiera de las alianzas beligerantes quedaron relegadas a un segundo plano y la postura del país ante la guerra monopolizó el debate público. Desde entonces, las posiciones aliadófilas y germanófilas se politizaron y derivaron en el empleo de dos nuevos términos: rupturismo y neutralismo.⁵⁶⁰

Los partidarios del rupturismo reprodujeron las líneas fundamentales del discurso aliadófilo. Deseaban romper relaciones con Alemania, en parte, a causa de los ataques que submarinos alemanes habían perpetrado contra buques de bandera argentina. Para este grupo, la rígida neutralidad del gobierno de Hipólito Yrigoyen era sinónimo de germanofilia, término que por entonces portaba una fuerte carga negativa, porque se equiparaba con lo antinacional. Por su 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 autopercebían como representantes exclusivos de lo nacional, al tiempo que identificaban a sus adversarios como traidores al país. Los rupturistas defendían el panamericanismo y resaltaban la figura de los Estados Unidos, como “paladines de la libertad y de la autodeterminación de los pueblos”, mientras que los neutralistas sostenían el latinoamericanismo, elogiaban el alineamiento de Yrigoyen y observaban a los aliados como intervencionistas e imperialistas.⁵⁶¹

El caso del Ejército merece un tratamiento aparte. Desde principios del siglo XX, transitaba por un período de profesionalización, en parte impulsado por leyes y decretos promulgados durante la segunda presidencia de Julio Argentino Roca, que a su vez motivaron el perfeccionamiento de los oficiales en las aulas de la Escuela Superior de Guerra. Para conformar el plantel docente de ese establecimiento, el gobierno invitó a oficiales alemanes, que se desempeñarían junto a pares argentinos.⁵⁶² Desde su victoria en la Guerra franco-prusiana (1870-1871), el ejército alemán se había proyectado como modelo de superioridad militar.⁵⁶³ Bajo ese punto de vista, a partir de 1904, por decisión del presidente Manuel Quintana y su ministro de Guerra, general Enrique Godoy, el Ejército “fue colocado bajo la exclusiva influencia de la escuela militar prusiana” y la

⁵⁶⁰ *Ibid.*, p. 119.

⁵⁶¹ *Ibid.*, pp. 128-133.

⁵⁶² DALLA FONTANA, Luis, “Los militares argentinos...”, cit., pp. 65-66.

⁵⁶³ ROUQUIÉ, Alain, *Poder Militar...*, cit., p. 93.

profesionalización “se convirtió en sinónimo de germanización”.⁵⁶⁴ Cada año, una diversa cantidad de jefes y oficiales argentinos se trasladaba a Alemania, para tomar allí cursos de perfeccionamiento.⁵⁶⁵ Como diría Alain Rouquié, el proceso de germanización en el Ejército fue “innegable”.⁵⁶⁶

Dicho lo anterior, resulta natural creer que la posición germanófila del Ejército fue preponderante durante los años de 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.⁵⁶⁷ Algunos sostuvieron una postura proalemana, como el coronel José Félix Uriburu y el teniente coronel Emilio Kinkelin, mientras que otros fueron favorables a los aliados, como el general Pablo Ricchieri, ex ministro de Guerra en la presidencia de Roca.⁵⁶⁸

El conocimiento de la polarización de la sociedad argentina durante la Gran Guerra y el posicionamiento del Ejército Argentino permitirán contextualizar lo que ocurría con la Armada. En los apartados siguientes, nos dedicaremos a identificar y analizar su posicionamiento ante el conflicto.

Las influencias externas en la Armada

Sobre las influencias externas en el modelo profesional de la Armada Argentina, durante los años de la contienda, podemos especificar varias cuestiones. Según algunos autores, como John Johnson, Marvin Goldwert o Adrian English, la Armada había sido históricamente guiada por sus fuertes lazos con Gran Bretaña.⁵⁶⁹ Alain Rouquié señalaba que la filiación probritánica provenía de los oficiales, que eran cercanos a los miembros de las élites argentinas, y de la tradición histórica de la Marina. Gran parte de los próceres

⁵⁶⁴ GARCÍA MOLINA, Fernando, “El poder militar en la Argentina del Centenario, 1910-1914”, en *Ciclos*, vol. 5, núm. 9 (1995), p. 168.

⁵⁶⁵ *Ibid.*, p. 170.

⁵⁶⁶ ROUQUIÉ, Alain, *Poder Militar...*, cit., p. 94.

⁵⁶⁷ DALLA FONTANA, Luis, “Los militares argentinos...”, cit., p. 97.

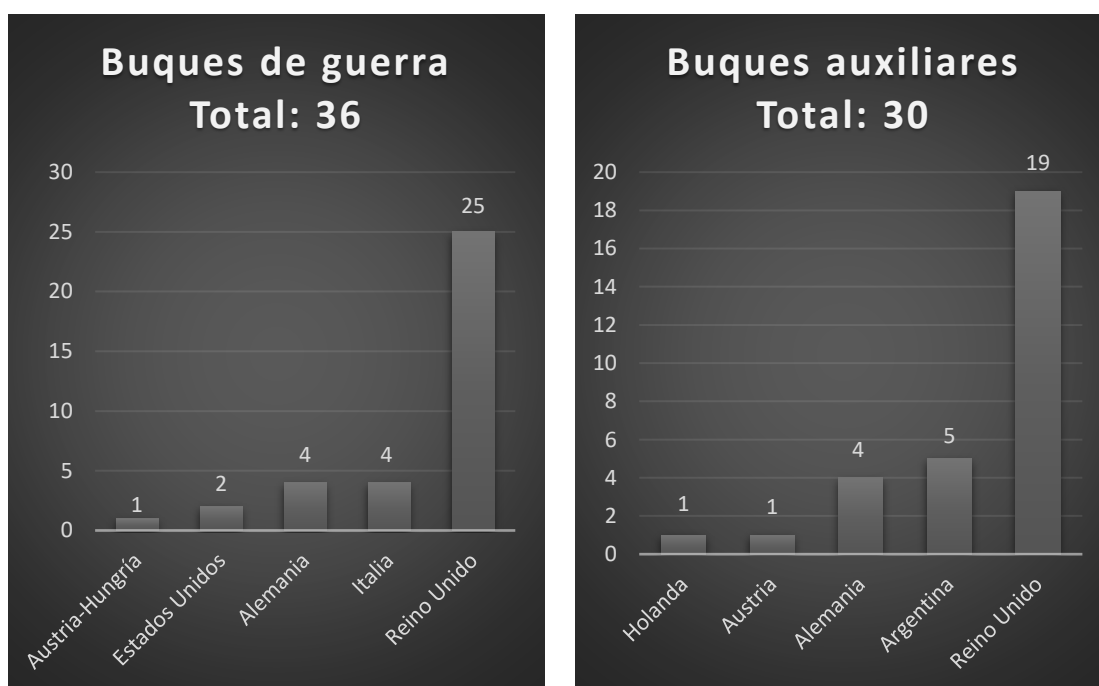
⁵⁶⁸ TATO, María Inés, *La trinchera...*, cit., pp. 103-104.

⁵⁶⁹ “...the Navy, which has historically had strong ties with Great Britain...” (JOHNSON, John J., *The Military and Society in Latin America*, Stanford, Stanford University Press, 1964, p. 141); “...the navy was guided [...] by Britain...” (GOLDWERT, Marvin, *Democracy, Militarism and Nationalism in Argentina, 1930-1966: An Interpretation*, Austin, The University of Texas Press, 1972, p. 73); “...the main seminal foreign influence in the Argentine Navy has been the British Royal Navy...” (ENGLISH, Adrian J., *Armed Forces of Latin America: Their Histories, Development, Present Strength and Military Potential*, London, Jane’s Publishing, 1984, p. 65).

navales de principios del siglo XIX, en el marco de las luchas por la independencia y la Guerra del Brasil, provenían de Gran Bretaña e Irlanda.⁵⁷⁰ 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.⁵⁷¹

Además, Gran Bretaña fue un importante proveedor de buques y material militar. Al observar la situación de la Armada, en 1914, encontramos que 25 de las 36 unidades de guerra y 19 de las 30 unidades auxiliares se habían construido en astilleros británicos (Gráfico 4).

Gráfico 4 - Procedencia de los buques de la Armada en 1914
(por país)



Fuente: Elaboración propia en base a las Memorias del Ministerio de Marina 1914-1915.

La influencia británica sobre la Armada no era extraña ni excepcional. Por su condición de potencia naval y tecnológica también era un factor de peso en otras armadas. Durante la segunda mitad del siglo XIX, la *Royal Navy* había experimentado un acelerado desarrollo tecnológico que la puso al frente de sus competidoras. Pasó de buques a vela y

⁵⁷⁰ ROUQUIÉ, Alain, *Poder Militar...*, cit., p. 102.

⁵⁷¹ SAHNI, Varun, "Not Quite British: A Study of External Influences on the Argentine Navy", en *Journal of Latin American Studies*, vol. 25, núm. 3 (1993), p. 511; Durante la segunda mitad del siglo XX, varios buques fueron bautizados con los nombres de estos marinos.

madera, armados con cañones de avancarga que luchaban a distancias cortas, a buques blindados de acero y propulsados por turbinas, armados con baterías que disparaban proyectiles de gran alcance. El signo más visible de estos cambios fue la aparición del acorazado tipo *dreadnought*, en 1906, un buque que revolucionó la guerra naval.⁵⁷²

De cualquier modo, además de la británica, otras tendencias colaboraron con el modelo profesional de la Armada. De las ordenanzas del rey de España, Carlos III, se elaboraron las regulaciones y reglamentos, muchos de los cuales perduraron hasta bien entrado el siglo XX.⁵⁷³ Asimismo, la armada española sirvió de inspiración en la redacción del código de honor, y de modelo para los rangos y la estructura jerárquica de los cuadros.⁵⁷⁴

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 que resaltaba el valor de los buques pequeños y el uso del torpedo.⁵⁷⁵ El contraalmirante Manuel García Mansilla fue un actor clave en esa operación.⁵⁷⁶ Ayudó a transmitir los principios de la escuela francesa durante los ocho 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°).⁵⁷⁷ Además, el

⁵⁷² FARQUHARSON-ROBERTS, Mike, *Royal Naval Officers from War to War, 1918-1939*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2015, pp. 8-9; LAMBERT, Nicholas A., *Sir John Fisher's naval revolution*, University of South Carolina Press, Columbia, 1999.

⁵⁷³ MILIA, Fernando A., "The Argentine Navy Revisited", en *Naval History*, vol. 4, núm. 1 (1990), pp. 24-29; MILIA, Fernando A., "La Armada Argentina: Un perfil sociopolítico", en *Boletín del Centro Naval*, vol. 107, núms. 758-759 (1989), pp. 490-498; Para una comparación entre los reglamentos españoles y los argentinos ver: SAHNI, Varun, "Not Quite British...", cit., p. 492.

⁵⁷⁴ MILIA, Fernando A., "La Armada Argentina...", cit., p. 28.

⁵⁷⁵ DELAMER, Guillermo, OYARZÁBAL, Guillermo, MONTENEGRO, Guillermo J., BERGALLO, Jorge y Haroldo SANTILLÁN, "Evolución del Pensamiento Estratégico Naval Argentino a lo largo de la Historia. Parte 1", en *Boletín del Centro Naval*, núm. 828 (2010), pp. 217-218.

⁵⁷⁶ 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. En Francia comenzó su formación de marino, ingresando en la Escuela Naval de ese país, cuando tenía 15 años. Se graduó segundo de su promoción, en 1877, y volvió a la Argentina tres años más tarde, a bordo del buque *Villarino*, que transportaba los restos del general José de San Martín, desde Boulogne-sur-Mer. A partir de entonces comenzó una extensa carrera en la Armada, adhiriendo tempranamente a las ideas de la *Jeune École*. Fue pionero del empleo del torpedo en el país, cuando le tocó ocupar el cargo de director 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, ocupando el cargo hasta su fallecimiento, tres años más tarde. Alcanzó el grado de contraalmirante (BOVEDA, Jorge R., "Un Marino de fin de siglo. Contraalmirante Manuel J. García-Mansilla: su vida, su obra y su tiempo", en *Boletín del Centro Naval*, núm. 827 (2010), pp. 1-36).

⁵⁷⁷ BÓVEDA, Jorge R., "Un Marino...", cit., p. 27; PUGLISI, Alfio A., "Eleazar Videla y Segundo R. Storni", en *Boletín del Centro Naval*, núm. 850 (2019), p. 89.

vínculo con Francia se distingue por los uniformes de los oficiales, que hasta 1920 se asemejaban a los franceses; o por los cadetes de la Escuela Naval Militar, que hasta 1929 tenían la posibilidad de estudiar francés, como opción al inglés.⁵⁷⁸ Por su parte, la presencia de Estados Unidos se observa por la gran recepción que tuvo la doctrina de Alfred T. Mahan entre los marinos argentinos.⁵⁷⁹ Tampoco debe olvidarse que fue en astilleros estadounidenses donde la Armada adquirió sus dos unidades más importantes, los acorazados *Rivadavia* y *Moreno*.⁵⁸⁰

En el apartado siguiente observaremos que la proyección de Estados Unidos sobre la Armada aumentará durante la Primera Guerra Mundial. Sumado a las influencias de Francia y Gran Bretaña, eso generará una incipiente simpatía por los aliados.

¿Una simpatía sin opiniones? La pasiva aliadofilia

La Primera Guerra Mundial estrechó las relaciones políticas y económicas entre Argentina y Estados Unidos, por una serie de factores, entre los que se cuentan la dependencia argentina con el sector externo, los impactos de la guerra y la política estadounidense en Latinoamérica. Luego de las alteraciones producidas en el comercio internacional, la caída de las importaciones británicas, la imposibilidad de recurrir al crédito europeo y la desarticulación de la relación bilateral argentino-alemana, producto del bloqueo naval, los embargos y las Listas Negras, el vínculo comercial con Estados Unidos creció. Ese país se convertiría en un proveedor casi exclusivo, aunque el Reino Unido no dejó de ser un actor central.⁵⁸¹ Estos vínculos económicos parecían explicar la neutralidad argentina, que fue pasiva al principio y activa después, y llegando a ser “benévola” en el tramo final de la guerra.⁵⁸²

Durante aquellos años, la influencia de Estados Unidos en la Armada fue considerable. Así lo aseguraba un informe de inteligencia del teniente G. Whitlock, de la

⁵⁷⁸ ROUQUIÉ, Alain, *Poder Militar...*, cit., p. 103.

⁵⁷⁹ DELAMER, Guillermo, OYARZÁBAL, Guillermo, MONTENEGRO, Guillermo J., BERGALLO, Jorge y Haroldo SANTILLÁN, “Evolución...”, cit., pp. 218-219; En el apartado Doctrinas navales, del capítulo 1, hemos desarrollado los aspectos fundamentales de estas teorías y su recepción en la Armada.

⁵⁸⁰ ROUQUIÉ, Alain, *Poder Militar...*, cit., p. 103.

⁵⁸¹ WEINMANN, Ricardo, *Argentina en la Primera...*, cit. p. 73; “Hasta que Inglaterra cerró los mares a su marina mercante, Alemania había sido un muy buen mercado para los exportadores argentinos” (PETERSON, Harold F., *La Argentina y los Estados Unidos II. 1914-1960*, Buenos Aires, Hyspamérica, 1985, p. 16); RAYES, Agustina, “Los destinos de las exportaciones...”, cit., p. 44.

⁵⁸² WEINMANN, Ricardo, *Argentina en la Primera...*, cit. pp. 147-149.

U.S. 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...

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.⁵⁸³

Hemos mencionado en páginas anteriores que el vínculo de la Armada con Estados Unidos no se inició con la Gran Guerra, pero fue durante aquellos años de conflicto 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 las dos armadas.⁵⁸⁴ En segundo lugar, durante la guerra, Estados Unidos fue el único país que permitió la presencia de oficiales argentinos en sus fuerzas de mar, cuando Francia, Gran Bretaña y Alemania se habían negado a hacerlo.⁵⁸⁵ Esas dos cuestiones generaron una “especie de hermandad espiritual”, según señalaba el ministro de Marina Manuel Domecq García, ante la Cámara de Diputados, en 1923.⁵⁸⁶

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.⁵⁸⁷

⁵⁸³ “All the Argentine officers who expressed an opinion in regard to the merits of the various navies, stated that [...] ours is the best both in material and personnel. They say that we work harder, more hours each day and more days a year than any other navy, and that our mechanical ability is better... They study our [...] publications carefully and are copying our navy closer than any other, and probably will continue to do so. They realize the assistance our Navy Department has given them and their appreciation is often expressed.” en “Informe del teniente G. Whitlock al Director de Inteligencia Naval” (12 de enero de 1915), p. 5, en NWC, *Naval Attache's Reports, Office of Naval Intelligence*, Enero 1915.

⁵⁸⁴ SCHEINA, Robert L., *Iberoamérica...*, cit., pp. 170-171.

⁵⁸⁵ Lo explicamos en el capítulo 3.

⁵⁸⁶ Argentina, Congreso de la Nación - Cámara de Diputados de la Nación, *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, Buenos Aires, Imprenta del Congreso de la Nación, año 1923, sesión extraordinaria del 17 de septiembre de 1923, p. 67.

⁵⁸⁷ *Ibid.*

Resultado de aquella relación con Estados Unidos, se generó una impronta aliadófila en la Armada.⁵⁸⁸ Fue en las flotas aliadas, específicamente en la *U.S. 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.⁵⁸⁹

Alemania mostró poca o nula capacidad para contrarrestar esa influencia. De hecho, no existió germanofilia en los cuadros de la Armada, como si había ocurrido con los del Ejército.⁵⁹⁰ Por un lado, porque la transformación de Alemania en una potencia naval de envergadura se había gestado en forma relativamente tardía.⁵⁹¹ En segundo lugar, porque en los centros educativos de la Armada no había profesores alemanes, como sí los había en el Ejército; aunque de todos modos habrían tenido que superar tendencias británicas sustancialmente arraigadas.⁵⁹² En tercer lugar, no había oficiales entrenados en ese país.⁵⁹³ Antes de la guerra, Alemania ofreció formar oficiales, si se le hacía un gran pedido de buques de guerra. Sin embargo, el gobierno argentino no encaró iniciativas de tal magnitud, porque consideraba a los acorazados alemanes demasiado costosos. Solo compró algunos destructores, que eran unidades de poco porte y no representaban un compromiso de importancia. Además, había encargado la misma cantidad de destructores en Francia y Gran Bretaña.⁵⁹⁴

Por su parte, en Gran Bretaña y Estados Unidos se concentraban las dos representaciones navales más importantes que el Ministerio de Marina sostenía en el extranjero. En Alemania residía un único representante y agregado naval, Arturo Celery, cuando en Estados Unidos y Gran Bretaña funcionaban comisiones, que eran organizaciones más extensas y complejas. La de Londres supervisaba y dirigía todas las

⁵⁸⁸ ROUQUIÉ, Alain, *Poder Militar...*, cit., p. 103.

⁵⁸⁹ BLACK, Jeremy, *Naval warfare...*, cit., p. 78; “Argentine officers leave for Washington”, en *The Pensacola News Journal*, 13 de marzo de 1918.

⁵⁹⁰ LUQUI-LAGLEYZE, Julio M., “Los aspectos navales...”, 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*, Buenos Aires, Hispamérica, 1985, pp. 18-19; DICK, Enrique R., “Los oficiales del Ejército...”, cit., pp. 177-187; DICK, Enrique, *La profesionalización...*, cit.; CORNUT, Hernán, *Pensamiento Militar en el ejército argentino. 1920-1930. La profesionalización, causas y consecuencias*, Buenos Aires, Grupo Argentinidad, 2017.

⁵⁹¹ BÖNKER, Dirk, “Naval Race between Germany and Great Britain, 1898-1912”, en DANIEL, Ute et al. (eds.), *1914-1918-online...*, cit., 2016 [en línea] https://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/naval_race_between_germany_and_great_britain_1898-1912 [consulta: 12 de mayo de 2021].

⁵⁹² SCHIFF, Warren, “The Influence...”, cit., p. 453.

⁵⁹³ LUQUI-LAGLEYZE, Julio M., “Los aspectos navales...”, cit., p. 135.

⁵⁹⁴ SCHIFF, Warren, “The Influence...”, cit., p. 454; Nos referimos a los destructores que Argentina adquirió por la ley 6.283 de 1908. Mencionamos ese tema en el Capítulo 1.

representaciones navales en Europa.⁵⁹⁵ Arturo Celery nunca manifestó declaraciones germanófilas ni simpatizó con la causa de las potencias centrales, en ninguno de sus escritos e informes.⁵⁹⁶ El resto de los oficiales tampoco lo haría. Antes de la guerra, algunos habían manifestado cierto interés profesional por la Alemania, pero esa tendencia no se sostuvo durante la contienda y tampoco derivaría precisamente en germanofilia.⁵⁹⁷

La impronta aliadófila en la Armada no se sostuvo de forma pública. Cuando los oficiales fueron consultados por algún medio de prensa se cuidaron de no hacer ninguna afirmación categórica en ese punto. Sabían que si expresaban ideas o pensamientos en favor de cualquiera de los beligerantes, podrían comprometer la neutralidad del país. Es lo que ocurrió, por ejemplo, cuando la fragata escuela *Presidente Sarmiento* llegó a Estados Unidos, en mayo de 1916, en su regular viaje de instrucción. Algunos tripulantes habían sido entrevistados por la prensa local. Cuando se les preguntó si Argentina tenía mayor simpatía por uno u otro de los beligerantes, estos respondieron: “Nos gusta la gente de los Estados Unidos [...] al igual que nos gusta la gente de otros grandes países; Alemania, Inglaterra, Francia”.⁵⁹⁸ Otro caso es el del capitán de fragata Aureliano Rey. Mientras se encontraba en Estados Unidos, como segundo oficial del acorazado *Rivadavia*, fue consultado por el *New York Herald*, en julio de 1918, respecto al posicionamiento de la Argentina, pero su respuesta fue muy reservada. Manifestó que su país sostenía una estricta neutralidad, aunque “el noventa por ciento” de la sociedad simpatizaba con la causa aliada. Nada dijo de la oficialidad de la Armada ni emitió opiniones que pudieran comprometer a la Institución.⁵⁹⁹

⁵⁹⁵ En varias partes de los capítulos anteriores ya hemos explicado la organización e importancia de las representaciones navales que Argentina tenía en Estados Unidos, Gran Bretaña y Alemania.

⁵⁹⁶ Los trabajos e informes que Celery envió al Ministerio de Marina se mencionaron en el capítulo 3; Con posterioridad a la guerra, Celery traduciría importantes obras de mandos navales alemanes, como Reinhard Scheer, Otto Gross y Alfred Von Tirpitz (SCHEER, Reinhard, “La Flota de Alta Mar de Alemania en la Guerra Mundial”, en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 40, núms. 306-307 (1922); GROOS, Otto, *La Guerra en el Mar del Norte*, Buenos Aires, Armada Argentina, 1928; VON TIRPITZ, Alfred, *Memorias*, Buenos Aires, Centro Naval, 1927).

⁵⁹⁷ LUQUI-LAGLEYZE, Julio M., “Los aspectos navales...”, cit., p. 135; A principios del siglo XX, la educación de los oficiales navales alemanes pareció interesar a los argentinos. Sobre ello, el Boletín del Centro Naval publicó un artículo, basado en uno francés y escrito bajo un seudónimo, que comparaba los modelos educativos de Francia y Alemania, y concluía que el alemán era superior (C. M. LI (seudónimo), “Educación de los oficiales de marina en Francia y Alemania”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 23, núm. 259 (1905), pp. 27-35).

⁵⁹⁸ “We like the people of the United States [...] just as we like people of other great countries; Germany, England, France.” (“Argentine vessel on world voyage here from Tahiti”, en *The Honolulu Advertiser*, 2 de mayo de 1916).

⁵⁹⁹ “While Argentina is exercising strict neutrality in the war in Europe, ninety per cent of her people [...] are in sympathy with the allied cause” (“City prepares to entertain crew of the Rivadavia, from Argentina”, en *New York Herald*, 28 de julio de 1918).

Durante la contienda, los oficiales mantuvieron una actitud netamente profesional. Esto iba en sintonía con órdenes del Ministerio de Marina, que establecían pautas de conducta y prohibían manifestar opiniones sobre cuestiones de política internacional. Por ejemplo, en 1917, a los oficiales destinados en la Armada de los Estados Unidos les sugería desarrollar su accionar de forma cuidadosa, desempeñándose en forma profesional. Debían producir “impresiones favorables en todo concepto” y “cuidar los altos prestigios de la Marina Nacional”, a quien “moralmente” representaban, teniendo en cuenta que “cada uno de sus actos” serían observados con “especial atención” y “severidad”.⁶⁰⁰ Además, cada oficial debería:

...cuidarse especialmente al emitir opiniones profesionales sobre materias que no domine á [sic] fondo, evitando al mismo tiempo las discusiones sobre religión, política internacional y juicios críticos sobre personas de posición política ó [sic] social de cualquier Nación del mundo.⁶⁰¹

El teniente G. Whitlock, de la marina estadounidense, señalaba que el profesionalismo de sus pares argentinos respondía a su “eficiencia” y a una impronta “educada, cultivada e inteligente”.⁶⁰² Y ese comportamiento se extendía al resto de los oficiales, comenzando por el propio ministro Sáenz Valiente, máxima autoridad de la Armada. Como veremos a continuación, su 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 Plata podría interpretarse como germanofilia. Lo mismo decía del ministro de Marina Juan Pablo Sáenz Valiente.⁶⁰³ Por su parte, el conde Karl von Luxburg, representante alemán en Argentina, afirmaba que las “simpatías alemanas” eran fuertes en los círculos del Ejército y la Armada, aunque no daba nombres ni detalles.⁶⁰⁴ En cambio, para el embajador estadounidense, Frederic J. Stimson, casi todo el gabinete de Victorino de La Plaza era mayormente favorable a los aliados, incluyendo al ministro Sáenz Valiente.⁶⁰⁵ En suma, las diferentes y a menudo contradictorias lecturas

⁶⁰⁰ DEHN, Fondo Bustamante, Legajo s/nº, “Instrucciones generales para Oficiales embarcados en buques de la Escuadra Norte Americana Año 1917”, foja 1.

⁶⁰¹ *Ibid.*

⁶⁰² Estados Unidos, Naval War College Archives [en adelante NWC], Naval Attache's Reports, Office of Naval Intelligence, Enero 1914, Informe del teniente G. Whitlock al Director de Inteligencia Naval, 12 de enero de 1916, pp. 1-2.

⁶⁰³ PELOSI, Hebe C., “La Primera Guerra...”, cit., p. 165; “...la persistencia en la neutralidad tendió a ser asimilada con germanofilia...” (TATO, María Inés, *La trinchera...*, cit., p. 129).

⁶⁰⁴ “Auch in Kreisen von Heer und Marine waren deutsche Sympathien stark verbreitet” (LUXBURG, Karl Graf von, *Nachdenkliche Erinnerung*, Schloss Aschach/Saale, Selbstverl, 1953, p. 93).

⁶⁰⁵ WEINMANN, Ricardo, *Argentina en la Primera...*, cit., p. 62.

de estos representantes diplomáticos comprobaba lo difícil que era tachar de aliadófilo o germanófilo al ministro Sáenz Valiente. Este se había cuidado de no hacer comentarios que pudieran comprometer a la Armada y mucho menos a la postura internacional de la Argentina. Desde la documentación disponible - escritos, mensajes o discursos - no hemos encontrado alusiones suyas en favor o en contra de ninguno de los bandos en pugna; ni siquiera cuando algunos incidentes pusieron a prueba la neutralidad del país, 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 1915.⁶⁰⁶

El reemplazo del vicealmirante Juan Pablo Sáenz Valiente por el ingeniero Federico Álvarez de Toledo, al frente del Ministerio de Marina, cambió algunas cuestiones. A diferencia de su predecesor, Toledo no tuvo reparos en manifestar públicamente su opinión favorable a los aliados, según indicaba Warren D. Robbins, encargado de negocios estadounidense en Buenos Aires.⁶⁰⁷ Frederic Jesup Stimson decía lo mismo en sus memorias. Conoció la simpatía de Toledo por la causa aliada, en un encuentro que tuvo con él y Honorio Pueyrredón, después 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...⁶⁰⁸

Toledo no condujo sus opiniones con la misma moderación que Sáenz Valiente. La diferencia entre ambos tal vez se encuentre en su formación profesional. En ese entonces, abstenerse de realizar comentarios sobre la situación internacional, parecía ser una característica propia de la educación del oficial de marina argentino. 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

⁶⁰⁶ Sobre el fusilamiento de Remy Himmer, ver: WEINMANN, Ricardo, *Argentina en la Primera...*, cit., p. 55; El caso del *Presidente Mitre* ya fue explicado en el capítulo 2.

⁶⁰⁷ PETERSON, Harold F., *La Argentina...*, cit., p. 30.

⁶⁰⁸ "One night, playing bridge with us, and discussing the war with the minister of foreign affairs, the minister of marine, pounding the table, cried, 'Well, if the Germans win this war, I shan't want to go on living in this world.' – 'Sh, sh,' said Pueyrredón, 'you forget you are talking to the ambassador of one of the belligerents.' – 'I don't care,' shouted Alvarez de Toledo..." (STIMSON, Frederic J., *My United States*, New York-London, Charles Scribner's Sons, 1931, pp. 388-389).

Escuela Naval Militar, los cadetes aprendían un código ético que exigía una estricta lealtad para con el arma.⁶⁰⁹

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.⁶¹⁰ El capitán de navío Ismael F. Galíndez agregaba que el joven oficial debía darle “amor a la carrera”, trabajar con esfuerzo “inteligente y abnegado” y comportarse con un profesionalismo que sólo se adquiriría con “observación” y “estudio”.⁶¹¹ Subrayaba que no se debían emitir comentarios ni críticas contra los superiores, pues era mejor colaborar con ellos “inteligentemente”, usando el “criterio”.⁶¹²

El oficial de marina desarrollaba buena parte de su vida profesional repartido entre destinos de tierra y mar, es decir, apostado en bases o a bordo de buques, donde tenía una existencia separada del resto de la sociedad.⁶¹³ Estaba “socialmente replegado sobre su medio corporativo”, a diferencia del oficial de Ejército, por ejemplo, que estaba “inmerso en la sociedad”.⁶¹⁴ Estas características robustecieron la lealtad del marino hacia la Armada y derivaron en una uniformidad de comportamiento en contextos de crisis.⁶¹⁵

Pese a la manifiesta aliadofilia de Federico Álvarez de Toledo, la oficialidad naval mantuvo su reserva. No hemos encontrado afirmaciones u opiniones en favor o en contra de cualquiera de los beligerantes, en ninguno de los diversos artículos, libros, memorias, cartas, informes y discursos que hemos relevado. Esta actitud se sostuvo, incluso, durante los momentos de mayor tensión, cuando la neutralidad argentina fue puesta a prueba. No se detectaron comentarios contra Alemania luego de los incidentes con los buques *Monte Protegido*, *Oriana* y *Toro*; tampoco después de los dichos del conde Luxburg, que sugería el hundimiento de los vapores argentinos sin dejar rastros.⁶¹⁶

Luego de lo expuesto, en el apartado siguiente analizaremos lo que ocurrió en la esfera social de la Armada. Quisiéramos observar si existieron posicionamientos, en favor de uno u otro bando, en los distintos homenajes, ceremonias y reuniones que se desarrollaron durante la guerra.

⁶⁰⁹ IMAZ, José Luis, *Los que mandan*, Buenos Aires, Eudeba, 1964, pp. 72-73.

⁶¹⁰ “Moral Militar”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 34, núms. 391-393 (1916), pp. 177-188.

⁶¹¹ GALÍNDEZ, Ismael F., “A los Guardias Marinas de la Armada”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 34, núms. 394-396 (1916), pp. 345-346.

⁶¹² *Ibid.*, p. 349.

⁶¹³ IMAZ, José Luis, *Los que mandan*, cit., pp. 72-73.

⁶¹⁴ ROUQUIÉ, Alain, *Poder Militar...*, cit., p. 102.

⁶¹⁵ IMAZ, José Luis, *Los que mandan*, cit., pp. 72-73.

⁶¹⁶ Estos episodios se trabajaron en el capítulo 3.

Ceremonias, banquetes y reuniones protocolares

El Centro Naval funcionó como uno de los espacios de camaradería y sociabilidad más importante de la Armada.⁶¹⁷ En sus salones 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. Es el caso del almirante William Banks Caperton, comandante de la flota estadounidense que patrullaba las costas sudamericanas, que vistió la Argentina en julio de 1917.⁶¹⁸

El arribo de la escuadra de Caperton respondía a un ejercicio de diplomacia, para declarar intereses y reafirmar lazos de amistad en la región.⁶¹⁹ No tenía otro propósito más que aumentar la influencia estadounidense, pues para entonces el peligro de un ataque alemán en la región era prácticamente inexistente. De cualquier modo, este acontecimiento 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 lo establecido por la Convención de la Haya.⁶²⁰ La cuestión fue discutida en el Senado, que en sesión secreta aprobó la visita de “la escuadra norteamericana en calidad de amiga”.⁶²¹ Por la poca profundidad del Río de la Plata, se le aconsejó a Caperton dirigir sus buques a Puerto Militar, en Bahía Blanca, pero este prefirió no hacerlo, insistiendo en “mostrar sus cuatro espléndidas naves a la gente de la capital”.⁶²² La escuadra llegó al puerto de Buenos Aires el 24 de julio y fue recibida por un amplio público.

⁶¹⁷ Hemos reseñado el rol del Centro Naval en el Capítulo 1.

⁶¹⁸ “Viene con la escuadra norteamericana, a la que daremos pruebas de amistad con la mejor gana, sin que nos lo impida la neutralidad” (*Fray Mocho*, 29 junio de 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” (*Mundo Argentino*, 25 de julio de 1917); “Además de las patrullas mantenidas en cooperación con los ingleses y franceses, en este lado del Atlántico, la Escuadra de cruceros bajo el bando del Almirante Caperton, ha hecho visitas de cortesía a los países de Sud América...” (“Crónica extranjera. Visitas de cortesía”, en *Boletín del Centro Naval*, Tomo 35, núms. 409-411 (1918), p. 652).

⁶¹⁹ WIDEN, J. J., “Naval Diplomacy. A Theoretical Approach”, en *Diplomacy & Statecraft*, vol. 22, núm. 4 (2011), p. 723.

⁶²⁰ WEINMANN, Ricardo, *Argentina en la Primera...*, cit. p. 126; Desde abril de 1917, Estados Unidos ya se encontraba en guerra. 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, si atacaba a Estados Unidos, llevaron a su involucramiento en la contienda en ayuda del bando aliado.

⁶²¹ MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, *Documentos y Actos...*, cit., p. 106.

⁶²² "...showing his four splendid ships to the people of the capital..." (STIMSON, Frederic J., *My United States...*, cit., pp. 391-392).

Después de una audiencia en la Casa Rosada, Caperton concurre a un banquete que el ministro de Marina, Federico Álvarez de Toledo, ofreció en el Centro Naval.⁶²³ Entre los presentes, se encontraban el propio embajador de Estados Unidos en Argentina, Frederick J. Stimson, algunos oficiales que acompañaron a Caperton, como los capitanes de navío Luck M. Namee y George W. Williams, y figuras relevantes de la Armada, como el almirante Rafael Blanco, el vicealmirante Manuel Domecq García y el contraalmirante Eduardo O'Connor.⁶²⁴ El ministro Toledo se refirió a aquella 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.⁶²⁵

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 [sic] 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 haber respetar, a costa de todos los sacrificios, la justicia, la libertad y el derecho.⁶²⁶

El almirante Caperton también dijo unas palabras. Agradeció la invitación y saludó a la “distinguida concurrencia” que se encontraba allí reunida. Luego señaló que “los acontecimientos” que habían “conmovido” al mundo” y habían llevado 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 armada”.⁶²⁷ 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 sostuvo la neutralidad argentina.⁶²⁸

⁶²³ “Visita de la escuadra norteamericana a la Argentina. El almirante Caperton, acompañado del embajador de Estados Unidos, ministro interino de relaciones exteriores, y otras personas, momentos antes de la audiencia presidencial en la Casa Rosada” (“Visita de la escuadra norteamericana a la Argentina”, en *Mundo Argentino*, 1 de agosto de 1917); “Agasajos al Almirante Caperton. Visita al Centro Naval y Militar”, en *La Prensa*, 22 de enero de 1919.

⁶²⁴ “La visita de la Escuadra Norteamericana”, en *Caras y Caretas*, 4 de agosto de 1917.

⁶²⁵ “Demostración al Almirante Caperton en el Centro Naval”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 35, núms. 403-405 (1917), p. 275; Toledo se refería al grupo de oficiales que tomó cursos e instrucción en la *US Navy*. Ya hablamos de ello en varios capítulos.

⁶²⁶ *Ibid.*, pp. 275-276.

⁶²⁷ *Ibid.*, p. 276.

⁶²⁸ WEINMANN, Ricardo, *Argentina en la Primera...*, cit. p. 128.

Luego de la vista de Caperton, el gobierno inglés también concertó una serie de visitas diplomáticas, 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, Frederic J. Stimson, no concurrir a una conferencia de ministros aliados que había sido convocada por su par británico, Reginald Tower, en noviembre de 1917.⁶²⁹ 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.⁶³⁰

Decidido a contrarrestar la influencia de Estados Unidos, el gobierno inglés apostó a la diplomacia y solicitó permiso para que el crucero ligero *Glasgow* realizara “una visita de cortesía” a Buenos Aires.⁶³¹ El buque llegó el 21 de septiembre, fecha cercana a los acontecimientos del incidente Luxburg, tal vez, para presionar al gobierno de Yrigoyen hacia el bando aliado.⁶³² Los tripulantes del *Glasgow* llevaron a cabo un homenaje en la tumba de Guillermo Brown, en Recoleta.⁶³³ Fue la “primera manifestación oficial” de la flota británica al “ilustre irlandés que en épocas legendarias nos diera el dominio de nuestras aguas”. Entre los invitados estaban el ministro plenipotenciario británico en Argentina, Reginald Thomas Tower, el comandante del *Glasgow*, Aubrey Smith, junto a algunos de marinos, y el capitán de navío Guillermo Jones Brown y el capitán de fragata

⁶²⁹ *Ibid.*, p. 139.

⁶³⁰ 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. Otras tensiones también existieron en el bando aliado, sobre todo cuando el gobierno argentino compró un buque alemán internado, el *Bahía Blanca*, en marzo de 1918, por 7.5 millones de coronas suecas. Hipólito Yrigoyen había informado de la compra al ministro Stimson, y el gobierno estadounidense aceptó la operación; pero Londres se opuso, y el ministro Reginald Tower amenazó con hundir el barco apenas éste saliera del país (WEINMANN, Ricardo, *Argentina en la Primera...*, cit., pp. 139-140; PETERSON, *La Argentina...*, cit., p. 27).

⁶³¹ MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, *Documentos y Actos...*, cit., p. 110; El *Glasgow* fue un crucero ligero británico, veterano de los combates de Coronel y Malvinas, de 1914. Durante la guerra se dedicó al patrullaje de aguas y costas sudamericanas, especialmente el acceso al Río de la Plata.

⁶³² WEINMANN, Ricardo, *Argentina en la Primera...*, cit. 138.

⁶³³ “El comodoro Aubrey Smith, el ministro de Inglaterra, sir Reginald Tower, y otras personas, escuchando el Himno Nacional, durante la recepción popular realizada en honor de los marinos del crucero británico ‘Glasgow’” y “Recepción popular del crucero británico ‘Glasgow’”, en *Mundo Argentino*, 26 de septiembre de 1917; “El crucero británico ‘Glasgow’, por F. R. Mount” y “La visita del crucero ‘Glasgow’”, en *Fray Mocho*, 27 de septiembre de 1917; “La visita del ‘Glasgow’”, “La llegada de los marinos ingleses” y “En honor de los huéspedes”, en *El Hogar*, 28 de septiembre de 1917.

Guillermo Brown, ambos descendientes de Brown y oficiales de la Armada.⁶³⁴ Todos ellos pronunciaron discursos.

El comodoro Smith 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”, que fue “su patria de adopción.”⁶³⁵ 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 todos los descendientes de mi abuelo, agradezco profundamente este espontáneo homenaje.
Dios salve al ‘Glasgow’ y lo conduzca siempre a la victoria.⁶³⁶

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.⁶³⁷ A dicho evento asistieron figuras destacadas del ámbito nacional, como los ministros de Guerra y Marina, y del plano internacional, como el embajador de Estados Unidos, los ministros de Uruguay, Rusia y Cuba, y los agregados navales y militares de Inglaterra, Francia y Chile. Asimismo, participaron varios de los descendientes de los marinos homenajeados: Brown, Espora,

⁶³⁴ “Homenaje de los marinos del crucero británico ‘Glasgow’ al almirante Guillermo Brown”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 35, núms. 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 número 13. Además de comandar buques, cumplió con diversas tareas y servicios a lo largo de su carrera. Intervino en la exploración y levantamiento del lago Fagnano, en Tierra del Fuego, y en diversas oportunidades fue jefe de la Dirección de Artillería, de la Dirección General de Armamentos, del Arsenal Naval de Zárate y del Estado Mayor de la 1° División de Instrucción. Se retiró de la actividad con el grado de capitán de navío, en 1918, y falleció en 1956 (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 6; *Quien es quien...*, cit., p. 343); 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 número 52. Fue comandante de varias unidades y de la 1° y 2° División de Torpederos. También integró la Comisión Naval en Estados Unidos y fue director de la Escuela de Mecánica de la Armada, de la Dirección General de Navegación e Hidrografía y de la Dirección General del Material Naval. Se retiró del servicio activo con el grado de contraalmirante, en 1955, y falleció en 1977 (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 41; *Quien es quien...*, cit., p. 115).

⁶³⁵ “Homenaje de los marinos...”, cit., pp. 278-279.

⁶³⁶ *Ibid.*, p. 279.

⁶³⁷ “Crónica Nacional. Homenaje a los marinos de la Revolución e Independencia”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 36, núm. 412 (1918), pp. 73-103.

Seguí, Bouchard, Spiro, Thorne, King, entre otros.⁶³⁸ Habían sido recordados por su participación en las guerras de independencia y porque el “culto de los héroes” era “fuerza invisible para lograr altos destinos”, afirmaba Villegas Basavilbaso.⁶³⁹

El presidente del Centro Naval, capitán de navío Ismael F. Galíndez, pronunció las palabras de apertura y dio un discurso que resumía la importancia de recordar y recordar a los marinos extranjeros que habían colaborado con el proceso revolucionario e independentista nacional. Para él, era éste un anhelo de los asociados del Centro Naval y, a la vez, un “deber educativo”.⁶⁴⁰

...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.⁶⁴¹

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 sean marinos británicos, estadounidenses, franceses, españoles, griegos o italianos, y que no exista mención alguna de alemanes, por ejemplo. Esto podría explicarse por su participación escasa y marginal en el proceso revolucionario rioplatense; sin embargo, vale aclarar que la proporción de marinos alemanes no fue mucho menor a la de griegos, que sí aparecen mencionados en el homenaje.⁶⁴²

⁶³⁸ *Ibid.*, p. 73; “Homenaje a los marinos de la Independencia”, en *Caras y Caretas*, 4 de mayo de 1918, p. 38.

⁶³⁹ *Ibid.*, p. 86.

⁶⁴⁰ “Crónica Nacional. Homenaje...”, cit., p. 74.

⁶⁴¹ *Ibid.*, p. 75.

⁶⁴² 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*, núm. 19 (2011), p. 203).

En otra oportunidad, junio de 1918, una delegación comercial británica, al mando de sir Maurice de Bunsen, llegó a la Argentina para estrechar aún más los lazos económicos bilaterales y contrarrestar la influencia estadounidense.⁶⁴³ La comitiva llegó a bordo del crucero *Newcastle*, que aprovechó la estadía para efectuar “ciertas reparaciones”.⁶⁴⁴ La oficialidad de la Armada los agasajó en los salones Centro Naval.⁶⁴⁵

En resumen, puede observarse que durante la Primera Guerra Mundial las Armadas de las potencias centrales, a diferencia de las aliadas, no estuvieron presentes en las reuniones protocolares que organizó el Centro Naval, con motivo de visitas y misiones diplomáticas en territorio argentino, ni en los diversos actos y conmemoraciones oficiales, que se habían organizado en recuerdo de eventos o personalidades históricas argentinas.

Consideraciones finales

Durante la Primera Guerra Mundial la sociedad argentina experimentó los efectos de una polarización entre aliadófilos y germanófilos. A partir de 1917, con la campaña submarina alemana, la entrada de Estados Unidos en la guerra y el incidente Luxburg, la estricta neutralidad que el gobierno argentino había sostenido hasta entonces entró en tensión. La cuestión comenzó a monopolizar el debate público nacional, y las posiciones aliadófilas y germanófilas derivaron en dos nuevos términos: el rupturismo y el neutralismo.

Dicha polarización no pareció trasladarse al seno de la Armada. Sus cuadros superiores mantuvieron una postura estrictamente profesional, y se cuidaron de emitir opiniones o comentarios que pudieran comprometer al país en el entonces delicado y complejo escenario internacional. Las fuentes de algunos diplomáticos extranjeros dan cuenta de lo difícil que fue sondear el posicionamiento de la Armada; sin embargo, el análisis de la documentación también permite observar algunos claroscuros.

Podría decirse que en la Marina existió una pasiva aliadofilia, pero que fue muy cuidada y controlada. No fue suficientemente difundida ni abierta o pública, como para comprometer la neutralidad del país. Esto queda demostrado por la actividad asociativa del Centro Naval, donde los marinos de las escuadras y misiones aliadas fueron recibidos

⁶⁴³ WEINMANN, Ricardo, *Argentina en la Primera...*, cit. p. 139.

⁶⁴⁴ MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, *Documentos y Actos...*, cit., p. 130; “Llegada de la embajada británica”, en *Caras y Caretas*, 8 de junio de 1918; “Sir Maurice de Bunsen. Llegada a nuestra capital de la embajada extraordinaria de la Gran Bretaña”, en *El Hogar*, 7 de junio de 1918.

⁶⁴⁵ “El banquete en el Centro Naval”, en *Mundo Argentino*, 12 de junio de 1918; “El banquete realizado en honor de los marinos ingleses en el ‘Centro Naval’”, en *El Hogar*, 14 de junio de 1918.

por sus pares argentinos, en varias reuniones y ágapes. Lo mismo ocurría con los centenarios y conmemoraciones, donde la Armada recordaba a los marinos que habían luchado en las guerras de independencia. Llama la atención que los invitados a estos eventos, y los marinos homenajeados, hayan sido, casi exclusivamente, de las potencias aliadas.

El acercamiento al bando aliado también se percibe por las influencias externas que existían en el modelo profesional de la Armada. Se advertían lazos históricos con Gran Bretaña, España y Francia, y otros más recientes con Estados Unidos, que se profundizaron durante la guerra. En ese país se adquirieron los acorazados *Rivadavia* y *Moreno*, las unidades más nuevas e importantes que tenía la Marina, y se educaron y prepararon varios oficiales, que incluso llegaron a participar en operaciones de guerra. Por su parte, Alemania mostró poca o nula capacidad para contrarrestar esa influencia aliada. No tenía instructores en la Escuela Naval Militar y tampoco los oficiales argentinos llegaron a entrenarse en ese país. También cabe destacar que fue en países aliados – específicamente Estados Unidos y Gran Bretaña - donde el Ministerio de Marina mantenía sus dos comisiones navales, mientras en Alemania solo existía un agregado naval que dependía de la representación argentina en Londres. En el próximo capítulo, que inicia la segunda parte de esta tesis, analizaremos cómo los efectos e impactos de la Gran Guerra continuaron siendo tema de debate en la Armada, durante la década de 1920.

PARTE II

CAPÍTULO 5

Los oficiales de la Armada durante la inmediata posguerra: lecciones y reflexiones ante la necesidad de un plan de modernización

Introducción

En este capítulo analizaremos los efectos e impactos de la Gran Guerra en la Armada durante la década de 1920, momento en el cual la Institución transitó por un acentuado proceso de obsolescencia material, en un contexto internacional que se debatía entre el pacifismo, el desarme y la limitación de armamentos.

A partir de los escritos, conferencias y discursos, producidos por los oficiales, se busca explorar el grado de vigencia que tuvo el conflicto, y sí, en efecto, continuó siendo estudiado y debatido durante la posguerra. Con esto último, además, se pretende conocer si la experiencia de la Gran Guerra influyó a la hora de pensar y reflexionar sobre intereses propios de la Armada, como, por ejemplo, la situación de la flota y la importancia de la defensa nacional.

La experiencia de la guerra en la inmediata posguerra

Con el fin de la Primera Guerra Mundial, pareció normalizarse el tráfico internacional y los buques de la Armada volvieron a tocar puertos europeos. Así lo hizo el crucero acorazado *Pueyrredón* en 1919, mientras funcionaba como buque escuela en reemplazo de la fragata *Presidente Sarmiento*, que se encontraba realizando reparaciones en Inglaterra.⁶⁴⁶ El *Pueyrredón* llevaba a la 45° promoción de cadetes de la Escuela Naval Militar, en un viaje de instrucción que incluía escalas en Ushuaia, Río Gallegos, Santa Cruz, Comodoro Rivadavia, Santa Elena, Madryn, Puerto Militar, Buenos Aires, Río Santiago, Santos, San Vicente, Almería, Nápoles, La Spezia, Tolón, Gibraltar, Canarias y San Vicente.⁶⁴⁷

Cuando finalizó su visita a Nápoles, el *Pueyrredón* recaló en La Spezia el 12 de septiembre de 1919. Allí, el entonces vicealmirante de la Real Marina Italiana y jefe del

⁶⁴⁶ “El viaje del ‘Pueyrredón’”, en *La Prensa*, 21 de enero de 1919.

⁶⁴⁷ DE VEDIA Y MITRE, Mariano, *Los viajes de la ‘Sarmiento’...*, cit., p. 288; Hasta 1923 se le decía Puerto Militar a la Base Naval Puerto Belgrano.

Departamento Marítimo, Umberto Cagni, invitó al comandante argentino, capitán de fragata Gabriel Albarracín, a un almuerzo de camaradería y concedió a un grupo de oficiales y cadetes una visita general a los arsenales de marina.⁶⁴⁸ Entre ellos estaba el capellán Julio Comaschi que, en un relato personal, diría lo siguiente:

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 estaban y representaban una muy mínima parte de la cantidad de las destinadas a sembrar sobre cada palmo de agua o de ola un formidable peligro para el audaz enemigo.

No menos notable que las visitadas era la dependencia que contenía la inmensa fábrica de torpedos, cuyo minucioso examen sirvió de ilustración positiva y práctica, tanto para aspirantes como para oficiales, dadas las modificaciones que se introdujeron en tales armas debido a las enseñanzas de la última guerra.⁶⁴⁹

El *Pueyrredón* continuó con su itinerario y llegó al puerto de Tolón el 22 de septiembre. En esa ciudad, el ministro de Marina de Francia, Georges Leygues, le permitió al comandante Albarracín que unos cuarenta y cinco tripulantes, entre oficiales y cadetes, visitaran Verdún. Este acontecimiento, facilitado por las gestiones del entonces embajador en ese país, Marcelo Torcuato de Alvear, generó profundas impresiones en los marinos argentinos.⁶⁵⁰ Camino a Verdún, Julio Comaschi escribió:

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.

Sólo al salir de Chateau-Thierry, [...], 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 escombrosacinado el recuerdo de un amor, de muchos amores que se les habían muerto.⁶⁵¹

⁶⁴⁸ *Ibid.*, p. 290.

⁶⁴⁹ COMASCHI, Julio, *Estelas. Viaje XIX de instrucción de aspirantes en el crucero Pueyrredón*, Buenos Aires, Coni, 1920, p. 109.

⁶⁵⁰ DE VEDIA Y MITRE, Mariano, *Los viajes de la 'Sarmiento'...*, cit., p. 290.

⁶⁵¹ COMASCHI, Julio, *Estelas. Viaje XIX...*, cit., pp. 126-128.

Cuando llegaron a orillas del Mosa, dos camiones militares transportaron a la comitiva argentina al fuerte de *La Citadelle*, base logística y cuartel general de la defensa de Verdún. Guiados por un comandante francés, el capellán Comaschi y los cadetes visitaron los restos del campo de batalla.⁶⁵² Podemos conocer el detalle de esa experiencia, a través del siguiente fragmento.

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.⁶⁵³

La visita de Verdún causó importantes efectos en los jóvenes cadetes argentinos. Comaschi comentó cómo se retiraron de allí “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”.⁶⁵⁴

En otro orden de cosas, los oficiales de la Armada siguieron interesados en la Gran Guerra y continuaron extrayendo lecciones y enseñanzas sobre asuntos de interés profesional. Para el contraalmirante Julián Irizar, había vencido el “Sea Power” que la “Gran Flota Británica” supo ejercer en “forma tan silenciosa como efectiva”. El entonces jefe de la comisión naval argentina en Estados Unidos manifestó esa y otras opiniones, en una carta al retirado vicealmirante Juan Pablo Sáenz Valiente en enero de 1919.⁶⁵⁵

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 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

⁶⁵² La batalla de Verdún se libró del 21 de febrero al 19 de diciembre de 1916, entre fuerzas alemanas y francesas, siendo estos últimos los vencedores. Fue uno de los enfrentamientos más largos y duros de la Primera Guerra Mundial.

⁶⁵³ *Ibid.*, pp. 140-142.

⁶⁵⁴ *Ibid.*

⁶⁵⁵ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2, Legajo 2, “Carta de Julián Irizar a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Washington, enero de 1919, foja 40.

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.⁶⁵⁶

Algunos oficiales plasmaron sus reflexiones en revistas y libros especializados. Así lo hizo, por ejemplo, el capitán de fragata León Scasso, cuando a principios de 1921 publicó un extenso y detallado artículo sobre los pormenores tácticos y operacionales de Jutlandia, el enfrentamiento naval más importante que había tenido la guerra.⁶⁵⁷ Para el autor era necesario “conocer el exacto desarrollo de la batalla” para poder analizar sus “situaciones tácticas más importantes”, y así lo hizo, utilizando los despachos oficiales de ambas escuadras y los diversos estudios publicados hasta entonces.⁶⁵⁸ En su escrito, Scasso primero describió las maniobras y despliegues de las fuerzas combatientes, para después concentrarse en otros factores, a los cuales definió como “morales”. Entre ellos, destacaba el “valor moral” del torpedo, por el “temor” que había producido en “la mente de los jefes y hombres británicos”.⁶⁵⁹ No obstante, recomendaba no confiar demasiado en los torpedos, pues, si bien habían generado temor en el “ánimo de los combatientes”, “durante toda la guerra ni un solo buque de batalla moderno británico” había sido hundido por ellos. En realidad, para Scasso, el éxito del torpedo se debió siempre a la “sorpresa” y a que sus víctimas habían sido, en su gran mayoría, buques anticuados de poca velocidad y “muy relativo mérito”.⁶⁶⁰ A esos comentarios, sumaba:

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

⁶⁵⁶ *Ibid.*, fojas 40-42.

⁶⁵⁷ León Lorenzo Scasso (1882-1954) ingresó a la Escuela Naval Militar en 1896, a los 13 años, y egresó en 1900, en el sexto lugar de la 26° promoción. Su carrera en la Armada fue extensa, con varios cargos, jefaturas y comandos. Entre ellos caben destacar los siguientes: delegado en la Conferencia Hidrográfica Internacional de Londres y Agregado Naval de la legación argentina en ese país (1921), jefe de la División de Operaciones del Estado Mayor General (1924-1926), director de la Escuela de Aplicación para Oficiales (1927 y 1929), adscripto a la Comisión Naval en Europa, como asesor para la Conferencia Mundial del Desarme, jefe del Estado Mayor de la Escuadra de Mar (1932), del Estado Mayor General (1933) y de la Flota de Mar (1936-1938) y Ministro de Marina (1938-1942). Se retiró con el grado de almirante en 1942 y falleció en 1954 (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 13; DEHN, Fondo Scasso, Caja 3, Legajo 2, “Antecedentes Legajo de Servicios Almirante León L. Scasso”).

⁶⁵⁸ SCASSO, León, “Situaciones tácticas importantes de la batalla de Jutlandia”, en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 38, núm. 293 (1921), p. 641.

⁶⁵⁹ *Ibid.*, p. 652.

⁶⁶⁰ *Ibid.*, p. 653.

grado mientras las condiciones no sean netamente favorables al lanzamiento a corta distancia. Solo en este caso el arma parece temible.⁶⁶¹

Otras importantes cuestiones que había revelado la Batalla de Jutlandia fueron los elementos de protección de los buques, como las corazas y las cortinas o “pantallas” de humo. Estas últimas, decía Scasso, sirvieron como “medio defensivo de real importancia”, y su “empleo táctico” quedó confirmado “como una nueva enseñanza”, por su uso en batallas y operaciones variadas, como desembarcos, ataques a baterías terrestres y defensas antiaéreas.⁶⁶² Igual valor le atribuía a la aviación, la cual, si bien no había sido “debidamente” utilizada en Jutlandia, en el futuro prestaría una ayuda de “valor inestimable en los preliminares de las acciones navales”. Por último, Scasso decía que Jutlandia había puesto “sobre el tapete” la cuestión de las futuras construcciones navales, “dando origen a una polémica sobre las ventajas y desventajas de los buques de superficie, de los submarinos y de la aviación”, aunque de momento ese estudio “requeriría demasiada extensión para ser tratado”.⁶⁶³

Con las mismas inquietudes anteriores, otros oficiales de la Armada escribieron sobre torpedos. Así lo hizo el ingeniero torpedista principal Marcelo Molina. Señaló que, por su importancia, estas armas habían tenido “una aplicación muy intensa” durante la contienda y habían recibido sucesivas modificaciones en sus dimensiones, carga y mecanismos, “conforme la práctica aconsejaba”.⁶⁶⁴ Otro autor interesado en torpedos fue el capitán de fragata José Oca Balda. Dedicó dos artículos al lanzamiento de salvas de torpedos, a cortas y largas distancias, enseñando las mejores fórmulas y cálculos para lograr disparos precisos.⁶⁶⁵ Por último, cabe mencionar las producciones y estudios de Eduardo Ceballos.⁶⁶⁶

⁶⁶¹ *Ibid.*

⁶⁶² *Ibid.*, p. 655.

⁶⁶³ *Ibid.*, p. 656.

⁶⁶⁴ MOLINA, Marcelo, “Modificaciones efectuadas en los torpedos durante la guerra por la casa Whitehead”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 42, núm. 451 (1925), p. 811.

⁶⁶⁵ OCA BALDA, José A., “Salvas de torpedos (Bases teóricas para su estudio)”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 44, núm. 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, núm. 460 (1926), pp. 309-316; José A. Oca Balda (1887-1939) egresó de la Escuela Naval Militar en 1907, con la 32° promoción. Sirvió en varios buques de la Armada y tuvo destinos en la Patagonia y Tierra 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, y falleció en 1939 (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 19; “Marinos ilustres. Capitán de Fragata José A. Oca Balda A 80 años de su fallecimiento”, en *Boletín del Centro Naval*, núm. 851 (2019), pp. 120-121).

⁶⁶⁶ Eduardo A. Ceballos (1888-1956) egresó de la Escuela Naval Militar en 1908, en el primer puesto de la promoción número 33. Sostuvo una importante carrera en la Armada, destacando su formación como submarinista. En 1917 tomó estudios en la Escuela de Submarinos de la *US. Navy*, en New London,

Ceballos escribió varios artículos sobre torpedos a lo largo de su carrera. Mientras fue teniente de fragata, se interesó por los cálculos de trayectorias con el uso del giroscopio.⁶⁶⁷ Ascendido a teniente de navío, se concentró en el proceso de “calentamiento del aire”, que permitía aumentar la eficacia, alcance y velocidad de los torpedos, al punto tal que, afirmaba, se habían “producido cambios radicales en la táctica” y fue necesario “desarrollar nuevos métodos para su empleo y para contrarrestar sus efectos”. Sin el “aire recalentado”, decía, 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” pasó a tener una “importancia considerable” en la conducción táctica del combate diurno, y aumentó “el peligro del submarino en la forma conocida”.⁶⁶⁸ Más tarde, ya ascendido a capitán de fragata, escribió sobre el empleo del torpedo contra buques de superficie. Advertía que su “performance” en la guerra había sido una cuestión “muy discutida” y de “interés profesional”, por lo que era necesario “deducir” su importancia, para que no “sufra las consecuencias de un desprestigio innmercido” ni se “exageren tampoco sus posibilidades más allá de lo razonable”.⁶⁶⁹ En ese sentido, Ceballos se dedicó a detallar cada uno de los tipos de buque que hicieron uso del torpedo durante “la guerra de 1914-1918”, con los resultados obtenidos y las “consecuencias” que de ello podrían “deducirse”.⁶⁷⁰ Las conclusiones de Ceballos eran que, si bien el empleo de torpedos por parte de buques de superficie había sido “bastante pobre”, el “influjo moral del arma” se había hecho “sentir poderosamente en todas las operaciones navales”. Una lección importante era que una “marina pobre”, como la argentina, podría compensar parte de su “debilidad” aumentando el número de unidades ligeras equipadas con torpedos, que eran “menos costosas”, más “útiles” y más fáciles de “mantener”.⁶⁷¹

Connecticut y, luego de aprobar los cursos, quedó adscripto a la base de Bridgeport. Al terminar su entrenamiento, fue incorporado a la Comisión Naval en Washington como ayudante secretario del agregado. Después fue designado a la Comisión Naval en Europa, en 1921. Volvió a la Argentina cinco años más tarde, para dictar clases sobre torpedos y electricidad en la Escuela de Torpedistas, y sobre sumergibles, torpedos y minas en la Escuela de Aplicación. De esta última, poco después sería su 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. Falleció en 1956 (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 20; LUQUI-LAGLEYZE, Julio M., “Diplomacia naval en tiempos de guerra. La agregaduría naval argentina en Alemania y España durante la segunda guerra mundial”, en *Temas de historia argentina y americana*, núm. 21 (2013), pp. 67-69).

⁶⁶⁷ CEBALLOS, Eduardo A., “El giroscopio y la trayectoria del torpedo”, en *Revista de Publicaciones Navales*, tomo 38, núm. 292, (1921), pp. 431-438;

⁶⁶⁸ CEBALLOS, Eduardo A., “Calentadores de aire en los torpedos”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 41, núm. 442 (1923), p. 329.

⁶⁶⁹ CEBALLOS, Eduardo A., “El empleo del torpedo por los buques de superficie”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 45, núm. 468 (1928), p. 501.

⁶⁷⁰ *Ibid.*, p. 502.

⁶⁷¹ *Ibid.*, p. 508.

Más allá de lo anterior, otras armas y elementos también llamaron la atención de los oficiales argentinos. Por ejemplo, el teniente de navío Guillermo Coelho abordó, en un complejo estudio de dos partes, la elaboración y utilización de gases químicos durante la Gran Guerra y su impacto en los combatientes.⁶⁷² Por su parte, el teniente de fragata Gregorio Báez se interesó por los códigos de señales, un asunto al que consideraba de “capital importancia”, sobre todo, si se tomaba “como base” el desarrollo que los combates navales habían tenido durante la guerra. En un artículo titulado “Sobre señalación de combate” comparó las comunicaciones utilizadas por las flotas británica y alemana, en las batallas de Malvinas y Jutlandia, intentando dilucidar cuáles eran los mejores sistemas, según las características y lugares de los enfrentamientos. Las “armadas poderosas” dejaban “muchas enseñanzas”, resaltaba Báez, y era “necesario” tratar de “obtener experiencias” de ello.⁶⁷³ Por otro lado, para algunos autores fue sumamente relevante la cuestión de la aviación naval. Esteban Zanni, un joven piloto y alférez de navío, escribió para el Boletín del Centro Naval un artículo titulado “El futuro de la aviación”, el cual era, por cierto, muy parecido a otro publicado en la revista *Fray Mocho* bajo el seudónimo de Francisco Arderius.⁶⁷⁴

Esteban Zanni se preguntaba si la Armada había quedado “dispensada” del “estudio de los problemas surgidos de la experiencia de la guerra”, donde

⁶⁷² 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, núm. 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, núm. 450 (1925), pp. 637-664; Guillermo T. Coelho (1893-1928) egresó de la Escuela Naval Militar, en el cuarto lugar de la 37ª promoción de 1912. En 1919, luego de haber finalizado un diplomado 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 (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 23; “Necrología. Teniente de Navío Guillermo T. Coelho”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 46, núm. 472 (1928), p. 433).

⁶⁷³ BÁEZ, Gregorio, “Sobre señalación de combate”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 39, núm. 429 (1921), pp. 137-145; Gregorio Báez (1889-1959) egresó de la Escuela Naval Militar en 1911, en la promoción número 36. Se retiró de la Armada en 1934, con el grado de capitán de fragata, y falleció en 1959 (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 22).

⁶⁷⁴ ZANNI, Esteban, “El futuro de la aviación”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 39, núm. 431 (1921), pp. 357-362; “El avión y la guerra naval futura, por Francisco Arderius”, en *Fray Mocho*, 29 de marzo de 1921; Esteban Zanni (1896-1922) egresó de la Escuela Naval Militar en 1914, con 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 Victor 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*. Llegó a ser teniente de fragata (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 26; ARGUINDEGUY, Pablo E., *Historia de la Aviación...*, tomo 1, cit., p. 43; “Llegada de los restos del teniente de fragata Esteban Zanni”, en *Caras y Caretas*, 19 de enero de 1924).

“afortunadamente” sólo jugó “el rol del observador alejado”. A ello respondió que no, aunque agregaba 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, sostenía que el propósito de su trabajo era “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 que pueda aportarse para el progreso” de la Armada.⁶⁷⁵ Para Zanni, una de las características peculiares del avión eran sus diversas y variadas aplicaciones, como ataques con bombas y torpedos, exploración, caza, spotting, reconocimiento fotográfico, escolta de buques, ataque a submarinos o buques fondeados, descenso de espías en costas o territorios enemigos, y la formación de “nubes artificiales” o cortinas de humo para ocultar el avance de los torpedos, entre muchas otras utilidades. De todo ello, profundizó sobre exploración y ataques con bombas y torpedos, porque en allí era donde el avión revelaba “su importancia como arma de combate real e independiente”. Para ello, se basó en la “situación angustiosa en que se encontró la flota alemana en la batalla de Jutlandia”, y lo consideraba “un precioso ejemplo de lo que el avión pudo evitar”.⁶⁷⁶ Al margen de ello, Zanni también consideró la importancia del dominio del aire y el posible rol que tendrían los portaaviones en las guerras futuras.

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 con mayores probabilidades de éxito y por lo tanto si será conveniente dotar a las flotas de alta mar con determinado número de estos buques para propósitos ofensivos; pero si puede anticiparse, que ellos serán imprescindibles si se pretende atacar una costa defendida por fuerzas áreas.⁶⁷⁷

Otro activo observador de las capacidades y potencialidades 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 Marina estadounidense había realizado, entre junio y julio de 1921, sobre buques alemanes requisados. El informe concluía que la aviación representaba un importante peligro para un acorazado, aunque, de momento, este continuaba siendo el “baluarte de la defensa nacional” y el “factor más poderoso del

⁶⁷⁵ ZANNI, Esteban, “El futuro de la aviación”, cit., p. 357.

⁶⁷⁶ *Ibid.*, p. 359.

⁶⁷⁷ *Ibid.*, p. 362.

poder naval”.⁶⁷⁸ En base a esos y otros estudios, Zar también elaboró escritos propios. En el libro *Aviación Naval* recopiló sus conferencias frente a los alumnos de la Escuela de Aplicación, en 1926.⁶⁷⁹ El propósito 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.⁶⁸⁰

En una serie de capítulos, que repasaban múltiples asuntos, como navegación, observación y combate, Marcos Zar abordó las características y alcances del componente aeronaval y resaltó lo conveniente que sería a la Armada. Para ello, se valió de los eventos de la Gran Guerra, diciendo que la aviación de combate allí empleada “sentó principios” que se mantendrían “invariables” en el tiempo, hasta que estallara la próxima contienda.⁶⁸¹ Como puede observarse, la lectura de *Aviación Naval* demuestra que durante la posguerra los pilotos de la Armada se formaban también en base a las experiencias de la Primera Guerra Mundial.⁶⁸²

Los oficiales argentinos recurrían mucho a la bibliografía militar extranjera, que circulaba por revistas y boletines especializados, para extraer de allí otras lecturas y enseñanzas sobre la última guerra. Es el caso de “Una imprevisión de los ingleses durante la guerra. El fin del ‘Jemtchtug’ y del ‘Mousquet’”, traducida por el teniente de navío Alberto Guerrico.⁶⁸³ Otro ejemplo lo constituye “Estado actual del problema de las sondas

⁶⁷⁸ ZAR, Marcos A., “Experiencias de bombardeo aéreo en Estados Unidos”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 39, núm. 430 (1921), pp. 295-315; Marcos Antonio Zar (1891-1955) egresó de la Escuela Naval Militar, como guardiamarina, en la 23° promoción de 1911. En 1917 fue destinado a Estados Unidos, donde se formó como piloto naval, y luego, entre 1918 y 1919, se capacitó en la Escuela de Aviación Militar de Italia. Después regresó a la Argentina, para ocupar diferentes puestos, entre ellos: subdirector de la Escuela de Aviación Naval; jefe de la Estación Aeronaval de la 3° Región Naval; jefe de la División Aviación de la Dirección General de Navegación y Comunicaciones; jefe del Servicio de Aviación Naval del Estado Mayor General de la Armada; director general de Aviación Naval. Obtuvo certificados de piloto aviador militar superior, otorgado por el gobierno de Italia, diploma de aviador naval, por los Estados Unidos, y piloto observador de bombardeo, por el gobierno francés. Con el grado de vicealmirante se retiró del servicio en 1944 y falleció en 1955. Es considerado uno de los pioneros de la Aviación Naval en Argentina (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 22; ARGUINDEGUY, Pablo E., *Historia de la Aviación...*, tomo 1, cit.; *Quien es quien...*, cit., p. 657).

⁶⁷⁹ ZAR, Marcos A., *Aviación Naval*, Buenos Aires, Ferrari Hnos., 1927.

⁶⁸⁰ *Ibid.*, p. 4.

⁶⁸¹ *Ibid.*, p. 92.

⁶⁸² *Ibid.*, pp. 101, 111-112, 138.

⁶⁸³ “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, núm. 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 número 35. Se retiró de la Armada en

acústicas”, donde el teniente de fragata Pedro Luisoni publicó, en español, un extenso trabajo de Mario Tenani, profesor italiano de geofísica y matemática. Luisoni indicaba que la lectura de ese texto sería “de gran utilidad e interés” para los miembros de la Armada, pues durante la Gran Guerra la exploración y escucha de sonidos acuáticos había sido un tema muy estudiado, debido a la necesidad de descubrir la presencia de submarinos, a partir de los “ruidos producidos por sus máquinas” que eran “transmitidos por el agua”.⁶⁸⁴ 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 luego traducidos y publicados por el capitán de fragata Teodoro Caillet-Bois para el *Boletín del Centro Naval*.⁶⁸⁵

En resumen, durante los años veinte la Gran Guerra continuó siendo materia de interés entre los oficiales de la Armada. Según manifestaba un autor, bajo un seudónimo, el país tenía “nula” experiencia bélica y desde hacía “muchos años” no había participado de conflictos armados. Por eso, era fundamental desarrollar un “estudio bien detenido y prolijo de la última guerra europea”, porque esta era “la gran fuente de enseñanza”.⁶⁸⁶ Como hemos observado, a lo largo de las últimas páginas, se había puesto mucho interés en cuestiones tales como, por ejemplo, la importancia de los acorazados y cruceros, el torpedo, torpedero y cazatorpedero, la aviación naval, y la eficacia del arma submarina. Ahora bien, cabe analizar cómo ello dialogó con la situación material de la Armada y con los conceptos de defensa marítima que tenían los oficiales. De ello trataremos en el apartado siguiente.

1935, como capitán de fragata, y falleció cinco años después (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 21).

⁶⁸⁴ LUISONI, Pedro, “Estado actual del problema de las sondas acústicas”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 42, núm. 450 (1925), pp. 575, 580; Pedro Luisoni (1891-1958) egresó de la Escuela Naval Militar en 1912, en la 38° promoción, con el grado de guardiamarina. Se retiró como capitán de fragata en 1933 y falleció en 1958 (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 24).

⁶⁸⁵ CAILLET-BOIS, Teodoro, “Extracto del libro ‘Notes on Post-War Ordnance Development’”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 42, núm. 450 (1925), pp. 665-677.

⁶⁸⁶ HACUTAR (seudónimo), “La evolución de nuestra Marina de Guerra. Motto: no adelantar es retroceder”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 40, núm. 438 (1923), p. 603.

La situación material de la Armada y las demandas de la oficialidad

Para el retirado capitán de fragata Esteban De Loqui, no había “duda de que la victoria final no habría sido tan completa, sin la potente tenacidad de la armada británica”, y que el triunfo de los aliados fue causa de su superioridad naval.⁶⁸⁷ Eso enseñó lo importante que eran las flotas y las escuadras, en la defensa de los intereses marítimos nacionales.

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 llegado 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...⁶⁸⁸

Sin embargo, la Armada parecía estar lejos de aquella fuerza eficiente, y continuaba bajo muchos de los problemas estructurales que la guerra había puesto en evidencia.⁶⁸⁹ Había entrado a la inmediata posguerra, con falta de personal, obsolescencia material y muchas unidades en situación de desarme o navegando con dotaciones reducidas.⁶⁹⁰ Los buques tanque *Ministro Ezcurra*, *Ingeniero Huergo* y *Aristóbulo del Valle*, afectados al transporte de crudo entre Comodoro Rivadavia y Buenos Aires, fueron los únicos que navegaron con regularidad. De hecho, el *Aristóbulo del Valle* realizó dieciocho viajes en 1919, transportando 66.000 toneladas de petróleo, 989 pasajeros y 1.600 toneladas de carga.⁶⁹¹ Por su parte, los buques de guerra mantenían una actividad reducida, algo que impactaba en el adiestramiento de las tripulaciones, que precisaban prácticas de navegación y ciertos conocimientos del litoral marítimo argentino. Como solución provisoria, la Armada asignó a estos hombres a los transportes y buques tanque, con relevos acelerados, de hasta tres veces por año, para que todos tuvieran la oportunidad de entrenarse, por lo menos, una vez.⁶⁹²

⁶⁸⁷ DE LOQUI, Esteban, “Carta al Director. La libertad de los mares y del aire”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 36, núm. 415 (1919), p. 683.

⁶⁸⁸ *Ibid.*, pp. 687-689.

⁶⁸⁹ De ello trata el capítulo 2.

⁶⁹⁰ DE LOQUI, Esteban, “Carta al Director...”, cit., p. 183.

⁶⁹¹ BURZIO, Humberto F., *Armada Nacional...*, cit., pp. 176-177.

⁶⁹² *Ibid.*, p. 177.

Para salir del cuadro de obsolescencia, se necesitaban unidades de combate modernas. Una de ellas, por ejemplo, eran los submarinos, que habían resultado eficaces durante la guerra. La Armada no logró incorporarlos, pero con algunos ejercicios intentó capacitar a sus cuadros. La Escuadra realizaba maniobras de ataque utilizando periscopios falsos, que algunos remolcadores largaban previamente a ambos lados de un rumbo. El personal del servicio de vigías hacía la detección de los periscopios y los artilleros practicaban tiro contra ellos.⁶⁹³ Pese a todo, la oficialidad no pareció conforme con estas prácticas, porque las que consideraba insuficientes, e insistió en la adquisición de los submarinos. El teniente de fragata Lucio P. González planteó la utilidad de estas unidades para proteger los accesos marítimos nacionales, en un extenso artículo publicado a mediados de 1919.⁶⁹⁴

...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 cualquier 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.⁶⁹⁵

Como señalaba González, la guerra había dejado algunas lecciones sobre el funcionamiento del arma submarina. En particular, era muy útil para proteger a un país de cualquier escuadra bloqueadora y, a la vez, efectiva contra el comercio enemigo. Estas opiniones se observan a continuación.

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.⁶⁹⁶

⁶⁹³ ARGUINDEGUY, Pablo E. y Horacio RODRÍGUEZ, *Las fuerzas navales...*, cit., pp. 219-220.

⁶⁹⁴ GONZÁLEZ, Lucio P., "Necesidad del empleo del sumergible en nuestra armada", en *Boletín del Centro Naval*, tomo 37, vol. 416 (1919), p. 83; Lucio P. González (1885-1950) egresó de la Escuela Naval Militar con la 32ª promoción, en 1907, siendo compañero de cadetes como Francisco Lajous, José Oca Balda y Osvaldo Repetto. Se retiró del servicio activo en 1930, con el grado de teniente de navío, y falleció en 1950 (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 19).

⁶⁹⁵ GONZÁLEZ, Lucio P., "Necesidad...", cit., pp. 79-80.

⁶⁹⁶ *Ibid.*, p. 80.

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.⁶⁹⁷

Otros oficiales también escribieron sobre submarinos y la necesidad de incorporarlos. El teniente de fragata Miguel Tanco analizó sus aspectos operacionales, tanto en defensa como en ataque, y los medios disponibles para contrarrestarlos.⁶⁹⁸ El teniente de fragata Vicente Ferrer dictó una conferencia en el Centro Naval con contenidos similares. Sus comentarios son especialmente interesantes, dada su previa formación como submarinista en la Marina de Estados Unidos.⁶⁹⁹ Una de los primeros fue el disgusto que sintió al regresar al país y tomar conocimiento de la situación material de la Armada.

A principios del año 1917 [...] fuimos enviados diez oficiales argentinos a la escuadra americana (estadounidense) 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.⁷⁰⁰

Con su conferencia, Vicente Ferrer buscaba difundir sus conocimientos teóricos y prácticos sobre el arma submarina entre el resto de los oficiales, quienes solo habían

⁶⁹⁷ *Ibid.*, p. 81.

⁶⁹⁸ TANCO, Miguel A., "Submarinos", en *Boletín del Centro Naval*, tomo 37, núm. 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 del buque escuela *Presidente Sarmiento* de 1920. Su carrera en la Armada no fue extensa, porque se retiró en 1923, con el grado de teniente de fragata. Posteriormente ocupó importantes cargos políticos, llegando a ser gobernador de la provincia de Jujuy, en 1930. Falleció en 1961 (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 21; *Quien es quien...*, cit., p. 605).

⁶⁹⁹ 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 y retirarse del servicio en 1932. Falleció en 1937; 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. En 1917 fue enviado a Estados Unidos, para capacitarse en la escuela de submarinos de New London, Connecticut. A su regreso sería uno de los pioneros en el arma submarina y el buceo en el país. Se retiró como capitán de fragata en 1934 y falleció en 1983 (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., pp. 10, 20).

⁷⁰⁰ FERRER, Vicente A., "Apreciaciones sobre el submarino después de la guerra. Algunas cosas curiosas de los submarinos", en *Boletín del Centro Naval*, tomo 37, núm. 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*, Buenos Aires, Talleres gráficos del Ministerio de Agricultura de la Nación, 1920.

tomado contacto con ella a través de textos especializados. Pero, además, Ferrer creía que una mayor difusión pública del submarino ayudaría a instalar el tema en la agenda política y eso contribuiría con su adquisición. Ricardo Camino, entonces capitán de fragata y presidente de la Subcomisión de Estudios y Publicaciones del Centro Naval, también compartió ese pensamiento.⁷⁰¹

...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 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.⁷⁰²

No sé si todos saldrán convencidos de aquí, tal vez quedarán algunos con quienes sea necesario conversar un poco más, pero, 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.⁷⁰³

Por otra parte, entre la oficialidad argentina también se discutió sobre la necesidad de actualizar los medios de instrucción y enseñanza en la Armada, 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. Parecía inútil 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 baterías, dirección de tiro, motores y torpedos.⁷⁰⁴ Así lo había señalado el capitán de navío Jorge Yalour, en un escrito publicado bajo el seudónimo *Acquapendente*, en el Boletín del Centro Naval de 1919.

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 debe ser la base de la división, de los 'roles y de todos los servicios de a bordo y no el 'palo' y su maniobra...⁷⁰⁵

⁷⁰¹ FERRER, Vicente A., "Apreciaciones...", cit., p. 570.

⁷⁰² *Ibid.*, p. 569.

⁷⁰³ *Ibid.*, pp. 569-570.

⁷⁰⁴ ACQUAPENDENTE (seudónimo), "El buque escuela", en *Boletín del Centro Naval*, tomo 36, núm. 414 (1919), pp. 385-388.

⁷⁰⁵ *Ibid.*, p. 386; Jorge Yalour (1874-1929) inició su carrera en la Escuela Naval Militar, de donde egresó en 1895. Su historial de servicio en la Armada no fue extenso, pero sí destacado. Fue uno de los primeros

El teniente de fragata Eduardo Jofré también escribió sobre la necesidad de actualizar la instrucción de los nuevos cuadros, en base a los adelantos que había introducido la Gran Guerra.⁷⁰⁶ En particular, el autor hizo “una crítica destructiva” del sistema de “enseñanza de la artillería”, al que consideraba uno de los asuntos más urgentes.⁷⁰⁷

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 reconozcamos 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.⁷⁰⁸

Como solución, Jofré propuso renovar los programas de estudio de la Escuela Naval Militar. Para ello, debería formarse una comisión de jefes y oficiales con experiencia en destinos en el exterior, especialmente en las marinas británica y estadounidense, que hayan tenido contacto con las últimas novedades en materia naval.⁷⁰⁹

En cualquier caso, el interés que los cuadros superiores tenían por la modernización de la Armada - en lo material o educativo - no parecía reflejarse en la sociedad o en la política argentina, según indicaba un informe de la *Office of Naval Intelligence* (Oficina de Inteligencia Naval) de Estados Unidos, de junio de 1921.

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,

en navegar las regiones polares. En 1903, bajo el mando del capitán Julián Irizar, formó parte de la tripulación de la corbeta *Uruguay* que rescató la expedición sueca de Nordenskjöld. En 1916, fue comandante de la fragata escuela *Presidente Sarmiento* en el 37° viaje de instrucción y tres años después pidió el pase a retiro, con el grado de capitán de navío. Posteriormente ocuparía importantes cargos políticos, llegando a ser gobernador de Formosa en 1923. Falleció en 1929 (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 9).

⁷⁰⁶ Eduardo Jofré (1889-1947) egresó de la Escuela Naval Militar, en 1911, con el quinto lugar de la 36° promoción. Se retiró como capitán de fragata en 1935 y falleció en 1947 (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 22).

⁷⁰⁷ JOFRÉ, Eduardo, “La enseñanza de la artillería en la marina”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 38, núm. 424 (1920), p. 377.

⁷⁰⁸ *Ibid.*, p. 380.

⁷⁰⁹ *Ibid.*, p. 384.

pequeña pero bien formada, y suficiente para preservar el espíritu de las fuerzas navales.⁷¹⁰

Con el correr de los años, los oficiales entendieron que no solo había que debatir sobre las mejores armas y unidades a adquirir; en el país también había que fomentar el interés por las cosas del mar. Solo así sería posible resolver la situación de obsolescencia de la Armada y, además, decidir 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 con el Brasil (1825-1828). Así lo hizo Benjamín Villegas Basavilbaso, el 11 de junio de 1926, en los salones del Centro Naval, en conmemoración del combate de Los Pozos (1826). En particular, destacaba que las autoridades de gobierno deberían dedicar mayor atención a la Marina, porque había sido clave en la historia argentina del siglo XIX y porque los acontecimientos militares más importantes habían sido consecuencia directa de la lucha en el mar.⁷¹¹

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 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.⁷¹²

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 era indiferente hacia las cosas del mar. Todo lo relacionado con la defensa marítima permanecía relegado a un segundo plano.⁷¹³ Lo mismo opinaba el capitán de navío Arturo

⁷¹⁰ “Argentina has enjoyed peace for many years and has no distinct popular feeling of resentment against any country. There is but little of interest evinced in increase of the Navy, or in any possible employment of naval force. Naval ambitions are confined to the naval officers, who, realizing that large appropriations can not be obtained from Congress, express their hope of seeing the Navy a fighting unit, small but well-rounded at that, and sufficient to preserve esprit of the naval forces” en “Argentine Naval Policy” (30 de junio de 1921), en NWC, Office of Naval Intelligence, *Monthly Information Bulletin. Number 10 – 1921 – 15 October 1921*, Washington, Government Printing Office, 1921, pp. 54-55.

⁷¹¹ VILLEGAS BASAVILBASO, Benjamín, “La Acción Naval de los Pozos”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 44, núm. 458 (1926), pp. 1-7.

⁷¹² *Ibid.*, p. 7.

⁷¹³ *Ibid.*, p. 1-7.

Cueto. Sostenía que la precaria situación de la Armada era consecuencia, ante todo, de la falta de interés nacional por lo marítimo.⁷¹⁴

Según el almirante Juan A. 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, frente al entonces presidente Marcelo Torcuato de Alvear, varios ministros y un numeroso público presente.⁷¹⁵ Decía que nunca se sostuvo una política marítima a lo largo del tiempo; por eso, cuando estalló la guerra contra Brasil, el gobierno se encontró nuevamente desesperado por conseguir buques y escuadras, como ya le había ocurrido años antes en la guerra contra la corona española.⁷¹⁶ Por su parte, 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”.⁷¹⁷

Para la oficialidad, resolver el cuadro de obsolescencia de la Armada y decidir sobre un proyecto integral de defensa marítima para el país eran dos cuestiones que habían quedado 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.⁷¹⁸

⁷¹⁴ “Primer Centenario del combate de ‘Los Pozos’ 1826 - 11 de junio - 1926”, cit., p. 267; Arturo Cueto (1876-1927) egresó de la Escuela Naval Militar, en 1897, con la promoción número 21. Comandó varias unidades y en 1922 fue jefe del Arsenal Naval Puerto Belgrano. Falleció en servicio, en 1927, mientras ostentaba el grado de capitán de navío (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 11); Para fomentar el interés por las cuestiones marítimas y fortalecer el vínculo entre la Armada y la sociedad, en junio de 1926 la Comisión Directiva del Centro Naval, presidida por el contraalmirante Enrique G. Fliess, resolvió la creación de un concurso libre para un Manual de Historia Naval de Argentina. Las bases de la convocatoria daban un plazo de casi dos años para enviar los trabajos. El objetivo era presentar a los alumnos de las escuelas secundarias, normales e institutos especiales, una exposición de los hechos históricos relacionados con la Armada, desde la Revolución de Mayo hasta entonces, sin tecnicismos ni vocabulario naval (“Concursos”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 44, núm. 458 (1926), pp. 120-122).

⁷¹⁵ “Primer centenario del combate naval de Los Pozos”, en *Fray Mocho*, 22 de junio de 1926.

⁷¹⁶ “Primer centenario del combate de ‘Los Pozos’ 1826 - 11 de junio - 1926”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 44, núm. 459 (1926), p. 261.

⁷¹⁷ “Centenario del combate del Juncal 1827 - 9 de Febrero - 1927”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 44, núm. 462 (1927), p. 550; “Batalla naval del Juncal. 8 y 9 de febrero del año 1827”, en *Caras y Caretas*, 12 de febrero de 1927.

⁷¹⁸ 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

...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 difícil a un beligerante cuyas fuerzas navales no sean suficientemente considerables...⁷¹⁹

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 la enorme distancia de los centros de intercambio y aprovisionamiento extranjeros, y a la vulnerabilidad de sus líneas de comunicación”. En el “caso desgraciado de una guerra”, decía, la defensa del país recaería en la Armada.⁷²⁰

En los años siguientes, Games continuó profundizando sus ideas en otros escritos, generalmente tomando como base las lecciones de la Primera Guerra Mundial, pero falleció y no llegó a terminarlos. Fue el capitán de fragata Guillermo Ceppi, un amigo suyo, quien años después completó el trabajo, y publicó *Conceptos generales de la guerra naval moderna*.⁷²¹ El libro consideraba al dominio marítimo como algo indispensable, que serviría tanto para interrumpir el comercio enemigo como para defender el propio. Pero, para ello, hacía falta una escuadra moderna que Argentina no tenía.⁷²² De hecho, por esa carencia, el país había sufrido varios incidentes durante la Gran Guerra, 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 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?⁷²³

desempeñó diversas tareas para el Ministerio de Marina. Murió en servicio, en 1929, con el grado de capitán de fragata (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 18; AGARA, 43, Foja de Servicios del Capitán de Fragata Jorge Games).

⁷¹⁹ GAMES, Jorge, “Interrupción del comercio enemigo. Principios tradicionales y prácticas establecidas en la última guerra”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 45, núm. 464 (1927), p. 25.

⁷²⁰ *Ibid.*, p. 26.

⁷²¹ La viuda de 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. El producto final fue una compilación de tardía publicación, aunque Ceppi garantizaba que representaba “fielmente, lo pensado y escrito” por su amigo años antes (GAMES, Jorge, *Conceptos generales sobre la guerra naval moderna*, Buenos Aires, Imp. G. Tauber y Cía., 1932, p. 3); Guillermo Ceppi (1884-1967) egresó de la Escuela Naval Militar en 1904, con la promoción número 28. Con el grado de capitán de navío pidió el retiro de la Armada en 1933 y falleció en 1967 (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 16).

⁷²² GAMES, Jorge, *Conceptos generales...*, pp. 5-6.

⁷²³ *Ibid.*, p. 10.

En una próxima contienda, este tipo de incidentes volverían a ocurrir, decía el texto. El comercio argentino nuevamente sería interrumpido por “cruceros enemigos”, sin importar la neutralidad. Por ello, la Armada debería contar con los elementos necesarios para ejercer una “protección eficaz” de sus líneas de comunicaciones, asegurar “el aprovisionamiento de material” y garantizar “la seguridad nacional”.⁷²⁴

Algunas de estas ideas también estuvieron presentes en la disertación que el almirante Juan A. Martín dictó en el Instituto Popular de Conferencias del diario *La Prensa*, el 4 de mayo de 1928. El autor decía que eran muchas las enseñanzas prácticas que podían extraerse de la “última guerra europea”, aunque todas confluían en un punto fundamental: la necesidad de poseer una marina de guerra eficiente, que pueda garantizar la seguridad y la defensa del propio comercio. Los aliados habían alcanzado la victoria en la guerra, porque habían cumplido con ese propósito.⁷²⁵

Para Martín, la lección más importante que había dejado el conflicto era la importancia del dominio marítimo. Y 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 marítima”, cuyo “progreso” se lo debía al mar. Primero, por su situación geográfica; y segundo, porque la “casi totalidad” de su intercambio comercial se hacía por barco.⁷²⁶

El dominio marítimo, continuaba Martín, significaba poderío naval de superficie; el avión y el submarino quedaban relegados a un segundo plano. El componente aéreo había tenido un éxito escaso en la guerra, más allá de algunas “acciones brillantes” que solo impresionaban “la imaginación” y atemorizaban a “poblaciones indefensas”. En realidad, había resultado más útil como elemento de observación que como arma capaz de decidir un enfrentamiento. Por su parte, los submarinos habían tenido solo un éxito limitado al principio del conflicto, cuando “sorprendieron a los aliados con sus ataques a la marina mercante y su efecto destructor fue enorme”. Sin embargo, los resultados “fueron disminuyendo” a medida que se adoptaron contramedidas, como la navegación en convoy, los transportes armados, las redes y minas, y los buques patrulleros. Por su parte, los torpedos eran armas útiles “para atacar por sorpresa”, pero tenían un alcance

⁷²⁴ *Ibid.*, p. 43.

⁷²⁵ MARTÍN, Juan A., “Posibilidad de crear una marina mercante argentina”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 46, núm. 470 (1928), pp. 7-8.

⁷²⁶ *Ibid.*, pp. 10-11.

corto y los submarinos no disponían de grandes cantidades. En definitiva, la utilidad del sumergible era auxiliar y nunca sería la “principal o única defensa de un país”.⁷²⁷

Dentro de los mejores medios de combate, Martín consideraba a unidades de superficie, como acorazados, cruceros, destructores y buques auxiliares. Los acorazados representaban “el arma completa por excelencia”, capaz de “trasladarse rápidamente a los puntos necesarios” y de imponerse para “hacer la defensa del país venciendo al enemigo”. Eso había quedado demostrado, por ejemplo, luego de la Batalla de Jutlandia, donde la escuadra alemana había dado una “brillante muestra de las cualidades defensivas de sus buques”, si bien el resultado final había sido en favor “del mayor número y mayor potencia” de la escuadra inglesa.⁷²⁸ Siguiendo esa experiencia, la defensa naval de Argentina debería orientarse hacia el factor superficie. Y no se deberían escatimar gastos, pues 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.⁷²⁹

Hasta aquí, las fuentes trabajadas notan que la década de 1920 funcionó como un marco de estudio y reflexión para los oficiales de la Armada. Tal cual 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 lograron “deducir” sus “enseñanzas correspondientes”.⁷³⁰ A partir de ello, los oficiales tomaron noción del estado de obsolescencia de la Armada, y diseñaron posibles planes de defensa y modernización. Trabajaremos estos asuntos en el apartado siguiente.

⁷²⁷ *Ibid.*, pp. 8-9.

⁷²⁸ *Ibid.*, p. 9.

⁷²⁹ *Ibid.*, pp. 9-10.

⁷³⁰ CEBALLOS, Eduardo A., “El empleo del torpedo...”, cit., p. 501.

Diseñando proyectos de modernización durante la era del desarme

Varios fueron los oficiales que, con mayor o menor grado de elaboración, pensaron un plan de defensa nacional, que contemplara una modernización integral de la Armada. Uno de ellos fue el entonces capitán de fragata Gabriel Albarracín.⁷³¹

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 novilísimos [sic] y para vergüenza de la especie humana, sólo reinan en las relaciones internacionales, cuando se saben apoyados, en último trance, por argumentos contundentes!⁷³²

En 1920, Gabriel Albarracín expuso con claridad algunas de sus preocupaciones, posicionándose sobre la experiencia de 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 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, con una Armada fuerte.⁷³³

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

⁷³¹ ALBARRACÍN, Gabriel, “Armamentos Navales”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 38, núm. 422 (1920), pp. 18-53.

⁷³² *Ibid.*, p. 51.

⁷³³ *Ibid.*

conceptos como la Seguridad Colectiva y el Desarme.⁷³⁴ 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 de las naciones.⁷³⁵ En ese contexto, no parecía prudente emprender un programa de modernización naval, pero, aun así, los oficiales de la Armada insistieron en ello.

Siguiendo los conceptos de seguridad colectiva y desarme, el Almirantazgo británico redujo sus gastos militares.⁷³⁶ Sin la amenaza alemana, ya no eran necesarios los niveles de fuerza de años previos - 438.000 hombres y 58 buques capitales, 103 cruceros, 12 portaaviones, 45 destructores y 122 submarinos – por lo que se envió al Parlamento un proyecto de presupuesto, con importantes recortes, en marzo de 1920.⁷³⁷ El almirante Juan A. Martín tomó nota de ese documento y concluyó que, a pesar del pacifismo, las fuerzas armadas seguían siendo importantes en el mundo de posguerra, porque a pesar de las reducciones, el Reino Unido continuaba defendiendo su “Doctrina Nacional Marítima” y la necesidad de una armada “para la defensa del Imperio”; todo eso, aunque no tuviera “ideas agresivas para nadie”.⁷³⁸

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...⁷³⁹

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

⁷³⁴ Las ideas no eran nuevas. Existieron intentos previos, como las Conferencias de Paz de La Haya de 1899 y 1907 (MONTENEGRO, Guillermo J., *El armamentismo...*, cit., pp. 61-67).

⁷³⁵ PERTUSIO, Roberto y Guillermo J. MONTENEGRO, *El poder naval y el entorno geopolítico (1890-1945)*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 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*, núm. 2 (2011), p. 23.

⁷³⁶ MCKERCHER, B. J. C., “The politics of naval arms limitation in Britain in the 1920s”, en *Diplomacy & Statecraft*, vol. 4, núm. 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. (ed.), *Anglo-American Relations in the 1920s*, London, Palgrave Macmillan, 1990, pp. 55-80.

⁷³⁷ KENNEDY, Paul M., *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, London, Allen Lane, 1976, p. 268; El recorte de los gastos militares también se había hecho presente en el ejército inglés (“Inglaterra ha suprimido en el ejército los uniformes costosos”, en *Fray Mocho*, 7 de septiembre de 1920).

⁷³⁸ MARTÍN, Juan A., “El presupuesto de la marina británica 1920-21. Algunas consideraciones sobre ese documento”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 38, núm. 424 (1920), p. 469.

⁷³⁹ *Ibid.*, p. 471.

defender sus intereses en el mar. Y ello no implicaba invertir grandes sumas en una extensa flota, sino contar con una fuerza pequeña, pero eficiente y moderna.⁷⁴⁰

Los cuadros superiores de la Armada tenían una desconfianza general hacia el pacifismo y el desarme. Para ellos, la defensa nacional era algo prioritario, y esa apreciación se basaba en la experiencia que dejó 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:

¿Habrán 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.⁷⁴¹

Zanni llegaba a sus conclusiones, a la “luz de los acontecimientos marítimos de la gran guerra” que habían “evidenciado para la defensa de un país, la necesidad de poseer” una flota y “poderosas armas complementarias”.⁷⁴² El teniente de navío Guillermo Ceppi compartió esa misma visión sobre la defensa nacional, pero la desarrolló con más profundidad.⁷⁴³

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 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.⁷⁴⁴

⁷⁴⁰ *Ibid.*, p. 469.

⁷⁴¹ ZANNI, Esteban, “El futuro de la aviación”, cit., pp. 357-358.

⁷⁴² *Ibid.*, p. 358.

⁷⁴³ CEPPI, Guillermo, “De la unidad en la institución armada”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 39, núm. 431 (1921), pp. 365-413.

⁷⁴⁴ *Ibid.*, p. 366.

Ceppi aconsejaba mantener a la Armada en buenas condiciones operativas, más allá de las nuevas tendencias hacia el pacifismo y el desarme, pues sería un error confiar en la efectividad de las conferencias y los tratados de paz. El estallido de una nueva guerra era algo siempre posible. Profundizó esa idea en el siguiente párrafo:

...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 propuesta 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...⁷⁴⁵

En un escrito posterior, Ceppi nuevamente persistió en lo mismo: la importancia de una Armada moderna, la desconfianza hacia el pacifismo y la necesidad de pensar a la defensa nacional en forma continua.

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.⁷⁴⁶

El escepticismo de Ceppi hacia el pacifismo llegaba al extremo de referirse a la Liga de las Naciones como un organismo que sostenía a un “enorme núcleo de personas” para discutir y ocuparse de asuntos “inconexos”, que de ningún modo evitarían los conflictos futuros. Las instituciones armadas deberían estar siempre listas.⁷⁴⁷

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

⁷⁴⁵ *Ibid.*, p. 411.

⁷⁴⁶ 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, núm. 452 (1925), p. 29; Este artículo formaba parte de una serie de textos que el Boletín del Centro Naval publicó en 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*, Buenos Aires, Tixi y Schaffner, 1924.

⁷⁴⁷ CEPPI, Guillermo, “La toma de las Islas Bálticas...”, cit., p. 28; En un escrito posterior, Ceppi sostuvo que en caso de guerra no sería recomendable confiar en la protección del Derecho Internacional, pues “ciertos Estados poderosos” lo aplicaban “de acuerdo a la propia conveniencia e intereses”. En ese aspecto, debía “recordarse el importante precedente de la guerra de 1914 – 1918, con su serie inacabable de violaciones” (CEPPI, Guillermo, *Normas de derecho marítimo de guerra*, Buenos Aires, Tixi y Schaffner, 1932, p. xvi).

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. Era necesario proseguir con un programa básico de defensa, para que Argentina pudiera estar en condiciones de repeler cualquier fuerza agresora.⁷⁴⁸

Todos los pueblos marítimos nos brindan ejemplos de acción previsor 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.

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...⁷⁴⁹

Según Lagos, el programa naval debería ser progresivo, y podría desarrollarse entre 1922 y 1933, en “cuyo espacio de tiempo el país habrá podido movilizar recursos para adquirir” el material conveniente. El autor concebía un proyecto extenso, con 8 acorazados, 4 cruceros pesados, 8 cruceros 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, 500 torpedos, además de buques taller para submarinos, aviones y 2 diques flotantes.⁷⁵⁰ Si las finanzas argentinas no estaban en condiciones de afrontar ese extenso programa, un mínimo de embarcaciones modernas serían suficiente para cumplir con la defensa nacional, en última instancia.⁷⁵¹ La década de 1920 aparentaba ser el momento oportuno para concretar esas compras.

⁷⁴⁸ LAGOS, Manuel J., *El Poder Naval...*, cit., pp. 20-21.

⁷⁴⁹ *Ibid.*

⁷⁵⁰ *Ibid.*, pp. 39-40; Era tal la extensión del proyecto de Lagos, que llamó la atención de la inteligencia estadounidense. Un comunicado del 13 de junio de 1921 señalaba algunas de las consecuencias que tendría en el equilibrio de poder sudamericano (“Speech of Rear Admiral Manuel J. Lagos (Retired) regarding Naval Policy of Argentina”, en NWC, Office of Naval Intelligence, *Monthly Information Bulletin. Number 9 – 1921 – 15 September 1921*, Washington, Government Printing Office, 1921, p. 36).

⁷⁵¹ LAGOS, Manuel J., *El Poder Naval...*, cit., pp. 35-36, 38-39.

En el contexto de desarme que imponía la comunidad internacional, las potencias reducían sus gastos militares, y vendían o cedían gran cantidad de material.⁷⁵² Lagos creía que la Argentina podría beneficiarse de ello, si compraba el sobrante a precios convenientes.⁷⁵³ Los recursos provendrían de un empréstito interno, al que él llamó “Fondo Poder Naval”, que se recaudaría con impuestos a la usura, el latifundio, al lujo, al juego, al tabaco, a la bebida y al exceso de ganancias, retenciones a las instituciones financieras, como la bolsa y los bancos extranjeros, y lo confiscado a individuos relacionados con el fraude y la estafa.⁷⁵⁴ Para el contraalmirante Lagos, el país no debería escatimar esfuerzos en concretar esa iniciativa, porque:

Las grandes potencias llevan sus sacrificios financieros al límite cuando se trata del poder naval porque el comercio marítimo con el exterior es la verdadera fuente de vida, pues toda la producción exportable se malogra si se carece de medio seguro para el intercambio.⁷⁵⁵

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.⁷⁵⁶

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.⁷⁵⁷

⁷⁵² 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, que acordaron acotar su poderío naval, limitando el número y tamaño de sus buques capitales. Para más información, ver: MONTENEGRO, Guillermo J., *El armamentismo...*, cit., pp. 61-67; 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, núm. 2 (1987), pp. 63-83; MCKERCHER, B. J. C., “The politics of naval...”, cit., pp. 35-59.

⁷⁵³ LAGOS, Manuel J., *El Poder Naval...*, cit., pp. 42,47

⁷⁵⁴ *Ibid.*, pp. 71-73.

⁷⁵⁵ *Ibid.*, p. 71.

⁷⁵⁶ GAMES, Jorge, “Utilización táctica de las diferentes armas en la Guerra Naval”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 40, núm. 436 (1922), pp. 251-263.

⁷⁵⁷ *Ibid.*, pp. 262-263; Posteriormente, Jorge Games volvería a confirmar la importancia del buque acorazado y el dominio marítimo (GAMES, Jorge, “El dominio del mar y el buque capital”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 41, núm. 444 (1924), pp. 661-666).

El capitán de navío Segundo Rosa Storni y el vicealmirante Juan Pablo Sáenz Valiente compartieron algunas de las ideas previamente señaladas. En una nota publicada en *Caras y Caretas*, el 27 de mayo de 1922, Storni destacó el precario cuadro que transitaba la Armada.⁷⁵⁸

Por el horror de la gran contienda reciente y por las enormes deudas, el mundo entero ansia la paz y clama por economías: de ahí la política del desarme. Pero el desarme, como lo han probado de hecho las primeras potencias, tiene un límite: es el de la seguridad nacional.⁷⁵⁹

Como muchos otros oficiales, Storni se mostró contrario al pacifismo y al desarme, porque creía que encarar una política de reducción de armamentos afectaría la capacidad de las naciones de proteger su soberanía. Además, decía, la tendencia internacional hacia el desarme no tenía sentido en la Argentina, que había sido uno de los pocos países con una sostenida política de paz, a lo largo de los años, y uno de los que menos gastaba en sus fuerzas militares. Por esa razón, la Argentina podría plantear, estudiar y realizar libremente sus programas defensivos, sin temores. Se 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”.⁷⁶⁰

El ex ministro de Marina Juan Pablo Sáenz Valiente también creyó en la importancia de contar con fuerzas navales bien equipadas y entrenadas y sospechó del pacifismo. Hablo de todo ello en *El desarme como política internacional*, su libro publicado en 1923.⁷⁶¹ Creía que la guerra había sido natural en la historia humana, y por ello significaba un “peligro” siempre “latente”.

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?

⁷⁵⁸ “La marina de guerra nacional”, en *Caras y Caretas*, 27 de mayo de 1922, p. 94.

⁷⁵⁹ *Ibid.*

⁷⁶⁰ *Ibid.*

⁷⁶¹ SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *El desarme como política internacional*, Buenos Aires, L. J. Rosso y cía., 1923; Varios oficiales de marina felicitarían a Sáenz Valiente por la publicación de su libro. Para Segundo Storni, que estaba “de acuerdo con su manera de ver” el escenario internacional de posguerra, la obra tenía una “sólida unidad de doctrina y un desarrollo muy lógicamente llevado” (DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 4, Legajo 39, “Carta de Segundo Storni a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Río Santiago, 19 de octubre de 1923, foja 2).

Hasta el momento presente no es aventurado afirmar que el peligro de una nueva guerra está latente...⁷⁶²

Existían varios motivos que explicaban las suspicacias de Sáenz Valiente. Uno de ellos era la experiencia de la Gran Guerra, como se observa en la cita a continuación.

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 [...] no verían su pueblo diezmado, sus industrias sin vigor...⁷⁶³

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 algunas destacadas 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. El contraalmirante Ismael F. Galíndez fue uno de los oradores. Aprovechó la presencia de Alvear para “hacer llegar hasta él opiniones de la Marina sobre temas militares, actualizados con motivo de acontecimientos recientes de todos conocidos”.⁷⁶⁴ Galíndez se refería a las ideas de pacifismo y desarme, y a lo importante que era dedicar esfuerzos a la defensa nacional.

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

⁷⁶² SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *El desarme...*, p. 11.

⁷⁶³ *Ibid.*, pp. 12-13.

⁷⁶⁴ GALÍNDEZ, Ismael F., “Actualidades. Discurso del Señor Contraalmirante Ismael Galíndez, presidente del Centro Naval”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 41, núm. 441 (1923), p. 245.

defensa descuidarse persiguiendo un erróneo y peligroso propósito de economía.⁷⁶⁵

Como Argentina poseía un extenso litoral marítimo, decía Galíndez, era necesario disponer de un poder naval fuerte. El país tenía una economía abierta al mundo y necesitaba mantener libres sus vías navegables, porque por allí entraba y salía el comercio. La importancia de una flota moderna había quedado demaestrada por la última guerra, cuyas enseñanzas aún se mantenían vigentes.⁷⁶⁶

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*.⁷⁶⁷

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 de Guerra y Marina, 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 lo [sic] son indispensables para que, llegada la oportunidad, puedan justificar su razón de ser.⁷⁶⁸

Aquella idea respecto a que el poder político debería propiciar la modernización de la Armada fue defendida por otros marinos, como el teniente de navío Alberto Guerrico. Este aseguraba que en la “defensa del Estado” debía “intervenir la Nación entera, con los representantes naturales que para ello se ha dado”.⁷⁶⁹ Sin embargo, para Guerrico las cosas no eran tan simples y no se limitaban a una cuestión de iniciativa política. Para

⁷⁶⁵ *Ibid.*, p. 246.

⁷⁶⁶ *Ibid.*, p. 247.

⁷⁶⁷ *Ibid.*, pp. 247-248.

⁷⁶⁸ GALÍNDEZ, Ismael F., “Actualidades. Discurso del Señor Contraalmirante Ismael F. Galíndez, Presidente del Centro Naval”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 42, núm. 447 (1924), p. 269.

⁷⁶⁹ GUERRICO, Alberto, “Adquisición de material”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 42, núm. 448 (1924), pp. 317-322.

aplicar el plan correcto de modernización naval, el país primero debería definir su política internacional, con sus alianzas y enemigos probables, y su política doméstica, para mantener la seguridad social, la unidad nacional, la vigilancia fronteriza y la soberanía territorial de sus aguas jurisdiccionales.⁷⁷⁰

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 proteger, 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 se hayan realizado los estudios técnicos necesarios, la Dirección General del Material aconsejaría sobre las adquisiciones y construcciones más convenientes, mientras la Dirección General del Personal atendería a 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.⁷⁷¹

El propio ministro de Marina Manuel Domecq García también fue férreo partidario de modernizar 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” tengan presentes que “toda nación de gran potencialidad económica” necesitaba del “apoyo de una marina que le asegure su desarrollo”.⁷⁷² Profundizó estos puntos de vista en su memoria anual de Marina, del 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...⁷⁷³

⁷⁷⁰ *Ibid.*, pp. 317-322.

⁷⁷¹ *Ibid.*, pp. 319-322.

⁷⁷² “Caras y Caretas en los Ministerios. Con el Ministro de Marina Almirante M. Domecq García”, en *Caras y Caretas*, 7 de julio de 1923.

⁷⁷³ DOMECCQ GARCÍA, Manuel, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1923-1924*, Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Dirección General Administrativa, 1924, pp. 5-6.

Domecq García aseguraba que era necesario contar con los nuevos adelantos tecnológicos, como el aeroplano y el submarino. Su falta era casi total en la Armada, sobre todo respecto a los sumergibles, al punto tal que los oficiales solo conocían el arma en forma teórica, “a través de la lectura de libros y revistas profesionales”.⁷⁷⁴

Consideraciones finales

El análisis de las fuentes advierte la vigencia que aún sostenía la Primera Guerra Mundial, entre los oficiales de la Armada Argentina, durante la inmediata posguerra. El conflicto sirvió como repositorio de una serie de lecciones y enseñanzas; en particular, que las fuerzas navales de un país deberían estar preparadas para salvaguardar la soberanía nacional ante cualquier conflicto, contando, para ello, con un complejo programa de defensa.

Durante la década de 1920, la Armada se encontraba frente a un agudo cuadro de obsolescencia material, en parte, provocado por los impactos de la Gran Guerra y la aceleración tecnológica que esta había producido, y acentuado por continuos años de falta de inversión por parte del Estado. Esta situación originó numerosos reclamos entre oficiales de distintas graduaciones. Pedían un plan de modernización que incorporara algunas de las unidades que habían probado su eficacia durante el conflicto, como los submarinos, los acorazados y los aeroplanos.

Este reclamo se realizó a través de diferentes canales, desde libros, artículos y conferencias hasta discursos y notas periodísticas. El pedido no estaba en sintonía con las ideas de la comunidad internacional de posguerra, que propagaba los conceptos de pacifismo y desarme, y los tratados de limitación de armamentos; sin embargo, la oficialidad de la Armada insistió en ello. Se creía que la Gran Guerra había demostrado el fracaso de la comunidad internacional por garantizar la paz, y no se descartaba la posibilidad de que un nuevo conflicto estallara en el futuro. Si eso sucedía, volvería a tener repercusiones negativas en la economía, comercio y navegación de Argentina, que no contaba con las fuerzas navales suficientes para custodiar su extenso litoral marítimo.

La oficialidad elaboró diferentes planes de modernización, según sus propias percepciones sobre lo más urgente, aunque existieron ciertos puntos de consenso: en primer lugar, no eran necesarios numerosos elementos, ni una importante inversión

⁷⁷⁴ *Ibid.*, p. 7.

monetaria, sino una fuerza naval reducida, pero moderna; en segundo lugar, el contexto internacional de desarme resultaba propicio, y se podría adquirir el material que las grandes potencias descartaban a precios convenientes; en tercer y último lugar, que el plan de modernización no debería hacerse en el vacío, sino a partir de las lecturas, enseñanzas y experiencias que había dejado la Gran Guerra.

En el capítulo siguiente se analizará si, en efecto, el gobierno argentino respondió a las demandas de los cuadros de la Armada. En ese caso, también resultará importante observar cómo se aplicaron y cuál fue el papel que cumplió la Gran Guerra en todo ello.

PARTE II

CAPÍTULO 6

Diseño, debate y ejecución de proyectos de modernización naval

Introducción

Este capítulo se ocupará de las medidas tomadas durante la posguerra, por parte de la primera presidencia de Hipólito Yrigoyen (1916-1922) y su sucesor, Marcelo Torcuato de Alvear (1922-1928), para concretar la modernización naval que demandaban los cuadros superiores de la Armada.

Se trabajarán las siguientes cuestiones: primero, cuáles fueron las disposiciones políticas implementadas en la Armada y el Ministerio de Marina, para dar cumplimiento a las demandas de los oficiales argentinos, y cuál fue el rol que en su diseño y aplicación ocupó la Primera Guerra Mundial; segundo, cómo estas iniciativas fueron debatidas en el Congreso de la Nación y cuáles fueron los problemas y obstáculos que debieron enfrentar para conseguir su aprobación.

La Armada, la posguerra y la primera presidencia de Yrigoyen

Durante 1918, el gobierno de Hipólito Yrigoyen había anunciado un importante plan para modernizar la Armada, a través de un número de compras y adquisiciones que se realizarían una vez finalizada la Gran Guerra.⁷⁷⁵ Ese momento llegaría en noviembre, cuando la firma del armisticio puso a fin las hostilidades. Se esperaba que el proyecto entrara al Congreso al año siguiente, para ser allí votado por ambas cámaras.⁷⁷⁶

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

⁷⁷⁵ Este asunto fue tratado en el Capítulo 3, bajo el apartado ¿Hacia una solución definitiva? El plan de modernización del radicalismo de 1918.

⁷⁷⁶ Vale destacar que Yrigoyen en ningún momento contó con las mayorías suficientes en Senadores y Diputados, como para poder materializar debidamente sus propuestas (YRIGOYEN, Hipólito, *Pueblo y Gobierno...*, tomo 4, cit., p. 62).

forma interina, por Julio Moreno, abogado y ministro de Guerra.⁷⁷⁷ Fue así como la Armada pareció tomar “el aire indefinible de las instituciones acéfalas”.⁷⁷⁸ Respecto al proyecto de modernización, en su mensaje al Congreso Yrigoyen señaló 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.⁷⁷⁹

Mientras esto ocurría, la Armada continuó con sus funciones, aunque estas habían sido más bien “escasas”. Se realizaron tareas auxiliares, como estudios hidrográficos sobre el litoral marítimo y el levantamiento de balizas y faros en la costa argentina.⁷⁸⁰ También se iniciaron labores cartográficas, las cuales dejaban cada vez menos “puntos ignorados para el navegante” y “menos dudas sobre la existencia de bajíos o rocas”, que provenían de la “falta de conocimiento” de la hidrografía nacional y la “escasa navegación de esos mares”.⁷⁸¹

No se incorporaron buques de guerra ni auxiliares. La última adquisición había sido la del vapor alemán *Bahía Blanca*, en 1918.⁷⁸² De todos modos, fueron significativos los aportes en materia aeronaval. El 17 de octubre, teniendo en cuenta las “lecciones tácticas y estratégicas dejadas por la guerra”, se creó la división de Aviación Naval, dependiente de la Secretaría General del Ministerio de Marina, con el propósito de preparar los proyectos para la formación del futuro cuerpo de pilotos aeronavales.⁷⁸³ Asimismo, en ese entonces, dos misiones aeronáuticas – una italiana, la otra francesa -

⁷⁷⁷ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 3, Legajo 33, “Decreto del Poder Ejecutivo”, Buenos Aires, 4 de febrero de 1919, foja 2; “El ministro de la Guerra, doctor Julio Moreno, a cargo interinamente del Ministerio de Marina...” (“Partida del crucero acorazado ‘Pueyrredón’”, en *Caras y Caretas*, 10 de mayo de 1919).

⁷⁷⁸ “El nuevo ministro de marina”, en *Fray Mocho*, 22 de febrero de 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 2, “Carta de Julián Irizar a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Washington, enero de 1919, foja 38).

⁷⁷⁹ YRIGOYEN, Hipólito, *Pueblo y Gobierno...*, tomo 4, cit., p. 175.

⁷⁸⁰ *Ibid.*, pp. 175-176.

⁷⁸¹ *Ibid.*, p. 176.

⁷⁸² La incorporación de este buque ha sido mencionada en el capítulo 3.

⁷⁸³ BURZIO, Humberto F., *Armada Nacional...*, cit., p. 147.

llegaron a la Argentina, con numerosos pilotos veteranos de la Gran Guerra y material propio o capturado durante la contienda, que fue exhibido con la intención de concretar futuras ventas en el país.⁷⁸⁴

La misión italiana llegó a principios de año. Estaba presidida por el barón Antonio de Marchi, con aviones terrestres y navales que sirvieron a los pilotos argentinos para hacer prácticas de vuelo.⁷⁸⁵ El gobierno italiano se ocupó de enviar estas misiones a países en los que el desarrollo de la aeronáutica estaba en una fase elemental, para fomentar la adquisición de aviones de fabricación italiana y el empleo de instructores italianos.⁷⁸⁶ Por su parte, la misión francesa llegó en septiembre. Estaba presidida por el mayor Maurice Precardin e integrada por varios pilotos y una treintena de mecánicos.⁷⁸⁷

Al regresar, la misión italiana donó al Ministerio de Marina todo su material, compuesto por un hangar, cuatro hidroaviones de observación, bombardeo y caza - dos Macchi M-9 y dos Macchi M-7 - junto a una diversa cantidad de accesorios y repuestos. Lo mismo hizo la misión aeronáutica francesa, que entregó varias aeronaves.⁷⁸⁸ Con estos elementos se creó el destacamento aeronaval de San Fernando, dirigido por el teniente de navío Marcos A. 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* - observación aérea - con el tiro del acorazado *Moreno* y las baterías de artillería de costas, además de fotografía aérea y ejercicios de radiocomunicaciones.⁷⁸⁹

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 pesos moneda nacional, que eran levemente superiores a los 29 millones del año anterior.⁷⁹⁰ Con ese monto se mejoraron los sueldos, sobre todo los del personal inferior - escribientes, ordenanzas, prácticos, contramaestres, cabos y marineros - de la Prefectura General de Puertos, y se efectuaron reparaciones y

⁷⁸⁴ ARGUINDEGUY, Pablo E., *Historia de la Aviación...*, tomo 1, cit., p. 37.

⁷⁸⁵ BURZIO, Humberto F., *Armada Nacional...*, cit., p. 147.

⁷⁸⁶ "Italian Aviation Program" (6 de junio de 1919), en NWC, Office of Naval Intelligence. *Monthly Information Bulletin. Number 8 - 1919 - 15 August 1919*, Washington, Government Printing Office, 1919, p. 19.

⁷⁸⁷ ARGUINDEGUY, Pablo E., *Historia de la Aviación...*, tomo 1, cit., p. 38.

⁷⁸⁸ *Ibid.*, pp. 38-40.

⁷⁸⁹ BURZIO, Humberto F., *Armada Nacional...*, cit., p. 147.

⁷⁹⁰ HCDN, Archivo Parlamentario, Expedientes, "Mensaje y proyecto de ley - presupuesto y cálculo de recurso para 1920 y leyes impositivas", Buenos Aires, 23 de junio de 1919, foja 18; HCDN, Archivo Parlamentario, Expedientes, "Proyecto de ley de presupuesto para 1919", Buenos Aires, 31 de agosto de 1918, foja 1.

ampliaciones en las estaciones radiotelegráficas de la Armada.⁷⁹¹ También se procuró mantener la instrucción de los cuadros, con ejercitaciones de tiro de combate llevadas a cabo “de acuerdo con los últimos adelantos”.⁷⁹² Es el caso, por ejemplo, de las 1° y 2° divisiones de la Flota de Mar, integradas por los acorazados *Moreno* y *Rivadavia*, los cruceros acorazados *Gral. 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.⁷⁹³ 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”.⁷⁹⁴ Igualmente, todas estas actividades se habían limitado a lo “estrictamente necesario”, decía Yrigoyen ante el Congreso, pues era muy “oneroso” el movimiento “frecuente de los buques de la Escuadra”. Respecto al esperado proyecto de modernización, no se realizó avance alguno y el asunto continuó “sometido” a “estudio”.⁷⁹⁵

En enero de 1921, el contraalmirante Tomás Zurueta fue nombrado ministro de Marina.⁷⁹⁶ La noticia fue recibida con entusiasmo por la oficialidad de la Armada.⁷⁹⁷ En primer lugar, porque de este modo el Ministerio, cuya dirección había sido ocupada en forma interina por el ministro de Guerra Julio Moreno, recuperaría su autonomía. En

⁷⁹¹ HCDN, Archivo Parlamentario, Expedientes, “Mensaje y proyecto de ley – presupuesto y cálculo de recurso para 1920 y leyes impositivas”, Buenos Aires, 23 de junio de 1919, foja 34.

⁷⁹² YRIGOYEN, Hipólito, *Pueblo y Gobierno...*, tomo 4, cit., pp. 247-248.

⁷⁹³ “Argentine Navy, Notes on” (30 de octubre de 1920), en NWC, Office of Naval Intelligence. *Monthly Information Bulletin. Number 2 – 1921 – 15 february 1921*, Washington, Government Printing Office, 1921, pp. 19-20.

⁷⁹⁴ YRIGOYEN, Hipólito, *Pueblo y Gobierno...*, tomo 4, cit., pp. 247-248.

⁷⁹⁵ *Ibid.*, p. 215.

⁷⁹⁶ “Los ministros de Marina y Guerra toman posesión de sus cargos”, en *Caras y Caretas*, 12 de febrero de 1921; BURZIO, Humberto F., *Armada Nacional...*, cit., p. 63; Tomás Zurueta (1868-1931) comenzó su formación en la Escuela Naval Militar, de donde egresó con el primer puesto de la promoción número 12. Desarrolló una activa carrera en la Armada, con varios ascensos y comandos, alternados con cargos y tareas administrativas en tierra. En 1903 ocupó la jefatura de la División de Torpedos, para ser luego enviado a Italia, donde integró la comisión que supervisó la construcción de los primeros acorazados *Rivadavia* y *Moreno*, vendidos después a Japón. También fue jefe de armamentos en el Arsenal Naval de Buenos Aires, director de la Comisión hidrográfica del Río de la Plata (1909-1912), presidente del Consejo de Guerra para Tropa (1913), director de la Escuela Naval Militar (1915-1918), jefe de la Dirección General del Personal (1918 y 1921) y ministro de Marina en dos oportunidades (1921-1922 y 1928-1930). Había alcanzado el grado de vicealmirante, cuando falleció en 1931 (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 5; “Necrología. Vicealmirante Tomás Zurueta”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 49, núm. 490 (1931), pp. 529-531).

⁷⁹⁷ “Much was expected of Admiral Zurueta. minister of marine, when he took the portfolio vacated by the civilian Dr. Moreno, and the Navy was greatly pleased...”, en “Comment on situation in the Argentine Navy” (14 de junio de 1920), en NWC, Office of Naval Intelligence. *Monthly Information Bulletin. Number 9 – 1921 – 15 September 1921*, Washington, Government Printing Office, 1921, p. 34.

segundo lugar, porque, después de mucho tiempo, la dirección de la Armada volvería a estar a cargo de un oficial de la Fuerza y no un civil, es decir, alguien que conocería “a fondo las necesidades de la flota”, diría el semanario *Fray Mocho*.⁷⁹⁸ Por su parte, *Caras y Caretas* compartía aquella expectativa general cuando decía: “¡Por fin! Gracias al destino tenemos en la Argentina un ministro de marina que es marino”.⁷⁹⁹ En la Armada existía descontento frente a la posibilidad de que un civil se hiciera cargo del Ministerio. Esto se comprueba por algunos hechos. Por ejemplo, cuando los ministros de Marina finalizaban su gestión, por costumbre eran admitidos en el Centro Naval, como socios honorarios. Eso le había ocurrido el vicealmirante Juan Pablo Sáenz Valiente, en 1916, pero, cuando se enteró que a Federico Álvarez de Toledo le habían extendido el “mismo honor”, renunció a ello.⁸⁰⁰

En la memoria ministerial de 1920-1921, que entregó el contraalmirante Zurueta a los pocos meses de asumir el cargo, se indicaba que la “causa principal” que afectaba “hondamente a la Institución” era la “escasez de recursos y la falta de presupuestos durante largos periodos del año”. Eso traía “demoras perjudiciales en las reparaciones generales de la Flota” y causaba demoras en el período de instrucción anual, porque los buques “no se encontraban listos con la debida anticipación”. De todos modos, Zurueta aseguraba que por entonces se estudiaban iniciativas para “modificar” lo que se encontraba “anticuado o defectuoso” e introducir en los diferentes servicios “todas las enseñanzas modernas” que se habían conseguido “después de la gran contienda europea”.⁸⁰¹ Las primeras reformas estuvieron orientadas a cuestiones de organización. Por ejemplo, se restituyó el Estado Mayor General, repartición creada en diciembre de 1890 y suprimida en abril de 1913, responsable de atender las tareas de las comisiones y agregados navales en el exterior, y los servicios de hidrografía, balizamiento, radiotelegrafía y aviación. Por otra parte, se instituyó una Dirección General de Navegación y Comunicaciones, debido al “desarrollo, progreso y amplitud” que habían alcanzado “los servicios radiotelegráficos, aviación, hidrografía y faros”. Asimismo, se

⁷⁹⁸ “El nuevo ministro de marina”, cit.

⁷⁹⁹ “Figuras de actualidad por Álvarez. Contraalmirante Tomás Zurueta”, en *Caras y Caretas*, 19 de febrero de 1921.

⁸⁰⁰ “Present situation of the Argentine government” (23 de mayo de 1921), en NWC, Office of Naval Intelligence. *Monthly Information Bulletin. Number 8 – 1921 – 15 August 1921*, Washington, Government Printing Office, 1921, p. 29; La decisión de Sáenz Valiente fue celebrada por varios miembros de la Armada (DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 7, Legajo 3, “Carta de Emilio Bárcena a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Buenos Aires, 11 de mayo de 1920; DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 7, Legajo 3, “Carta de Santiago Albarracín a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Buenos Aires, 11 de mayo de 1920).

⁸⁰¹ ZURUETA, Tomás, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1920-1921*, Buenos Aires, s/e, 1921, pp. 3-4.

determinó la creación de 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 los buques de ultramar y cabotaje en los accidentes marítimos, y también atendía los servicios generales que se habían establecido en las “costas alejadas de los centros directivos”.⁸⁰²

Para atender las necesidades de la Armada y las ciudades costeras, también se utilizaban buques auxiliares, aunque, según Zurueta, estos se encontraban en “deficiente estado” y su reparación o sustitución era “imprescindible”. El Ministerio de Marina analizó el caso, pero consideró que la reparación de los Avisos – buques menores destinados a tareas auxiliares – era muy onerosa y “de resultados inseguros”, por la gran antigüedad que tenían los buques. En consecuencia, se evaluaron diferentes propuestas y se adquirieron diez avisos al gobierno alemán, por 43.300 pesos moneda nacional cada uno.⁸⁰³ 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 luego fueron rebautizados *Bathurst, Fournier, Jorge, King, Murature, Py, Pinedo, Seguí, Thorne y Golondrina*.⁸⁰⁴

Otra de las medidas adoptadas por el ministerio de Zurueta fue la creación, por un decreto presidencial del 29 de octubre de 1921, de la Escuela de Aviación Naval y la Base Aeronaval de Puerto Militar, ambas en Puerto Belgrano. La construcción de la escuela fue adjudicada por una licitación a la casa *Hardcastle*, de Inglaterra. El primero de los hangares se adquirió en el país y los cuatro restantes en Alemania, mientras que el taller se compró en Estados Unidos. Una parte del material de aviación provino de los depósitos del destacamento aeronaval de San Fernando, y la otra se compró en Inglaterra y Estados Unidos.⁸⁰⁵ La escuela comenzó siendo dirigida por el capitán de fragata José C. Gregores y contó con la cooperación de los oficiales Marcos A. Zar, Ricardo Fitz Simón y Ceferino Pouchán, que habían sido entrenados en Estados Unidos durante la Gran Guerra. Se fijó en veinte el número de alumnos para el curso de pilotos aviadores y en veinticinco el de los aprendices de aviación. Todos ellos se alojarían en el guardacostas *Almirante Brown*, más tarde reemplazado por el crucero *9 de julio*. Los cursos comenzaron en marzo de

⁸⁰² ZURUETA, Tomás, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1921-1922*, Buenos Aires, s/e, 1922, pp. 3-4.

⁸⁰³ *Ibid.*, p. 5.

⁸⁰⁴ BURZIO, Humberto F., *Armada Nacional...*, cit., p. 130.

⁸⁰⁵ ZURUETA, Tomás, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1922, pp. 24-25.

1922.⁸⁰⁶ En 1921 fue también importante la actividad de aerostación. Llegó al país una misión comercial italiana, con un dirigible semirrígido de 3.600 metros cúbicos - más otro igual que se compró en el país - un hangar desarmable y una planta productora de hidrógeno. Con ese material, se reanudaron las actividades en el Parque Escuela Fuerte Barragán. 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 Pouchán.⁸⁰⁷ Estas iniciativas justificaron los 40.918.043 millones de pesos moneda nacional que por entonces recibió la cartera de Marina.⁸⁰⁸

Durante el resto del año, la Armada continuó “cumpliendo con los programas de instrucción general” y los ejercicios y las prácticas “necesarias para el mantenimiento de su estado de eficiencia y disciplina”. En su mensaje al Congreso, en 1922, Yrigoyen mencionó la “imprescindible necesidad” de adoptar el “arma submarina”, así como la adquisición de “elementos auxiliares para la flota de guerra”.⁸⁰⁹ De todos modos, a pesar de las gestiones y adquisiciones desarrolladas por el Ministerio de Marina, ninguna unidad de combate fue incorporada. Los oficiales argentinos todavía aguardaban por el cumplimiento de un plan modernización.

La gestión de Alvear y la primera fase de la modernización naval

Desde el inicio de su gestión, el 12 de octubre de 1922, el presidente Marcelo Torcuato de Alvear manifestó que su gobierno se abocaría a promover el “progreso” del Ejército y la Armada, “dedicándoles toda la atención que se merecen”.⁸¹⁰ En su mensaje al Congreso de la Nación, con motivo de la inauguración de las sesiones ordinarias, en mayo de 1923, el mandatario también reconoció la 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...

⁸⁰⁶ BURZIO, Humberto F., *Armada Nacional...*, cit., p. 148; “Escuela de Aviación Naval de Puerto Belgrano”, en *Plus Ultra*, noviembre de 1926.

⁸⁰⁷ ARGUINDEGUY, Pablo E., *Historia de la Aviación...*, tomo 1, cit., p. 44; ZURUETA, Tomás, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1922, p. 25.

⁸⁰⁸ HCDN, Archivo Parlamentario, Expedientes, “Mensaje y proyecto de ley general de presupuesto para el ejercicio administrativo de 1921”, Buenos Aires, 30 de junio de 1920, fojas 12-14.

⁸⁰⁹ YRIGOYEN, Hipólito, *Pueblo y Gobierno...*, tomo 4, cit., p. 298.

⁸¹⁰ “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, Buenos Aires, Talleres Gráficos del Instituto Geográfico Militar, 1932, p. 244.

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...⁸¹¹

Alvear designó como ministro de Marina a Manuel Domecq García.⁸¹² 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”. El stock de torpedos también era antiguo y “de poca utilidad”. Los elementos para la defensa de costas eran insuficientes y, además, existía “la grave falla de la falta de submarinos”. Para salir de aquella situación, se establecían una serie de posibles planes de modernización, ordenados por prioridades, según las capacidades económicas del país.⁸¹³

En el prólogo de la memoria ministerial del período 1922-1923, entregada al Congreso de la Nación en mayo de 1923, Domecq García señalaba que la Armada había desarrollado sus tareas en forma limitada y “casi precaria”, debido a tres razones: primero, al ajustado presupuesto que recibía el Ministerio; segundo, a la carencia de elementos; tercero, a los extensos años de servicio que tenía material disponible, que era “ya poco útil”. La combinación de estos tres factores llevó a la “inexistencia” de ciertos “servicios vitales en una flota”, que eran cada día “más urgentes”. Domecq García se refería a destructores y otros elementos “primordiales” para la defensa, como aviones y submarinos, “que durante la última guerra” habían “recibido la sanción de la experiencia”, siendo “confirmados como partes indispensables para la defensa de un país”.⁸¹⁴

⁸¹¹ ALVEAR, Marcelo T., *Presidencia de Alvear 1922-1928, Compilación de mensajes, leyes, decretos y reglamentaciones*, tomo I, Buenos Aires, Talleres Gráficos de Gerónimo Pesce, 1928, p. 61.

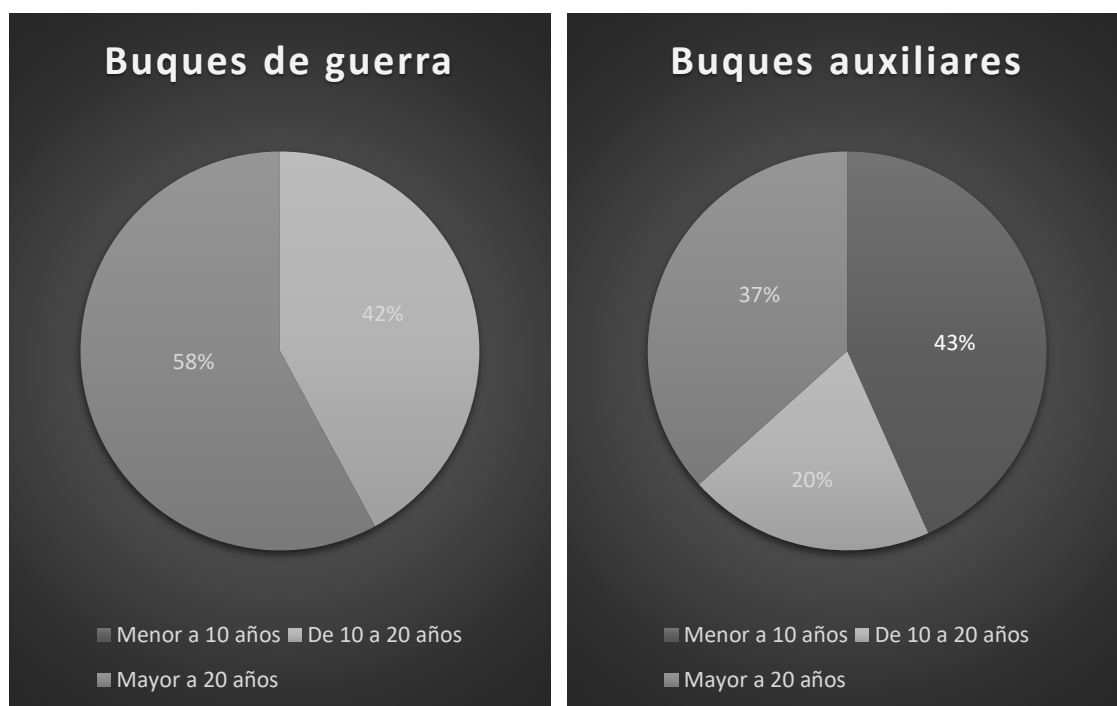
⁸¹² Manuel Domecq García gozaba de amplia reputación entre los cuadros superiores. Un artículo del Boletín del Centro Naval, firmado bajo un seudónimo, declaraba: “El señor almirante Domecq García con igual patriótica visión, y muy honrosa franqueza e ilustración, hiciera conocer tiempo [...] las necesidades imperiosas de la marina que requieren la sanción apremiante de valiosas adquisiciones y la modernización de los elementos y de los métodos indispensables para su regular financiamiento...”, en GUARDIAMARINA DE BOTE (seudónimo), “En torno al problema de la defensa nacional”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 41, núm. 441 (1923), pp. 186-188.

⁸¹³ 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, 8; Tradicionalmente, se designa a un tipo o clase de buque, por el nombre del primer navío de su serie. En este caso, se trató del destructor *Catamarca*.

⁸¹⁴ DOMECQ GARCÍA, Manuel, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1922-1923*, Buenos Aires, Laguillo & Hiriart, 1923, pp. 5-6.

En 1923, de los diecinueve buques de guerra que estaban operativos, el poder naval efectivo lo constituían los acorazados *Moreno* y *Rivadavia*, los cruceros acorazados *Gral. San Martín*, *Gral. 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*. Sin embargo, algunas de estas unidades precisaban modernizaciones, para desempeñarse cierta eficiencia, mientras que otras se acercaban al final de su vida útil y su reemplazo era urgente.⁸¹⁵ Como se observa a continuación (Gráfico 5), ningún buque de guerra tenía menos de diez años de antigüedad. El 58% superaba los 20 años, e incluso algunos se acercaban a las tres décadas.

Gráfico 5 - Antigüedad de los buques de la Armada 1923



Fuente: Estadística de elaboración propia en base a las Memorias del Ministerio de Marina 1923-1924.

La antigüedad del material repercutía negativamente en las operaciones y las maniobras de la flota, y en la instrucción y entrenamiento de los cuadros.

⁸¹⁵ DESTÉFANI, Laurio H., “La Armada Argentina (1900-1922)”, cit., pp. 155, 201; El listado completo de los buques de guerra de 1923 se encuentra en el Anexo 6.2 - Buques de guerra y auxiliares.

...creo innecesario puntualizar lo que significa hoy día utilizar, aunque sólo sea a los fines de la instrucción del personal, 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.⁸¹⁶

Domecq García declaraba que durante el último año la Escuadra había realizado ejercitaciones de tiro, donde se simularon “condiciones de combate contra buques de línea y torpederos” e incorporaron “las enseñanzas de la última guerra”, que habían “producido una revolución en el tiro naval”. Los resultados habían sido “altamente satisfactorios” y las distancias de tiro se habían llevado “al máximo” permitido; sin embargo, la falta de elementos y la antigüedad de los buques había deslucido aquellos logros. En primer lugar, las distancias de tiro conseguidas estaban “muy por debajo de las exigencias de un combate” contra un buque dotado de elementos modernos. En segundo lugar, no se habían realizado entrenamientos de defensa contra aeroplanos, pues ningún buque de la Escuadra disponía de artillería antiaérea. Además, no había sido posible simular “cambios de rumbo, zig zags, o cortinados de humo, como lo impondría un combate moderno”, y en los buques antiguos, que constituían “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”. Tampoco habían sido posibles las ejercitaciones reales sobre el uso de torpedos o submarinos. Solo se habían realizado simulaciones, sin otra importancia más que “educativa”.⁸¹⁷

Además de lo anterior, la completa falta de elementos también afectaría la capacidad de la Escuadra de Mar, en caso de entrar en combate. Al respecto, Domecq García decía:

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.

⁸¹⁶ DOMEcq GARCÍA, Manuel, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1923, pp. 6-7.

⁸¹⁷ *Ibid.*, p. 41.

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.⁸¹⁸

Domecq García insistía en la importancia de atender las necesidades de la Armada, y diseñar un “programa completo” que contemplara las alternativas económicas y defensivas del país. Eso requería tiempo, porque para que una Marina pueda ser “utilizada eficientemente” debía estar “constituida y adiestrada con mucha anticipación”. Era un “organismo” que no podía “improvisarse”. 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”.⁸¹⁹

El presidente Alvear parecía compartir las ideas de Domecq García y de buena parte de los oficiales, cuando planteaba la necesidad de preocuparse por la cuestión militar y la defensa.⁸²⁰ En ese sentido, prometió que realizaría las gestiones requeridas para que el “envejecido material” se conservara en el “mejor estado” posible, sea modernizándolo o adaptándole los “progresos”, para que cumpliera con “las necesidades del servicio”, hasta tanto sea posible una paulatina renovación. También ayudaría con los transportes de la Armada y fomentaría el desarrollo de la marina mercante, dado el intenso comercio marítimo que tenía el país.⁸²¹

En los siguientes mensajes al Congreso, Alvear volvió a señalar la situación compleja que transitaba la Armada. Destacaba que la falta de medios repercutía en la seguridad del país, pues, con pocas unidades en condiciones de navegar, la Marina no podía mantener la formación y ejercitación de sus cuadros ni vigilar correctamente las aguas y costas nacionales. Al respecto, 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

⁸¹⁸ *Ibid.*, pp. 40-42.

⁸¹⁹ *Ibid.*, pp. 8-9.

⁸²⁰ ALVEAR, Marcelo T., *Presidencia de Alvear...*, cit., p. 63; Los comentarios de los oficiales argentinos respecto a la necesidad de atender a la defensa del país ya fueron trabajados en el capítulo anterior.

⁸²¹ *Ibid.*, p. 67.

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.⁸²²

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*. Eran los “elementos modernos” de la flota, pero habían sido incorporados entre 1913 y 1915 y requerían actualizaciones en sus sistemas de tiro y propulsión, cuestiones que habían experimentado un acelerado desarrollo tecnológico durante la Primera Guerra Mundial.⁸²³

El programa de mejoramiento paulatino que estas enunciaciones imponen ha sido estudiado con toda prolijidad y será sometido a vuestra consideración. Se procurará desenvolverlo 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.⁸²⁴

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.⁸²⁵

Debate y aprobación de la ley 11.222

El proyecto entró al Senado el 16 de junio, luego de recibir el dictado favorable de la Comisión de Presupuesto y Hacienda y la Comisión de Guerra y Marina. Estaba firmado por el presidente Alvear y su ministro de Marina, Manuel Domecq García, y detallaba el alcance y tipo de las inversiones planificadas. En primer lugar, 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 el

⁸²² *Ibid.*, p. 139.

⁸²³ DOMEQC GARCÍA, Manuel, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1923, pp. 29-30.

⁸²⁴ ALVEAR, Marcelo T., *Presidencia de Alvear...*, cit., p. 139.

⁸²⁵ “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 Argentina, Congreso de la Nación - Cámara de Senadores de la Nación, *Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores*, Buenos Aires, Imprenta del Congreso de la Nación, año 1923, sesión del 16 de junio de 1923, p. 138.

material necesario para su lanzamiento. En segundo lugar, el texto incluía la adquisición de 500 minas “de defensa”, y el material necesario para su “depósito, fondeo y rastreo”.⁸²⁶

El proyecto señalaba que la modernización era “indispensable” y se haría siguiendo el “ejemplo de marinas europeas y sudamericanas”, que ya la habían hecho en sus buques. Así se evitaría la adquisición de nuevos acorazados, que costarían no menos de cinco millones de libras, una “enorme inversión de fondos”. En cambio, por “poco más” de 500.000 libras por buque, la modernización pondría al *Rivadavia* y al *Moreno* en condiciones de rendimiento “prácticamente” iguales a las de otros acorazados más nuevos.⁸²⁷

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 incorporación de “aparatos modernos para dirigir el tiro”, la transformación de sus 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 respondían a la “experiencia adquirida en la última guerra”. Estas comprendían la instalación de una dirección de tiro “moderna, que permita el máximo de utilización de su artillería”, un “eficiente” armamento torpedero y la adaptación de máquinas para “consumir exclusivamente petróleo”. La “supresión del carbón”, agregaba el texto, daría mayor “eficiencia militar e independencia” en las operaciones y reduciría las tripulaciones “en un número considerable de hombres”. También haría más económico el mantenimiento y desligaría a la Armada “del combustible extranjero”, que en adelante utilizaría el de “fuentes nacionales”, como aquellas ubicadas en Comodoro Rivadavia.⁸²⁸

Los setenta y cinco torpedos que solicitaba la ley eran urgentes. No había ninguno en el país, pues los adquiridos en Austria habían sido requisados “por el gobierno de esa nación” al declararse la Gran Guerra.⁸²⁹ En el mismo sentido, las bombas de profundidad “indispensables para la defensa contra ataques de submarinos”, eran de “imperiosa” necesidad, y constituían “el último elemento” que había probado ser “eficaz para contrarrestar la acción del submarino”. En cuanto al material de minas, no había “existencia de elementos utilizables”. Las *Siemens*, que habían sido adquiridas hacía “más

⁸²⁶ *Ibid.*, p. 138.

⁸²⁷ *Ibid.*, p. 139.

⁸²⁸ *Ibid.*

⁸²⁹ Este evento ya ha sido señalado en el capítulo 3.

de 30 años”, no tenían “valor alguno” y el lote de 100 minas *Carbonit*, que se compró “antes de la guerra europea”, solo tenía una utilización “limitada a ciertas aplicaciones”. Tampoco había dispositivos para el rastreo de minas, algo de “vital importancia y necesidad para eliminar el peligro” de esos aparatos, que podían ser colocados “con el objeto de obstaculizar la navegación”, sobre todo, en las “entradas a los dos puertos más importantes” del país: el Río de la Plata y Bahía Blanca. El proyecto informaba cómo en la “guerra europea el fondeo de minas y su levantamiento” habían sido dos operaciones que se desarrollaron a diario, ocupando grandes cantidades de materiales y personal.⁸³⁰ 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.⁸³¹

El proyecto fue debatido en la Cámara de Senadores, el 23 de junio de 1923. Allí, rápidamente encontró la oposición del bloque socialista. El senador Mario Bravo, legislador por la Ciudad de Buenos Aires, declaraba que el proyecto suponía una pesada carga financiera para el país e impactaría negativamente en las relaciones diplomáticas con países vecinos, especialmente Chile y Brasil.⁸³² Tampoco era conveniente entrar en gastos militares, cuando la comunidad internacional de posguerra se inclinaba hacia el pacifismo y el desarme. Por todo ello, le solicitó al presidente de la Cámara, Elpidio González, que el debate de la ley sea postergado, hasta tanto una comisión evaluara si las modernizaciones eran realmente necesarias.⁸³³

...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

⁸³⁰ “Mensaje y Proyecto de Ley...”, en *Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores*, cit., p. 139.

⁸³¹ *Ibid.*, p. 139.

⁸³² “Consideración del Proyecto sobre adquisición de materiales para la Armada”, en Argentina, Congreso de la Nación - Cámara de Senadores de la Nación, *Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores*, Buenos Aires, Imprenta del Congreso de la Nación, año 1923, sesión del 23 de junio de 1923, pp. 206-209.

⁸³³ *Ibid.*

nosotros sembramos en la República Argentina la paz armada, no podemos esperar la paz; debemos esperar la guerra.⁸³⁴

El almirante y ministro de Marina Manuel Domecq García, que estaba en el recinto, pidió la palabra para responder los comentarios de Bravo y acelerar el tratamiento del proyecto. El argumento central era que la modernización de los buques llevaría tiempo y, por esa razón, era 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, yo ordenaría a las comisiones navales que prepararen 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.⁸³⁵

Finalmente, el proyecto se votó y recibió un dictamen favorable.⁸³⁶ Luego pasó a Diputados, donde nuevamente fue criticado y discutido por el socialismo. La Unión Cívica Radical tenía 101 escaños, y 56 la oposición.⁸³⁷

En la 39° reunión, del 3 de agosto, el legislador socialista por la Ciudad de Buenos Aires, Nicolás Repetto, hizo uso de la palabra. Invitó a los ministros de Relaciones Exteriores y Hacienda a dar explicaciones sobre lo que consideraba un proyecto “innecesario” y de un gasto “considerable”.⁸³⁸ El otro diputado socialista por la Ciudad de Buenos Aires, Antonio de Tomaso, sostuvo una postura similar. afirmaba que la iniciativa exigiría importantes sumas de las finanzas públicas, en un contexto en el cual Argentina no tenía hipótesis de conflicto con ningún país de la región. Finalmente, el

⁸³⁴ *Ibid.*, p. 213.

⁸³⁵ *Ibid.*, p. 211.

⁸³⁶ *Ibid.*, p. 213; “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 de julio de 1923.

⁸³⁷ YRIGOYEN, Hipólito, *Pueblo y Gobierno...*, tomo 4, cit., p. 63.

⁸³⁸ “Modernización de la escuadra”, en Argentina, Congreso de la Nación - Cámara de Diputados de la Nación, *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, Buenos Aires, Imprenta del Congreso de la Nación, año 1923, sesión del 3 de agosto de 1923, p. 823.

presidente de la Cámara, Ricardo Pereyra Rozas, decidió levantar la sesión, ya que no fue posible conseguir el número necesario para comenzar la votación.⁸³⁹

El 8 de agosto, mediante una moción de preferencia, Manuel Domecq García solicitó que se tenga a bien reiniciar el tratamiento de la ley.⁸⁴⁰ Sin embargo, otra vez el socialismo manifestó su resistencia. Nicolás Repetto se valió de un tecnicismo y a la moción de Domecq García le opuso otra, para discutir una orden del día que, según él, tenía prioridad: el despacho de la Comisión de Justicia sobre el pedido de juicio político al Dr. Marengo, juez federal de Bahía Blanca. Se dio lugar al pedido de Repetto y nuevamente el proyecto quedó relegado.⁸⁴¹ La banca radical intentó retomar la iniciativa, pero sin éxito.⁸⁴²

El 23 de agosto, el diputado radical por la Ciudad de Buenos Aires, Felipe Alfonso, pidió que el proyecto de ley sea nuevamente sometido a la consideración de la Cámara. El almirante Manuel Domecq García, que estaba en el recinto, apoyó el pedido de Alfonso y pidió 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”.⁸⁴³ Luego, en la Cámara comenzó un extenso debate, que consumiría el resto de la sesión.⁸⁴⁴

El proyecto fue otra vez discutido en la 50° reunión, del 13 de septiembre. Domecq García hizo uso de la palabra para responder las críticas y comentarios de los diputados opositores, que volvieron a manifestarse en contra del proyecto, bajo los mismos argumentos de sesiones anteriores. Para Domecq García, el diputado Repetto había “desviado por completo” el asunto, haciendo una “cuestión de política internacional sobre

⁸³⁹ *Ibid.*, pp. 824-843; La oposición de los legisladores fue constante. El 19 de junio de 1914 los diputados Nicolás Repetto, Mario Bravo y Antonio de Tomaso, entre otros, presentaron al Congreso un proyecto de ley que disponía la venta de los acorazados *Rivadavia* y *Moreno*, aún en construcción, para crear un “Fondo agrario-escolar”, administrado por el Banco Hipotecario Nacional, que finalmente no fue aprobado (HCDN, Archivo Parlamentario, Expedientes, “Repetto, Nicolás y otros - Enajenación de los acorazados Rivadavia y Moreno para crear el producto de la venta, el ‘Fondo agrario – escolar’”, Buenos Aires, 19 de junio de 1914, fojas 1-3).

⁸⁴⁰ “Orden del día”, en Argentina, Congreso de la Nación - Cámara de Diputados de la Nación, *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, Buenos Aires, Imprenta del Congreso de la Nación, año 1923, sesión del 8 de agosto de 1923, p. 42

⁸⁴¹ *Ibid.*, p. 44.

⁸⁴² “Orden del día”, en Argentina, Congreso de la Nación - Cámara de Diputados de la Nación, *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, Buenos Aires, Imprenta del Congreso de la Nación, año 1923, sesión del 22 de agosto de 1923, pp. 271-277.

⁸⁴³ “Modernización de la escuadra”, en Argentina, Congreso de la Nación - Cámara de Diputados de la Nación, *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, Buenos Aires, Imprenta del Congreso de la Nación, año 1923, sesión del 22 de agosto de 1923, pp. 352-359.

⁸⁴⁴ *Ibid.*, pp. 359-365.

algo” que era una “simple cuestión” interna. Era “simplemente componer nuestros buques y nada más”, decía, agregando que no se trataba de un “plan armamentista”, sino “del arreglo” de lo que se tenía desde hacía “muchos años”. Domecq García le rogó a la Cámara tenga a bien considerar “la situación especial” en la que se encontraba la Armada, advirtiéndole que, si no se arreglaban los barcos, el país se encontraría en una situación de “desarme real”.⁸⁴⁵ 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 1923.⁸⁴⁶

Las obras de modernización de los acorazados se realizaron en Estados Unidos - el *Moreno* en Filadelfia y el *Rivadavia* en Boston – entre 1924 y 1926. Los buques recibieron mejoras en sus sistemas de armas y propulsión y fueron adaptados al consumo de petróleo.⁸⁴⁷ Todo el proceso se realizó bajo la supervisión de la comisión naval argentina en Estados Unidos. El contraalmirante Julián Irizar mantuvo correspondencia con el retirado vicealmirante Juan Pablo Sáenz Valiente, informándole del progreso de las operaciones.

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

⁸⁴⁵ “Modernización de la escuadra”, en Argentina, Congreso de la Nación - Cámara de Diputados de la Nación, *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, Buenos Aires, Imprenta del Congreso de la Nación, año 1923, sesión del 13 de septiembre de 1923, pp. 840-841.

⁸⁴⁶ “Modernización de la escuadra”, en Argentina, Congreso de la Nación - Cámara de Diputados de la Nación, *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, Buenos Aires, Imprenta del Congreso de la Nación, año 1923, sesión del 19 de septiembre de 1923, p. 206; “Nuestros legisladores, por esta vez, han dado de pruebas de ser patriotas...” (“Hacia la paz armada - Sanción de la Ley de Armamentos”, en *Fray Mocho*, 6 de noviembre de 1923); *Fray Mocho* hizo humor del acalorado debate que la ley 11.222 provocó en Diputados, comparando a políticos y congresistas con buques de guerra y armamentos navales. Por ejemplo, al diputado socialista por la Capital Federal, Juan B. Justo, se lo graficó escupiendo torpedos que decían “Pido la palabra”, en clara alusión a sus reiteradas interpelaciones ante la Cámara (“Modernización de la escuadra... política”, en *Fray Mocho*, 25 de septiembre de 1923); Para acceder al texto completo de la ley, ver: Anexo 2.2 - Ley N° 11.222 (1923).

⁸⁴⁷ Detallar este aspecto de la modernización demandaría un profuso conocimiento sobre tecnología militar, que excede el propósito de esta tesis. Por ello, recomendamos una lectura de: ARGUINDEGUY, Pablo E. y Horacio RODRÍGUEZ, *Las Fuerzas Navales...*, cit., pp. 201-203.

satisfactoria hemos quedado con la conciencia tranquila, que es la máxima aspiración que se puede tener cuando se sirven los intereses de la patria.⁸⁴⁸

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.⁸⁴⁹

Las modificaciones en las máquinas de los acorazados y destructores permitieron navegaciones bajo mejores prestaciones.⁸⁵⁰ Y la Armada también tendría la seguridad de contar con el petróleo sin depender del exterior.⁸⁵¹ Para Neto Miranda, ingeniero maquinista de 1° 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”.⁸⁵² 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”.⁸⁵³

Cuestiones todavía 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 del Ministerio de Marina, presentada ante el Congreso Nacional en mayo de 1925, Manuel 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.⁸⁵⁴

⁸⁴⁸ DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 1, Legajo 2, “Carta de Julián Irizar a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Nueva York, 31 de julio de 1924, fojas 2-4.

⁸⁴⁹ ARGUINDEGUY, Pablo E. y Horacio RODRÍGUEZ, *Las Fuerzas Navales...*, cit., pp. 201-203.

⁸⁵⁰ Entre varias ventajas, los buques que empleaban petróleo requerían menos personal mecánico para operar (“Buques a petróleo y a carbón”, en *La Vanguardia*, 7 de febrero de 1921, p. 2).

⁸⁵¹ Cabe recordar que durante la Primera Guerra Mundial el Reino Unido suspendió sus exportaciones de carbón por considerarlo material bélico. Esto repercutió en la Argentina de varias maneras. Hemos desarrollado esta cuestión en los capítulos 2 y 3.

⁸⁵² MIRANDA, Neto A., “El combustible en los exploradores torpederos”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 43, núm. 453 (1925), p. 151.

⁸⁵³ *Ibid.*, p. 153.

⁸⁵⁴ DOMEQC GARCÍA, Manuel, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1924-1925*, Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Dirección General Administrativa, 1925, pp. 9-10.

Como en otras oportunidades, Domecq García utilizó el mensaje al Congreso para insistir en el estado crítico de la Armada. Al respecto indicaba que, en 1916, la flota poseía 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 diez 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 Nación a cubierto de las graves consecuencias que le va creando la acción del tiempo”. Salvo los acorazados y los destructores clase *Catamarca*, la flota estaba constituida por buques muy antiguos, donde el más moderno tenía 27 años de servicio.⁸⁵⁵

La modernización que la Armada necesitaba no se limitaba a reacondicionar los buques existentes. 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 del arma 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 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.⁸⁵⁶

Domecq García insistía en que 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, pretender que buques antiguos acompañaran a los modernos, era como tener “la locomotora de Sarmiento sirviendo de máquina piloto a un tren expreso a Mar del Plata”. Por ello, era “indispensable” que los “muebles viejos” sean reemplazados, que se incorporen los “nuevos elementos” del “último gran conflicto”, como el submarino y el aeroplano, y los medios para contrarrestar el accionar de aquellas armas. Esto era importante, sostenía el

⁸⁵⁵ *Ibid.*, pp. 8-9.

⁸⁵⁶ “La modernización de la Escuadra Argentina. Lo que nos dice el Ministro de Marina Almirante Manuel Domecq García”, en *Caras y Caretas*, 11 de julio de 1925.

ministro, porque las “próximas batallas” se librarían “en el aire, en el agua y bajo de ella”.⁸⁵⁷

Por otra parte, para Domecq García era igualmente importante atender otros temas “confiados a la Marina y que el país en general ignora”. Uno de ellos era disponer de una Marina Mercante de control estatal.⁸⁵⁸

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, 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...⁸⁵⁹

La cuestión de la Marina Mercante databa de los tiempos de la Primera Guerra Mundial y desde entonces había formado parte de los sucesivos reclamos y pedidos de la oficialidad naval.⁸⁶⁰ Como indicaba Benjamín Villegas Basavilbaso, era algo necesario para el desarrollo económico del país, aunque sería “imposible” de realizar “sin el concurso positivo del Estado”.⁸⁶¹ Para Juan A. Martín, era importante tener una Marina Mercante, porque movilizaba el comercio, tanto en la paz como en la guerra. A diferencia de los buques de propiedad privada, que navegaban bajo pabellón argentino, los estatales evitarían requisiciones e “intervenciones diplomáticas”, como había ocurrido en la última guerra.⁸⁶²

Mientras tanto, Alvear elogiaba cómo la Armada realizaba “todo cuanto podía exigírsele para el mantenimiento de su prestigio nacional”. Sostenía la instrucción y organización de sus cuadros, a pesar de contar con material antiguo que había sido usado con “exceso” y que había perdido “gran parte de su valor”. Solamente los dos acorazados y los cuatro destructores clase *Catamarca* podían “considerarse elementos útiles para la

⁸⁵⁷ *Ibid.*

⁸⁵⁸ *Ibid.*

⁸⁵⁹ *Ibid.*

⁸⁶⁰ En los capítulos 2 y 3 trabajamos el impacto de la guerra en la navegación argentina y los reclamos de la oficialidad de la Armada sobre la necesidad de una flota mercante de control estatal.

⁸⁶¹ VILLEGAS BASAVILBASO, Benjamín, “Nuestra Marina Mercante y su Organización”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 43, núm. 453 (1925), p. 130.

⁸⁶² MARTÍN, Juan A., “Posibilidad de crear...”, cit., p. 24.

finalidad propia de las fuerzas navales de una nación”. El resto del material solo servía para escuela y, aun así, el personal no se terminaba preparando adecuadamente, porque lo hacía sobre elementos antiguos, que resultarían muy distintos a los que recibiría el país, una vez concretada la modernización.⁸⁶³ La falta de medios adecuados 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 normalizar el servicio de vigilancia, adquiriendo una pequeña flotilla de buques patrulleros.⁸⁶⁴ Alvear prometía que el Poder Ejecutivo sancionaría leyes “adecuadas para la reposición paulatina del material”, en forma concordante con “los progresos generales del país”, sus “capacidades económicas y financieras” y sus “grandes intereses” en el mar.⁸⁶⁵

El nuevo proyecto de modernización de 1925

En enero de 1924 el ministro Domecq García buscó acelerar la esperada modernización que necesitaba la Armada. En base al estudio comparativo que su Estado Mayor había desarrollado con anterioridad, y con la opinión favorable de Alvear, dispuso que las comisiones navales argentinas en Estados Unidos y Europa recopilaran información, aunque “confidencialmente”, de las principales casas constructoras. Solicitarían 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 necesarios”.⁸⁶⁶ Las comisiones navales reenviaron al Ministerio de Marina numerosos presupuestos de astilleros en España, Francia, Estados Unidos, Japón, Italia, Suecia y Gran Bretaña, para la construcción de varios destructores, submarinos y buques hidrográficos.⁸⁶⁷

Con esos datos, Domecq García presentó al Congreso un proyecto de modernización, en junio de 1925.⁸⁶⁸ El texto advertía que no era posible mantener a la Marina en su situación actual y que constituía un deber de “patriotismo” iniciar cuanto antes la iniciativa. El material flotante había “ido desapareciendo” porque no se había

⁸⁶³ ALVEAR, Marcelo T., *Presidencia de Alvear...*, cit., p. 227.

⁸⁶⁴ *Ibid.*, p. 231.

⁸⁶⁵ *Ibid.*, p. 228.

⁸⁶⁶ DEHN, Fondo Domecq García, Caja 6, “Telegrama del ministro de Marina al jefe de la Comisión Naval en Estados Unidos”, Buenos Aires, 25 de enero de 1924; El estudio comparativo del Estado Mayor ya ha sido citado en apartados anteriores.

⁸⁶⁷ DEHN, Fondo Domecq García, Caja 6, “Antecedentes sobre pedidos de precios – Año 1924”.

⁸⁶⁸ VENTURINI DI BIASI, Francisco N., *Análisis de la política naval...*, cit., pp. 15-16.

seguido un programa “coordinado y armónico” para su desarrollo y porque las adquisiciones se habían hecho “casi siempre bajo la presión de las circunstancias”, sin una “lógica de aumento progresivo”. El proyecto también indicaba que, si bien se había sancionado previamente un plan de armamentos, contemplado por la Ley 6283 de 1908, este se había cumplido parcialmente debido a circunstancias derivadas del “último conflicto europeo”. De tres acorazados solo se habían incorporado dos y de veinticinco destructores solo se habían incorporado cuatro. Las enseñanzas de la guerra 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.⁸⁶⁹

El plan de junio de 1925 contemplaba la compra de tres cruceros ligeros, seis destructores, dos grupos de tres submarinos, varias unidades fluviales, y la construcción de una dársena para submarinos en Mar del Plata y una escuela de aviación en Punta Indio.⁸⁷⁰ Todas aquellas cuestiones eran “indispensables”, especialmente los submarinos. No podían “faltar en ninguna Marina y mucho menos” en la nacional, que contaba con “pocos elementos efectivos” de ataque y defensa. Su incorporación era “impostergable”, además, porque constituían el arma defensiva “por excelencia” de “potencias navales débiles”. Los submarinos operarían desde una base en Mar del Plata, que contaría con talleres y depósitos de materiales, y oficinas y alojamientos para el personal. La elección del lugar se debía a que desde allí se podría dar defensa a las “dos grandes vías comerciales” que tenía el país: el Río de la Plata y Bahía Blanca. El plan también preveía aumentar la capacidad de trabajo de los arsenales y Bases Aeronáuticas, a fin de que puedan hacerse cargo, con eficiencia, de los otros elementos que también se incorporarían, como los cruceros y destructores. Era urgente proveer a los buques con catapultas para lanzamientos de aeroplanos y armamento antiaéreo adecuado para defenderse de ellos, porque la aviación, advertía, era ya “un arma consagrada”, de la cual se haría “un uso intensivo en las próximas guerras”. Por último, el plan aclaraba que los elementos comprendidos en la modernización no solucionarían súbitamente todas las necesidades de la Armada, pero “por el momento” serían suficientes. En ese sentido, no se trataba de una maniobra agresiva que aumentaría considerablemente el poder naval, sino de un “simple proyecto” que reemplazaría las unidades “desaparecidas” y “radiadas”,

⁸⁶⁹ Ver Anexo 2.4 - Mensaje del Proyecto de Ley de Armamentos Navales (1926).

⁸⁷⁰ *Ibid.*; En febrero de 1925, la Escuela de Aerostación Naval, que funcionaba en el Fuerte Barragán, se trasladó a Punta Indio (BAMIO, José R. y Raúl DÁRRICHON (comps.), *Efemérides...*, cit., p. 26).

o aquellas que habían perdido su valor militar. De hecho, lo que se pedía no alcanzaría “el tonelaje efectivo de guerra que tenía la Escuadra en el año 1916”, que podría haberse aumentado “si circunstancias derivadas del conflicto europeo no hubieran hecho necesario suspender el cumplimiento de la Ley N° 6283”.⁸⁷¹

El costo total del proyecto alcanzaba los 75 millones de pesos oro, algo que, si bien se preveía a lo largo de diez años, representaba un desembolso significativo. Equivalía a 170.000.000 millones de pesos moneda nacional, considerando el tipo de cambio de entonces (1 peso oro = 2,2727 pesos moneda nacional), y era triplicaba el presupuesto anual del Ministerio de Marina. Comparado con los gastos de las principales potencias navales de la época, como Gran Bretaña, Estados Unidos, Japón, Francia e Italia, el gasto del proyecto también resultaba considerable.⁸⁷²

Debate y aprobación de la ley 11.378

El proyecto fue entregado al Congreso de la Nación en 1925, pero Domecq García sabía que no sería fácil conseguir la aprobación. El 23 de junio, en una carta al contraalmirante Julián Irizar, 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”. A eso agregó:

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.⁸⁷³

Tal como se temía, cuestiones políticas demoraron el tratamiento del proyecto. Francisco Senesi, entonces 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”. Terminó por “engrosar” una de las carpetas de la Cámara durante más de un año, sin

⁸⁷¹ Anexo 2.4 - Mensaje del Proyecto de Ley de Armamentos Navales (1926).

⁸⁷² MONTENEGRO, Guillermo J., *El armamentismo...*, cit., pp. 122-123.

⁸⁷³ 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 de junio de 1925.

novedad, porque nadie se había “interesado” en “moverlo”.⁸⁷⁴ La lentitud del trámite generó el disgusto y fastidio de Domecq García, y lo expresó en reiteradas ocasiones. En una correspondencia al contraalmirante Juan Peffabet, por entonces jefe de la Comisión Naval en Europa, decía que el Congreso solo pensaba en “politiquería” y que no le importaba “absolutamente nada de lo demás”.⁸⁷⁵ Al contraalmirante Julián Irizar le manifestó que:

Sobre nuestro proyecto de Renovación de Armamentos y otras cosas, fueron al Congreso y allí están. El Parlamento Argentino sigue su vida desgraciada de politiquería, nada se hace, no se ha dictado una sola ley, ni siquiera la de Presupuesto...⁸⁷⁶

Frente a los problemas, se pensaron algunas iniciativas. La primera provino del contraalmirante Ismael Galíndez, que le pidió autorización a Domecq García para iniciar una campaña, en algún diario “importante”, para difundir y dar a conocer entre el público la importancia que tenía la modernización. Domecq García autorizó la propuesta, pero los “grandes diarios” se negaron, 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 acordar con los legisladores y jefes de los bloques antipersonalista, personalista y conservador, Leopoldo Melo, Delfor del Valle y Luis Linares. Así se hizo y el proyecto fue finalmente aprobado en la última sesión que el Senado celebró en aquel año.⁸⁷⁷

El tratamiento en Diputados quedaría para 1926, aunque allí Alvear no contaba con apoyo suficiente, debido a su entonces distanciamiento con Hipólito Yrigoyen, jefe del

⁸⁷⁴ SENESI, Francisco A., *Hipólito Yrigoyen y los armamentos navales de 1926*, s/l, s/e, 1947, p. 4; Por un decreto del 2 de junio de 1923, Puerto Militar cambió su nombre por Puerto Belgrano. En agosto pasa a ser denominada Base Naval Puerto Belgrano (BAMIO, José R. y Raúl DÁRRICHON (comps.), *Efemérides...*, cit., pp. 75, 101).

⁸⁷⁵ DEHN, Fondo Domecq García, Caja 1, *Copiador...*, “Carta de Manuel Domecq García a Juan Peffabet”, Buenos Aires, 24 de junio de 1925.

⁸⁷⁶ DEHN, Fondo Domecq García, Caja 1, *Copiador...*, “Carta de Manuel Domecq García a Julián Irizar”, Buenos Aires, 9 de septiembre de 1925.

⁸⁷⁷ SENESI, Francisco A., *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 cargos de importancia en la Secretaría General Naval, el Estado Mayor General, la Dirección General de Material, el Arsenal Naval Buenos Aires y la Primera Escuadrilla de Exploración. Fue ministro de Marina en 1934, durante la presidencia de Agustín Pedro Justo, cargo con el cual inició importantes reformas en la Armada. Alcanzó el grado de contraalmirante y se retiró en 1938. Falleció en 1960 (PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas...*, cit., p. 16; PUGLISI, Alfio A., “Eleazar Videla...”, cit., pp. 88-91).

radicalismo. Además, en esa Cámara los representantes del Partido Socialista se oponían “sistemáticamente” y en forma “enérgica, perseverante y doctrinaria” a la adquisición de armamentos.⁸⁷⁸ 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”.⁸⁷⁹ A eso agregaba:

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 en la Rada de La Plata, que 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.⁸⁸⁰

Domecq García continuó insistiendo con la sanción de la ley en Diputados. Así lo indicaba en el prólogo de su memoria ministerial, presentada al Congreso en mayo de 1926.

...el Ministro que subscribe, 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 qué oponer.⁸⁸¹

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. Por su parte, Alvear y Domecq García conocían los obstáculos que el proyecto enfrentaría y el tiempo que los futuros debates insumirían en el Congreso. Como la espera podría “malograr la favorable oportunidad que el mercado de armamentos ofrecía en aquellos momentos”, resolvieron iniciar los trámites para su ejecución,

⁸⁷⁸ SENESI, Francisco A., *Hipólito Yrigoyen...*, cit., p. 2; 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*, Buenos Aires, Ciudad Argentina, 1998, p. 331).

⁸⁷⁹ DEHN, Fondo Domecq García, Caja 1, *Copiadador...*, “Carta de Manuel Domecq García a Santiago Albarracín”, Buenos Aires, 10 de abril de 1926.

⁸⁸⁰ *Ibid.*

⁸⁸¹ DOMECQ GARCÍA, Manuel, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1925-1926*, Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Dirección General Administrativa, 1926, pp. 10-11.

mediante un Acuerdo General de Ministros, el 18 de mayo de 1926.⁸⁸² Esa disposición también brindaría una garantía adicional, si el proyecto enviado a Diputados no conseguía la sanción parlamentaria.⁸⁸³

El Acuerdo General de Ministros autorizaba al Ministerio de Marina a adquirir dos cruceros, dos exploradores, tres submarinos y dos barcos a vela y motor. Estos últimos para funciones de policía marítima en los mares del sur argentino. Los fondos prevendrían de la Ley 6.283 de 1908, que no había sido cumplida en su totalidad, y, si eso no era suficiente, se autorizaba al Ministerio de Hacienda a “negociar” los créditos necesarios. La suma total se limitaría a 32.000.000 de pesos moneda nacional, con pagos anuales no mayores a los 10.000.000 de pesos para los dos primeros años y 12.000.000, para el tercero.⁸⁸⁴

Mientras todo esto ocurría, el Ministerio de Marina comenzó a realizar los estudios sobre las adquisiciones de los buques. El 10 de junio de 1926, nombró al contraalmirante Ismael Galíndez como jefe de la Comisión Naval en Europa, con la orden de visitar los principales astilleros de España, Italia, Francia e Inglaterra, para “formarse idea exacta de la capacidad y responsabilidad” de las distintas casas constructoras y estudiar las características de los cruceros, destructores y submarinos de posguerra que esos países tuvieran en servicio, a fin de aconsejar “el tipo que convenga adquirir de cada una de estas unidades”. Además, si lo creía necesario, Galíndez podría presentar propuestas a las casas constructoras japonesas y estadounidenses, “tratándolas en igual pie que las demás firmas”. De cualquier modo, los estudios deberían realizarse “sin mayores demoras”, debido a la “premura” que tenía la Argentina por renovar su flota.⁸⁸⁵ El tiempo de entrega era un “factor esencial” y el material debería “estar en el país” para agosto de 1928. Se demandaba “un tipo de buque ya hecho y probado”, para “no tener que confeccionar nuevos planos” e “introducirle modificaciones”. Asimismo, como en la Armada los buques solían tener un extenso historial de servicio, las adquisiciones deberían poseer un casco rígido y gran radio de acción.⁸⁸⁶ Galíndez partió hacia Europa

⁸⁸² SENESI, Francisco A., *Hipólito Yrigoyen...*, cit., p. 5.

⁸⁸³ MUNN, Donación Domecq García, *Ley 11.378*, “Memorándum secreto n° 5 del ministro de Marina Manuel Domecq García al jefe del Estado Mayor General, Carlos Daireaux”, Buenos Aires, 8 de noviembre de 1927, pp. 20-21.

⁸⁸⁴ Anexo 2.3 - Acuerdo del 18 de Mayo (1926); En capítulos anteriores ya explicamos la Ley 6.283 y sus aspectos aun no atendidos.

⁸⁸⁵ MUNN, Donación Domecq García, *Ley 11.378*, “El ministro de Marina al jefe de la Comisión Naval en Europa”, Buenos Aires, 10 de junio de 1926.

⁸⁸⁶ 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 de junio de 1926, fojas 1-2; Mediante esos planteos, Manuel Domecq García demostraba su

el 12 de junio, con facultades para elegir sobre buques y astilleros. Así lo había dispuesto Domecq García, a fin de agilizar las operaciones.⁸⁸⁷

Llegado el mes de julio, las sesiones legislativas se iniciaron con el mensaje presidencial.⁸⁸⁸ 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.⁸⁸⁹ Después reiteró algunas de las cuestiones ya planteadas en mensajes anteriores, 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”.⁸⁹⁰ Basado en ello, Alvear reiteró lo importante que era aprobar el proyecto de 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 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.⁸⁹¹

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.⁸⁹² La ley se trató en sesión secreta, entre acaloradas discusiones. Los representantes del socialismo resaltaron el

conocimiento de la situación nacional. La adquisición de unidades no era común en el país y, por ello, sabía que los buques deberían ser de excelente construcción, para resistir un historial de servicio que seguramente sería muy elevado. De igual modo, precisaban de una buena autonomía y radio de acción, porque eran escasas las bases y amarraderos disponibles.

⁸⁸⁷ VENTURINI DI BIASSI, Francisco N., *Análisis de la política naval...*, cit., p. 23.

⁸⁸⁸ “La apertura del Congreso”, en *El Hogar*, 9 de julio de 1926.

⁸⁸⁹ Cuando los acorazados llegaron al país fueron visitados por el presidente Alvear y sus ministros de Guerra y Marina, Agustín P. Justo y Manuel Domecq García, en el puerto de Mar del Plata. Un numeroso público también se hizo presente en esos actos (“El Presidente de la República a bordo del ‘Rivadavia’, en *Caras y Caretas*, 17 de abril de 1926; “La visita presidencial al acorazado ‘Rivadavia’, en el puerto de Mar del Plata”, en *Fray Mocho*, 13 de abril de 1926; “Notas varias”, en *Atlántida*, 10 de junio de 1926; “El acorazado Moreno”, en *Caras y Caretas*, 17 de julio de 1926). Luego realizarían pruebas con sus cañones y otras de las modernizaciones recibidas (“El acorazado Rivadavia ensaya sus grandes cañones en tiros de combate”, en *Caras y Caretas*, 25 de diciembre de 1926; “Las pruebas de tiro a bordo del acorazado Moreno”, en *Caras y Caretas*, 17 de diciembre de 1927).

⁸⁹⁰ ALVEAR, Marcelo T., *Presidencia de Alvear...*, cit., pp. 329-330.

⁸⁹¹ *Ibid.*, p. 331.

⁸⁹² SENESI, Francisco A., Hipólito Yrigoyen..., cit., pp. 5-6.

elevado costo del proyecto y su inconveniencia ante el escenario global de pacifismo y desarme de posguerra. El 15 de julio el diputado socialista por la Capital Federal, Antonio de Tomaso, solicitó la presencia del ministro Manuel Domecq García, para dar explicaciones sobre cuáles habían sido las adquisiciones navales realizadas bajo la ley 6.283 (1908) y cuánto se había gastado en ellas. También pidió información sobre los contratos de construcción que se habían rescindido durante la Primera Guerra Mundial, 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 y aprobada y se coordinó para el 23 de julio.⁸⁹³ Durante ese día se trataron varias iniciativas, pero Domecq García formuló una moción de preferencia, pues, mientras el plan de armamentos para el Ejército ya había sido tratado, el de la Armada seguía demorado. Era “indispensable” esa “renovación y mejoramiento” de los elementos, pues los barcos salían a navegar “sin mayores garantías de regreso” y cada viaje producía “una impresión de zozobra” entre el personal de la Fuerza.⁸⁹⁴ Pero el tratamiento de la ley continuó siendo obstaculizado, cuando algunos diputados radicales, impulsados por el personalista Diego Luis Molinari, presentaron un proyecto que suspendía “todas las autorizaciones para adquirir nuevos elementos bélicos, marítimos, terrestres y aéreos”.⁸⁹⁵

El 27 de julio, Domecq García fue una vez más interpelado por la Cámara. En un largo discurso, reiteró los argumentos en favor del proyecto y alertó sobre lo necesario que era 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”. Por su parte, Domecq García opinaba que no era oportuno continuar discutiendo la viabilidad del proyecto, porque las demoras no hacían otra cosa más que acentuar el cuadro de obsolescencia de la Armada y el problema general de la defensa nacional. Mientras el Congreso debatía, “el tiempo, irreconciliable enemigo de los

⁸⁹³ HCDN, Archivo Parlamentario, Expedientes, “Informes al Poder Ejecutivo sobre adquisiciones navales”, Buenos Aires, 15 de julio de 1926, fojas 1-2.

⁸⁹⁴ “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 material de la armada, motivó desordenadas discusiones”, en *La Prensa*, 23 de septiembre de 1926.

⁸⁹⁵ HCDN, Archivo Parlamentario, Expedientes, “Suspensión de autorizaciones para adquirir elementos bélicos”, Buenos Aires, 23 de julio de 1926, foja 1.

buques,” seguía “haciendo valer su obra imperturbable, tanto más acabada como en el caso” de los nacionales, que habían “estado sometidos” al trabajo “de los años y a las duras exigencias del servicio”.⁸⁹⁶

Según Domecq García, el país debería seguir el ejemplo de las potencias, las cuales, más allá de las conferencias de desarme, adoptarían “en cuanto los compromisos se lo permitan, los métodos y las enseñanzas que la guerra” había impuesto “con más imperio que nunca”.⁸⁹⁷ A eso sumaba que, si bien la Armada había hecho todo lo posible para mantener sus unidades en condiciones, mediante todo tipo de reparaciones y modificaciones, se había alcanzado el límite de vida útil y los niveles de obsolescencia eran muy elevados. Las modernizaciones se aguardaban 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 [...] la paz... 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.⁸⁹⁸

Refiriéndose a los legisladores socialistas que se oponían al proyecto, Domecq García insistía en 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.⁸⁹⁹ La modernización no significaba militarismo, sino la capacidad de defender el territorio ante un conflicto futuro, algo que siempre era una posible. 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 dió 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.

⁸⁹⁶ DOMEQC GARCÍA, Manuel, “No puede improvisarse una Marina (En el Congreso. Buenos Aires, Julio, 1926)”, en NAPAL, Dionisio R., *Hacia el mar: antología argentina*, Buenos Aires, Agencia General de Librerías y Publicaciones, 1927, pp. 125-126.

⁸⁹⁷ *Ibid.*, p. 127.

⁸⁹⁸ *Ibid.*, pp. 129-130.

⁸⁹⁹ *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 provenir 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 [sic] 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 no 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.⁹⁰⁰

Pese al alegato de Domecq García, las interpelaciones en la Cámara continuaron, por lo que el ministro otra vez pidió el uso de la palabra. A los argumentos mencionados anteriormente, agregó que las experiencias y enseñanzas de la Primera Guerra Mundial habían demostrado lo importante que era controlar el propio espacio marítimo, porque solo así se podría evitar el bloqueo y la interrupción de las vías navegables por donde circulaba la riqueza de un país.⁹⁰¹ Para desempeñar “su papel” en la defensa nacional, la Armada debería estar “dotada del poder que exige la seguridad y la guarda de su riqueza”. En el caso de la Argentina, esta provenía del intercambio comercial efectuado “por la vía del mar”, por donde también llegaba “la civilización, las ideas buenas y hasta las ideas malas”.⁹⁰²

Como todo el intercambio comercial nacional convergía y emergía en dos puntos centrales, el Río de la Plata y Bahía Blanca, el país sería “vulnerable sin la protección de una fuerza naval”. Si se bloqueaban esos accesos, debido a la “carencia de elementos de combate”, vendría la “total paralización” del comercio, por más que “el país sea grande, rico y productor”.⁹⁰³ Así lo habían demostrado los hechos de la Gran Guerra, decía el ministro.

Sin buques eficientes serán ilusorias las operaciones sobre las vías de comunicaciones marítimas del adversario. La guerra europea ha demostrado

⁹⁰⁰ *Ibid.*, p. 131.

⁹⁰¹ Otros oficiales hicieron observaciones similares. Hemos dado cuenta de ello en el capítulo anterior.

⁹⁰² DOMEQC GARCÍA, Manuel, “La Defensa Nacional (Congreso. Julio, 1926)”, en NAPAL, Dionisio R., *Hacia el mar...*, cit., p. 132.

⁹⁰³ *Ibid.*

la importancia que para el resultado final ha adquirido la guerra al comercio marítimo, y nuestra situación geográfica desventajosa reclama una adecuada compensación con buques para su protección.⁹⁰⁴

El recuerdo de la Gran Guerra también sirvió de contra argumento a la acusación de militarista que recibió el proyecto de modernización. Para Domecq García, los “cañones” de la guerra habían quedado atrás, pero, aunque se había dado “paso a la paz”, bien podría cumplirse “la profecía de que en el continente europeo una formidable coalición se concretará bien pronto en una formidable fuerza”.⁹⁰⁵ Al respecto agregaba:

...no estoy animado del propósito de prolongar esta sesión robando minutos preciosos para la legislación general del país; 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.⁹⁰⁶

El debate de la ley continuó, pero también sus críticas. En la sesión del 29 de julio, el diputado Antonio 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 cinco miembros, para investigar la forma en que se había cumplido la Ley 11.222 (1923), de modernización de los acorazados *Rivadavia* y *Moreno* y los destructores clase *Catamarca*.⁹⁰⁷ De ambas iniciativas, de Tomaso solo decidió seguir adelante con la segunda, la cual se sometió a un activo debate, entre legisladores radicales y socialistas, y fue finalmente aprobada, por 65 votos contra 35.⁹⁰⁸ En su correspondencia privada, Domecq García le comunicó estas novedades a Ismael Galíndez, mostrando su enojo y malestar por las cada vez mayores complicaciones que enfrentaba.

⁹⁰⁴ *Ibid.*

⁹⁰⁵ *Ibid.*, p. 135.

⁹⁰⁶ *Ibid.*, p. 134.

⁹⁰⁷ 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 de julio de 1926, fojas 1-2; HCDN, 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 de julio de 1926, fojas 1-2.

⁹⁰⁸ SENESI, Francisco A., *Hipólito Yrigoyen...*, cit., pp. 10-15.

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 11222 [...], 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 desenfrenados 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.⁹⁰⁹

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, con ambas comisiones, y se resolvió que una subcomisión de cuatro diputados – uno de cada sector – analizara el proyecto. Sin embargo, esta se demoró muchos días y no expidió ningún dictamen.⁹¹⁰ Según decía 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 cualesquiera [sic] 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.⁹¹¹

El contraalmirante Ismael 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, Galíndez le comunicó a Domecq García que, si bien reconocía el “meritorio esfuerzo” que se hacía, 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

⁹⁰⁹ DEHN, Fondo Domecq García, Caja 1, Copiador..., “Carta de Manuel Domecq García a Ismael Galíndez”, Buenos Aires, 4 de agosto de 1926.

⁹¹⁰ SENESI, Francisco A., *Hipólito Yrigoyen...*, cit., p. 15.

⁹¹¹ *Ibid.*

subsecretario de Marina, Giuseppe Sirianni, que estaban interesados en que los astilleros italianos pudieran obtener los contratos argentinos. Galíndez recorrió las casas constructoras y las fábricas de armamentos y estudió algunos de los costos y las especificaciones de las unidades. Consideró que las condiciones eran muy favorables y que la industria naval era de “primer orden y más barata que en los demás países”. Además, el gobierno italiano era “firme” y tenía una moneda “estabilizada”. A continuación analizó las propuestas francesas, pero las descartó, porque la situación política y económica eran inestables. Tampoco la industria privada de ese país contaba con “las informaciones oficiales, ni el apoyo oficial de la Marina de Guerra”, que mantenía “secretas sus características profesionales”. Además, los buques franceses respondían a necesidades estratégicas propias del Mediterráneo, eran diferentes al caso argentino. Respecto a las casas constructoras en Inglaterra, concluía que los valores de sus unidades eran muy elevados y que sus prestaciones no eran superiores a las de sus competidores.⁹¹² 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.⁹¹³

Por su parte, el ministro insistió en realizar algunas compras en Inglaterra. Para él, las adquisiciones navales iban más allá de una relación de costo-beneficio y también involucraban a la diplomacia argentina. Decía que Gran Bretaña consumía los productos argentinos “en mayor escala”, mandaba las “libras esterlinas para los empréstitos” y los “ferrocarriles” y cimentaba el “bienestar” del país, mientras Italia no consumía “nada”.⁹¹⁴

...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...

...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? ...

⁹¹² DEHN, Fondo Martín, “Resumen de las Instrucciones a la Comisión Naval en Europa”, marzo de 1929, fojas 1-3; VENTURINI DI BIASI, Francisco N., *Análisis de la política naval...*, cit., pp. 36-40.

⁹¹³ DEHN, Fondo Domecq García, Caja 1, Copiador..., “Carta de Manuel Domecq García a Ismael Galíndez”, Buenos Aires, 24 de agosto de 1926.

⁹¹⁴ *Ibid.*

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.⁹¹⁵

El 17 de septiembre la Cámara volvió a sesionar y los despachos de las comisiones fueron tratados el día 23. Luego de extensos debates, el 28 se realizó la votación y la Ley 11.378 de armamentos navales fue finalmente aprobada.⁹¹⁶ Se sancionó el 29 de septiembre y promulgó el 5 de octubre. El texto definitivo autorizaba al Poder Ejecutivo la compra de tres cruceros ligeros, que reemplazarían a los buques *25 de mayo*, *9 de julio* y *Patria*. Los dos primeros habían sido radiados y el último estaba cerca de ello. Por otra parte, se establecía la adquisición de seis destructores, en reemplazo del *Mendoza*, *Salta*, *Rioja* y *San Juan*, construidos en Francia, y del *San Luis*, *Santiago*, *Santa Fe* y *Tucumán*, encargados en astilleros alemanes, que habían sido encargados por la ley de armamentos 6.283 de 1908, pero cuyos contratos fueron rescindidos por los beligerantes una vez iniciada la Primera Guerra Mundial. Asimismo, se confirmaba la compra del material fluvial “indispensable” para reemplazar a los buques *Andes*, *Plata*, *Libertad* e *Independencia* y a las embarcaciones auxiliares de la Armada, que ya no estaban en “condiciones” operativas. Las nuevas embarcaciones se destinarían a levantamientos hidrográficos, balizamiento, cuidado de los faros y vigilancia de costas, entre otros.⁹¹⁷

La nueva legislación también contemplaba la compra de dos grupos de tres submarinos, junto a los talleres, varaderos y cuarteles necesarios para sus operaciones, reparaciones y mantenimiento. El lugar elegido fue el Puerto de Mar del Plata. También se estipulaban ampliaciones en los arsenales de la Base Naval Puerto Belgrano y del Apostadero Río de la Plata y se convenía el “acopio de material de guerra”, adquiriendo estaciones radiotelegráficas, artillería antiaérea, catapultas para lanzamientos de aviones desde los buques, unidades de vuelo y materiales para reparar y “dejar en condiciones” los buques que “aún” se consideraban “útiles para la Escuadra”. Todo lo anterior se haría en diez años y sumaría un total de 75.000.000 de pesos oro, haciendo uso de empréstitos internos o externos.⁹¹⁸

La aprobación de la Ley 11.378 mereció el reconocimiento y la satisfacción del presidente Alvear. En mensaje legislativo de mayo de 1927, afirmaba:

⁹¹⁵ *Ibid.*

⁹¹⁶ SENESI, Francisco A., *Hipólito Yrigoyen...*, cit., pp. 26.

⁹¹⁷ Anexo 2.5 – Ley N° 11.378 (1926).

⁹¹⁸ *Ibid.*

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.⁹¹⁹

Manuel Domecq García agradeció “la buena voluntad patriótica” del Congreso, que había cumplido con uno de los “más grandes ideales” de la Armada.⁹²⁰ Y no dejó de compartir esa satisfacción con su colaborador, el almirante Ismael Galíndez, en un cablegrama de octubre de 1927.

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 ya simple ciudadano los vea llegar a aguas nacionales.⁹²¹

La dirección del Centro Naval también mostró su conformidad con la aprobación de la ley, pues, gracias a ella, se agregarían muchas unidades modernas, cuya necesidad era “notoria”. También sería posible poner “en condiciones” a las bases navales y apostaderos, así como eliminar varias embarcaciones que “seguían figurando en listas por más que hubieran sobrepasado todo límite razonable de edad”.⁹²² La escuadra argentina ahora tendría la capacidad de contrarrestar el accionar de unidades enemigas, sobre todo las submarinas, que habían sido sumamente eficaces durante la Gran Guerra.

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.

⁹¹⁹ ALVEAR, Marcelo T., *Presidencia de Alvear...*, cit., p. 443.

⁹²⁰ DOMEQC GARCÍA, Manuel, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1926-1927*, Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Dirección General Administrativa, 1927, p. 5.

⁹²¹ DEHN, Fondo Domecq García, Caja 8, “Cablegrama de Manuel Domecq García a Ismael Galíndez”, Buenos Aires, 13 de octubre de 1927.

⁹²² “Marina Nacional. Adquisiciones y radiaciones navales”, en *Boletín del Centro Naval*, tomo 45, núm. 468 (1928), p. 565.

Quiere decir esto que los acorazados navegan en el mar como ciegos, ya que les faltan cruceros y exploradores [destructores], y prácticamente indefensos contra el submarino [...] tipo de embarcación [...] que prestó múltiples servicios en la gran guerra y que las marinas europeas cuentan por decenas cuando no por centenares.⁹²³

Desde el Centro Naval, aseguraban que la Ley 11.378 había sido muy “esperada” dentro de la Armada, primero, porque no se poseían submarinos, “arma defensiva por excelencia”, aunque Perú, Chile y Brasil los tenían desde “hace años”, y segundo, porque, en cuanto a las unidades auxiliares, su “indigencia” era “franciscana”.⁹²⁴

Ahora bien, respecto a la creación de una marina mercante de control Estatal, la Ley 11.378 nada acordaba. No existieron avances en ese sentido y los reclamos se mantuvieron constantes durante los últimos meses de 1928.⁹²⁵ Dos fragmentos de un artículo titulado *Política naval interna*, publicado en el Boletín del Centro Naval bajo el seudónimo de Teniente Canopus, resumían bien el pensamiento de los cuadros navales ante la falta de acción. Los reproducimos a continuación.

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...⁹²⁶

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...⁹²⁷

De cualquier modo, puede observarse que, después de casi veinte años, la Armada finalmente consiguió su ley de renovación y adquisición de material naval. Ahora bien,

⁹²³ *Ibid.*, pp. 565-566.

⁹²⁴ *Ibid.*; La revista *Plus Ultra*, suplemento mensual de *Caras y Caretas*, veía a la sanción de la ley de “modernización de la marina y la adquisición de nuevas unidades” como el “hecho más importante de toda la gestión ministerial” de Manuel Domecq García. Además, su “éxito” había sido indiscutible, teniendo en cuenta que el ambiente parlamentario “no era favorable”. Habían sido muchas las “discusiones” y las “dificultades de orden político”, pero la “habilidad del almirante sorteó todos los escollos” (“S. E. El Ministro de Marina”, en *Plus Ultra*, noviembre de 1926)

⁹²⁵ Los reclamos continuaron en los años siguientes, hasta que la Flota Mercante del Estado fue finalmente creada el 16 de octubre de 1941, durante la presidencia de Ramón S. Castillo (GONZÁLEZ CLIMENT, Aurelio, “La Marina Mercante Argentina”, en DESTÉFANI, Laurio H. (dir.), *Historia Marítima Argentina*, tomo 9, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1991, pp. 419-434).

⁹²⁶ TENIENTE CANOPUS (seudónimo), “Política naval interna”, en Boletín del Centro Naval, tomo 46, núm. 472 (1928), p. 354.

⁹²⁷ *Ibid.*, p. 355.

restaría conocer cómo se aplicó aquella legislación y de qué modo. Lo abordaremos en el apartado siguiente.

La aplicación de la ley 11.378: compra y adquisiciones para la Armada

A principios de 1927, el ministro Domecq García envió a consideración de Alvear el informe final de la Comisión Naval en Europa. Se sugería la compra de tres submarinos y dos cruceros de 6.400 toneladas en Italia, tres buques hidrográficos en Reino Unido, y cuatro destructores, que podrían construirse en Italia, Francia o Reino Unido. 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 a 21.800.000 pesos oro, que se pagarían con parte de los 75 millones que autorizaba la ley.⁹²⁸

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.⁹²⁹

La construcción de los dos cruceros comenzó en mayo de 1927, en el astillero *Orlando Leghorn*, de Livorno, Italia.⁹³⁰ Fueron bautizados *25 de Mayo* y *Almirante Brown* y llegaron al país, navegando en convoy desde Génova, en septiembre de 1931.⁹³¹ Eran de un avanzado diseño y su armamento era considerado “especialmente poderoso”.⁹³² Para Ismael Galíndez, eran buques de primer orden que permitirían a los oficiales argentinos tomar contacto con los medios de combate más modernos del momento.⁹³³

Por su parte, la compra de los destructores se repartió entre diferentes fabricantes. Dos llegaron de España, en enero de 1928. Habían sido encargadas previamente por la

⁹²⁸ Anexo 2.6 – Decreto del Poder Ejecutivo (1927).

⁹²⁹ DOMEQC GARCÍA, Manuel, *Memoria del Ministerio de Marina...*, cit., 1927, p. 6.

⁹³⁰ *Ibid.*

⁹³¹ Para más información sobre los buques, ver: ARGUINDEGUY, Pablo E., *Apuntes sobre los buques...*, tomo 5, cit., pp. 2364-2365, 2373-2374.

⁹³² “Marina Nacional. Adquisiciones...”, cit., p. 566.

⁹³³ ARGUINDEGUY, Pablo E. y Horacio RODRÍGUEZ, *Las fuerzas navales...*, cit., p. 207.

Armada española, en los astilleros La Carraca, de Cartagena, y su construcción estaba terminada. El *Garay* y el *Cervantes*, como después se los bautizó, costaron 1.750.000 pesos oro cada uno.⁹³⁴ En Inglaterra se compraron otros tres destructores. Llegaron de los astilleros *Samuel White*, en Inglaterra, a fines de 1929. Recibieron los nombres de *Mendoza*, *La Rioja* y *Tucumán*.⁹³⁵ Finalmente, los contratos por los submarinos se firmaron con el astillero *Franco Tosi*, de Taranto, Italia, ya que sus unidades tenían mayores prestaciones y desarrollo técnico; además, su precio era bajo. Tocaron el puerto de Mar del Plata en 1933 y fueron los primeros sumergibles que tuvo la Armada. Fueron bautizados como *Santa Fe*, *Santiago del Estero* y *Salta*.⁹³⁶

Además de las contrataciones anteriores, faltaba adquirir un tercer crucero y un sexto explorador, algo que se esperaba realizar en los próximos años, indicaba Alvear en su mensaje legislativo de 1928.⁹³⁷ Mientras tanto, la Armada procedió a desactivar algunas unidades ya obsoletas. Acordó el retiro de los buques *Patria*, *Andes*, *Plata*, *Uruguay*, *Guardia Nacional* y *Patagonia*, además de las cuatro torpederas *Comodoro Py*, *Buchardo*, *Bathurst* y *Thorne*.⁹³⁸ Con esta acción, se prescindía de las unidades más antiguas, al tiempo que se borraba el último vestigio del programa naval del presidente Sarmiento, que databa de 1872.⁹³⁹ También 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.⁹⁴⁰ 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.⁹⁴¹

⁹³⁴ “Incorporación a la armada nacional de los nuevos destructores”, en *Fray Mocho*, 7 de febrero de 1928; Para más detalles e información sobre los buques mencionados, ver: ARGUINDEGUY, Pablo E., *Apuntes sobre los buques...*, tomo 5, cit., pp. 2397-2398, 2404-2405.

⁹³⁵ *Ibid.*, pp. 2411-2412, 2419-2420, 2426-2427.

⁹³⁶ *Ibid.*, pp. 2486-2494.

⁹³⁷ ALVEAR, Marcelo T., *Presidencia de Alvear...*, cit., p. 572.

⁹³⁸ Era tal la antigüedad de las naves que una nota humorística de *Caras y Caretas* se refería a ellas como “arcaicas y venerables cacerolas flotantes”. Especialmente, las cuatro torpederas - *Comodoro Py*, *Buchardo*, *Bathurst* y *Thorne* –no servían ya “ni para [ir] al Tigre llevando gente al pícnic con el corderito al asador” (“Amarrando recuerdos fluviales”, en *Caras y Caretas*, 26 de noviembre de 1927).

⁹³⁹ “Marina Nacional. Adquisiciones...”, cit., p. 574.

⁹⁴⁰ Sería el segundo transporte de la Armada con ese nombre. Su homónimo anterior había sido desactivado en 1927.

⁹⁴¹ VENTURINI DI BIASI, Francisco N., *Análisis de la política naval...*, cit., pp. 42-43; Para conocer el historial de servicio de los buques, ver: ARGUINDEGUY, Pablo E., *Apuntes sobre los buques...*, tomo 5, cit., pp. 2552-2553, 2555-2556, 2576-2577, 2579-2580, 2602-2603; En la década de 1930, los fondos remanentes de la Ley 11.378 permitieron la adquisición de siete destructores, que fueron construidos en Gran Bretaña. Recibieron los nombres de *Buenos Aires*, *Entre Ríos*, *Corrientes*, *San Juan*, *San Luis*,

El año 1928 fue uno de elecciones presidenciales, en las que se impuso la fórmula Yrigoyen – Beiró. 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”. La última se publicó en julio y perteneció al ministro Manuel Domecq García, que manifestó 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, la vigencia de las lecciones que había dejado la Primera Guerra Mundial.⁹⁴²

En principio, Domecq García decía que su principal preocupación, al ocupar el Ministerio de Marina, en octubre de 1922, había sido renovar el material naval, el cual era “anticuado y escaso en relación con la importancia del país y a la técnica moderna”. En ese entonces, decía, 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 de la marina de guerra, a raíz de la gran conflagración”. Es el caso de los sistemas de “propulsión mixta”, donde se preveía la combustión a petróleo, que entonces “recién se bosquejaba y que hoy ha desalojado al carbón casi por completo”.⁹⁴³

Con la modernización, Domecq García vio cumplido su propósito: dejar una Armada que durante mucho tiempo ocupara el “primer” lugar en América del Sur. No obstante, el ministro indicaba que todavía faltaban asuntos por atender. En primer lugar, la ley 11.378 contemplaba la adquisición de tres cruceros, cuando se habían comprado dos. En segundo lugar, “por un exceso de delicadeza”, por el momento sólo se utilizaron alrededor de 35.000.000 de pesos oro, cuando la ley establecía 75 millones. En ese sentido, Domecq García confiaba en que la modernización se completaría durante los

Misiones y Santa Cruz (MONTENEGRO, Guillermo J., *El armamentismo...*, cit., p. 135); El primer jefe de la Base Aeronaval de Punta Indio fue el teniente de navío Ceferino Pouchán, uno de los oficiales que había sido enviado a la Armada de Estados Unidos, en 1917, durante la Primera Guerra Mundial, para formarse allí sobre el manejo de los diferentes elementos aéreos (“Inauguración de la estación aeronaval de Punta Indio”, en *Caras y Caretas*, 17 de marzo de 1928).

⁹⁴² “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 de julio de 1928.

⁹⁴³ *Ibid.*

próximos años.⁹⁴⁴ Por ello, el día que dejó su cargo, 12 de octubre de 1928, le entregó al ministro entrante – Tomas Zurueta – todas sus notas y apuntes, sobre los antecedentes y procedimientos de la Ley 11.378.⁹⁴⁵ 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.⁹⁴⁶

La tarea de continuar con la implementación de la Ley 11.378 recaería en el sucesor de Domecq García, el recién ascendido vicealmirante Tomás Zurueta.⁹⁴⁷ Aunque escapa al alcance temporal de esta tesis, cabe destacar que la modernización siguió en ejecución mientras Zurueta estuvo al frente de la cartera de Marina. La memoria de 1928 indicaba que se encontraba “en plena ejecución la primera etapa” y que se hallaban “comprometidos todos los fondos asignados” a la misma.⁹⁴⁸ En 1929 se habían terminado las construcciones de los destructores británicos *Mendoza*, *La Rioja* y *Tucumán*, que llegaron en octubre. En diciembre se incorporó el guardacostas *General Belgrano*, que había realizado reformas – cambio de calderas - en los talleres Orlando, de Livorno, Italia, para habilitarlo al consumo de petróleo. Los guardacostas *San Martín*, *Pueyrredón* y *Libertad*, los avisos *A-1* y *A-8*, y los destructores *La Plata* y *Jujuy*, también fueron adaptados al consumo de petróleo. Por su parte, se dispuso la construcción en el país de cuatro avisos, para servicios auxiliares de la flota y el recorrido y vigilancia de la costa sur. Dos se construirían en los talleres de la Base Naval de Puerto Belgrano y dos en los talleres de la Base Naval de Río Santiago. Respecto a la construcción de los cruceros y submarinos 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

⁹⁴⁴ *Ibid*; Muchas de estas afirmaciones fueron reiteradas en el prólogo de la memoria del Ministerio de Marina, que Domecq García presentó al Congreso en mayo de 1928 (DOMECQ GARCÍA, Manuel, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1927-1928*, Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Dirección General Administrativa, 1928).

⁹⁴⁵ DEHN, Fondo Domecq García, Caja 6, “Memorándum de Manuel Domecq García al ministro entrante”, Buenos Aires, 12 de octubre de 1928.

⁹⁴⁶ MUNN, Donación Manuel Domecq García, *Antecedentes útiles – Programa Naval – Ley 11.378*, “Nota de Manuel Domecq García”, Buenos Aires, 12 de octubre de 1928.

⁹⁴⁷ “Los nuevos ministros”, en *Caras y Caretas*, 20 de octubre de 1928.

⁹⁴⁸ ZURUETA, Tomás, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1928-1929*, Buenos, Talleres Gráficos de la Dirección General Administrativa, 1929, p. 5.

15 de marzo de 1930.⁹⁴⁹ Las demoras fueron provocadas por problemas con los pagos a los astilleros y empresas encargadas de construir el armamento y los aparatos esenciales de los buques. Uno de los motivos, fueron las rencillas en los círculos navales, producto de divisiones políticas entre oficiales yrigoyenistas y antipersonalistas.⁹⁵⁰

Consideraciones finales

Durante la posguerra, la Armada esperaba el cumplimiento del proyecto de modernización que el radicalismo había prometido en 1918. Sin embargo, nada de eso ocurrió, a pesar de que, en los sucesivos mensajes legislativos, el presidente Hipólito Yrigoyen prometió elevar la iniciativa al Congreso.

Durante el tramo 1918-1922, se incorporaron algunas aeronaves y se tomaron ciertas medidas en torno a la consolidación y organización de la Aviación Naval; no obstante, no se agregaron nuevos buques a la flota ni se modernizaron los existentes, como muchos oficiales deseaban. Mientras convivía con sus problemas y deficiencias estructurales, la falta de medios y el elevado cuadro de obsolescencia de sus unidades, la Armada se dedicó a tareas auxiliares, como relevamientos hidrográficos y levantamientos de faros, y entrenamientos, ejercicios y maniobras de combate y tiro, cuando las reservas de carbón lo permitían.

El panorama cambió con la llegada del presidente Marcelo Torcuato de Alvear y su ministro de Marina, Manuel Domecq García, quienes impulsaron un programa modernización naval, en base a las experiencias y lecciones que para ellos la Primera Guerra Mundial había dejado. El primer paso fue el debate y sanción de la Ley 11.222, por la cual se modernizaron los dos acorazados, *Rivadavia* y *Moreno*, y los cuatro destructores clase *Catamarca*. Los trabajos realizados respondieron a las innovaciones tecnológicas desarrolladas durante la guerra y los estudios realizados por oficiales argentinos.

La segunda fase de la modernización fue más extensa y contempló varias compras, que se concretarían a través de la Ley 11.378. De cualquier modo, el trámite de esta iniciativa no fue fácil y enfrentó críticas en ambas cámaras del Congreso. Los legisladores

⁹⁴⁹ ZURUETA, Tomás, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1929-1930*, Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Dirección General Administrativa, 1930, pp. 8-9.

⁹⁵⁰ No desarrollaremos aquí estos puntos, porque excederían el objetivo y marco cronológico de nuestra tesis. Para una lectura más completa sobre el tema, ver: VENTURINI DI BIASSI, Francisco N., *Análisis de la política naval...*, cit., pp. 43-54.

del Socialismo fueron las voces opositoras más enérgicas, y cuestionaron el alto costo del proyecto y los negativos efectos que tendría en el equilibrio de poder regional. Finalmente, la ley se aprobó. Para ello, fue sumamente importante el apoyo del presidente Marcelo Torcuato de Alvear y la banca radical dirigida por el expresidente Hipólito Yrigoyen. Asimismo, fue decisiva la labor del ministro de Marina Manuel Domecq García, quien se hizo presente en ambas Cámaras, respondiendo las consultas de los legisladores y haciendo uso de la palabra en reiteradas oportunidades para señalar los argumentos en favor del proyecto. El ministro resaltó el agudo cuadro de obsolescencia que transitaba la Armada, la importancia del mar en defensa nacional y, sobre todo, las enseñanzas de la Gran Guerra.

La aplicación de la Ley 11.378 demandó tiempo y extensas gestiones. En este sentido, resulta importante destacar la labor de la Comisión Naval en Europa, al mando de Ismael Galíndez, que, por pedido de Domecq García, se encargó de visitar los principales astilleros y supervisar las unidades, para elegir aquellas más propicias. Las incorporaciones fueron diversas y se concretaron a lo largo de los años. Las últimas llegarían recién en la década de 1930.

Conclusiones

Esta tesis 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 la guerra impactó en la Fuerza, en lo material, operacional y organizacional. También interesó estudiar las repercusiones en el personal, específicamente en los oficiales, para conocer cómo observaron ese acontecimiento sumamente trascendental, que marcó a fuego la historia del siglo XX, y qué posicionamientos tomaron frente a él. Las conclusiones a las que arribamos fueron las siguientes.

A comienzos de 1914, la Armada de la República Argentina era ya una institución sólida y organizada, con más de un siglo de existencia. Importantes modernizaciones y transformaciones, desarrolladas entre fines del siglo XIX y principios del XX, le valieron un lugar preponderante dentro del esquema de poder naval sudamericano. La Institución disponía de su propia cartera ministerial, lo que la convertía en un actor político importante y le facilitaba un diálogo directo con el presidente de la Nación. Sin embargo, también sostenía ciertas debilidades estructurales. La flota navegaba haciendo uso de carbón importado de Reino Unido, no poseía submarinos ni una fuerza aeronaval organizada, y los buques presentaban ciertos niveles de obsolescencia. El estallido de la Primera Guerra Mundial no haría más que acentuar esos problemas.

Por entonces, la Armada esperaba renovar parte de su escuadra. Mediante la ley de Armamento Naval n° 6.283, de 1908, se habían firmado contratos con astilleros estadounidenses y europeos, por dos acorazados y algunos destructores. Pero el inicio de la guerra interrumpió ese proceso, y todos los buques, salvo los acorazados, fueron requisados por los beligerantes. El mercado mundial de armamentos se había cerrado y la Argentina, que no disponía de una industria naval propia, 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 presentaban cierta antigüedad, o algunas limitaciones operativas, habían quedado en casi completa obsolescencia. Sin acceso al mercado de armas, no fue posible reacondicionar los buques y los más comprometidos terminaron desactivados o en condición de desarme. La decisión del Reino Unido de prohibir sus exportaciones de carbón, por considerarlo material estratégico, fue otro factor que también perjudicó a la Armada. El poco material existente en el país fue utilizado con sumo cuidado, reduciendo

al mínimo los movimientos de la Escuadra. Esto repercutió 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.

La Gran Guerra afectó a la economía, el comercio y la navegación de Argentina, que dependía principalmente de la producción agropecuaria exportada a Europa y los ingresos aduaneros sobre los productos importados. Ambos circuitos se realizaban por vía marítima, utilizando transportes de compañías navieras extranjeras. Ese perfil atlántico, con dependencia externa, hizo que los impactos de la faceta naval del conflicto, donde los beligerantes se disputaban los principales accesos oceánicos y tomaban por estrategia el bloque marítimo de sus rivales, sean especialmente agudos en el país. 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 neutralidad del país, 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 oficiales de la Armada. Sin embargo, algunos datos parecen confirmar que existió una leve tendencia hacia el bando aliado. Llegamos a esa afirmación, por la influencia que en ese momento Francia, Gran Bretaña y Estados Unidos sostenían sobre el modelo profesional y educativo de la Fuerza, y además, porque esas naciones habían sido las de mayor presencia en las actividades sociales - reuniones, banquetes, ágapes, centenarios y conmemoraciones de índole histórico - de los circuitos navales argentinos. La relación con Estados Unidos fue significativa. Muchos marinos le reconocieron a ese país haber sido el único que no rescindió los contratos por los buques y el único que aceptó oficiales en sus flotas y escuadras.

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 hacían lo mismo con el submarino o el aeroplano. Pero, pese todo ello, sí existió una línea de pensamiento común.

Los oficiales sostenían que los miles de kilómetros que separaban a la Argentina de los principales campos de batalla no eran garantía de seguridad, pues poco importaba la distancia cuando se estaba frente a un conflicto global, que disponía de una capacidad de rápida expansión. Tampoco confiaron en el derecho internacional, que en reiteradas ocasiones era violado por los beligerantes. Para ellos, solo una flota moderna, eficiente y poderosa defendería la soberanía y los intereses argentinos. Ahora bien, como la Armada estaba lejos de esas capacidades, se reclamó por un programa de adquisiciones y modernizaciones.

El análisis de la documentación también muestra que entre los oficiales surgió 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. Dentro de esto, un pensamiento fundamental fue la necesidad de una flota mercante de bandera, que pudiera trasladar por vía ultramarina la producción agropecuaria nacional.

Cuando terminó la Gran Guerra y el mercado mundial de armamentos comenzó a normalizarse, los oficiales creyeron ver el momento oportuno para concretar la modernización de la flota, que debería hacerse en base a las enseñanzas del conflicto y según la realidad geográfica y estratégica de la Nación. En ese contexto, generó mucha expectativa un complejo y ambicioso plan de renovación, prometido por el radicalismo en 1918. Contemplaba la adquisición de gran variedad de unidades, y la construcción y puesta en funcionamiento de bases, talleres y almacenes, escuelas, fábricas de pólvora y hospitales. Prometía terminar con la dependencia material, energética y logística que la Armada tenía con el exterior; y sin embargo, el proyecto no prosperó. El gobierno de

Yrigoyen incorporó cierto material de aviación y algunos buques auxiliares, pero no encaró ningún programa militar de envergadura.

Pese a todo, los oficiales no cesaron en sus reclamos de modernización, incluso en el contexto de pacifismo y desarmé que caracterizó a la inmediata posguerra. Y persistieron en ello, porque consideraban que la Primera Guerra Mundial había sido obra del fracaso de la comunidad internacional en garantizar la paz y la seguridad, y que las fuerzas militares eran el único medio real para defender la soberanía nacional. 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 Nacional, mencionó varios de los impactos que la guerra había tenido en la Fuerza y la necesidad de tomar medidas para revertir el estado de obsolescencia de los buques nacionales. 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 en 1923 y 1926. Por la ley 11.222 se atendió 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. Con todo, 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 industrial naval nacional, pues, salvo algunos trabajos menores, la mayor parte de las leyes 11.222 y 11.378 se había cumplido a expensas de firmas y astilleros extranjeros.

Bibliografía

Fuentes documentales:

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 (1915-1917)

La Prensa (1917-1926)

La Protesta (1916)

La Vanguardia (1915-1921)

Santa Fe (1915)

Diarios extranjeros

El Paso Morning Times (1917)

New York Herald (1918)

The Boston Globe (1917)

The Evening Star (1916-1917)

The Gazette (1918)

The Guardian (1918)

The Honolulu Advertiser (1916)

The Owensboro Inquirer (1917)

The Pensacola News Journal (1918)

The Times (1917)

The Washington Post (1916)

Revistas

Atlántida (1926)

Caras y Caretas

El Hogar

Fray Mocho

Mundo Argentino

PBT (1912-1915)

Plus Ultra (1926)

Sherlock Holmes (1912)

Publicaciones navales

Boletín del Centro Naval

Revista de Publicaciones Navales (1915-1922)

Libros, artículos y folletos

ÁLVAREZ DE TOLEDO, Federico, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1916-1917*, Buenos Aires, Talleres Gráficos de L. J. Rosso y Cía., 1917.

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

ALVEAR, Marcelo T., *Presidencia Alvear 1922-1928. Compilación de mensajes, leyes, decretos y reglamentaciones*, tomo 1, Buenos Aires, Talleres Gráficos de Gerónimo Pesce, 1928.

BRANT, Mario, *Viaje a Buenos Aires*, Buenos Aires, Centro de Estudios Brasileños, 1980.

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

CEPPI, Guillermo, *La toma de las Islas Bálticas durante la Gran Guerra. Consideraciones sobre la cooperación entre el Ejército y la Armada*, Buenos Aires, Tixi y Schaffner, 1924.

-----, *Normas de derecho marítimo de guerra*, Buenos Aires, Tixi y Schaffner, 1932.

COMASCHI, Julio, *Estelas. Viaje XIX de instrucción de aspirantes en el crucero Pueyrredón*, Buenos Aires, Coni, 1920.

Congreso de la Nación - Cámara de Diputados de la Nación, *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, Buenos Aires, Imprenta del Congreso de la Nación, 1923.

Congreso de la Nación - Cámara de Senadores de la Nación, *Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores*, Buenos Aires, Imprenta del Congreso de la Nación, 1923.

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

- , *Mensaje del Presidente de la Nación Doctor Victorino de la Plaza al abrir las sesiones del H. Congreso*, Buenos Aires, Peuser, 1916.
- DELFINO, Antonio M. y hermano, *El apresamiento del vapor 'Presidente Mitre'*, Buenos Aires, Imp. Tailhade & Rosselli, 1916.
- DOMECQ GARCÍA, Manuel, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1922-1923*, Buenos Aires, Laguillo & Hiriart, 1923.
- DOMECQ GARCÍA, Manuel, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1923-1924*, Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Dirección General Administrativa, 1924.
- DOMECQ GARCÍA, Manuel, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1924-1925*, Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Dirección General Administrativa, 1925.
- DOMECQ GARCÍA, Manuel, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1925-1926*, Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Dirección General Administrativa, 1926.
- DOMECQ GARCÍA, Manuel, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1926-1927*, Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Dirección General Administrativa, 1927.
- DOMECQ GARCÍA, Manuel, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1927-1928*, Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Dirección General Administrativa, 1928.
- DOMÍNGUEZ, Ercilio, *Colección de Leyes y Decretos Militares concernientes al Ejército y Armada de la República Argentina 1810-1916*, tomo 8, Buenos Aires, Talleres Gráficos-Arsenal Principal de Guerra, 1916.
- DOMÍNGUEZ, Ercilio, *Colección de Leyes y Decretos Militares concernientes al Ejército y Armada de la República Argentina 1810-1924*, tomo 10, Buenos Aires, Talleres Gráficos del Instituto Geográfico Militar, 1932.
- ESCOLA, Melchor Z., *La aviación experimental. Experiencias sobre modelos reducidos*, Buenos Aires, Talleres Gráficos Centenario, 1915.
- ESCOLA, Melchor Z., *Manual de Aviación*, Buenos Aires, Imprenta del Ministerio de Marina, 1914.
- ESCOLA, Melchor Z., *Nuestra Marina ante el problema aéreo*, Buenos Aires, s/e, 1917.

- FERRER, Vicente A., *Apreciaciones sobre el submarino después de la guerra: algunas cosas curiosas de los submarinos*, Buenos Aires, Talleres gráficos del Ministerio de Agricultura de la Nación, 1920.
- GAMES, Jorge, *Conceptos generales sobre la guerra naval moderna*, Buenos Aires, Imp. G. Tauber y Cía., 1932.
- GONZÁLEZ, Lucio P., *La nueva guerra mundial*, Buenos Aires, Viau y Zona Editores, 1935.
- LAGOS, Manuel J., *El Poder Naval. Como garantía de la soberanía y prosperidad de la Nación*, Buenos Aires, Talleres. Gráf. Argentinos de L. J. Rosso y Cía., 1921.
- LUXBURG, Karl Graf von, *Nachdenkliche Erinnerung*, Schloss Aschach/Saale, Selbstverl, 1953.
- MINISTERIO DE MARINA, *Leyes y Reglamentos Orgánicos de la Armada*, Buenos Aires, Ministerio de Marina, 1918.
- MINISTERIO DE MARINA, *Órdenes Generales*, Buenos Aires, Dirección General del Personal, 1914.
- MINISTERIO DE MARINA, *Órdenes Generales*, Buenos Aires, Dirección General del Personal, 1915.
- MINISTERIO DE MARINA, *Órdenes Generales*, Buenos Aires, Dirección General del Personal, 1916.
- MINISTERIO DE MARINA, *Órdenes Generales*, Buenos Aires, Dirección General del Personal, 1918.
- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, *Documentos y Actos de Gobierno relativos a la Guerra en Europa*, Buenos Aires, Establecimiento gráfico Enrique L. Frigerio, 1919.
- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, *El apresamiento del vapor 'Presidente Mitre'. Documentos oficiales*, Buenos Aires, 1916.
- MONETA, José, *Recuerdos de un marino*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2013.
- NAPAL, Dionisio R., *Hacia el mar: antología argentina*, Buenos Aires, Agencia General de Librerías y Publicaciones, 1927.
- REPETTO, Esteban, *Contribución al Estudio de la Defensa Naval*, Buenos Aires, Ministerio de Marina, 1916.
- SÁENZ VALIENTE, Juan Pablo, *El desarme como política internacional*, Buenos Aires, L. J. Rosso y cía., 1923.

- , *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1912-1913*, Buenos Aires, Imprenta del Ministerio de Marina, 1913.
- , *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1913-1914*, Buenos Aires, Imprenta del Ministerio de Marina, 1914.
- , *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1914-1915*, Buenos Aires, J. Weiss & Preusche, 1915.
- , *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1915-1916*, Buenos Aires, Imp. J. Weiss y Preusche, 1916.
- SARTORI, Aquiles, *Una vuelta al mundo en la Fragata "Sarmiento". Impresiones del XV viaje, realizado el año 1914, ilustradas con fotograbados*, Buenos Aires, Est. Gráfico A. de Martino, 1915.
- SENESI, Francisco A., *Hipólito Yrigoyen y los armamentos navales de 1926*, s/l, s/e, 1947.
- STIMSON, Frederic J., *My United States*, New York-London, Charles Scribner's Sons, 1931.
- STORNI, Segundo R., *Intereses Argentinos en el Mar*, Buenos Aires, A. Moen y hermanos, 1916.
- VON DER GOLTZ, Colmar, *Impresiones de mi viaje a Argentina*, Buenos Aires, Biblioteca Nacional, 2015.
- YRIGOYEN, Hipólito, *Pueblo y Gobierno*, tomo 4, Buenos Aires, Raigal, 1956.
- ZAR, Marcos A., *Aviación Naval*, Buenos Aires, Ferrari Hnos., 1927.
- ZURUETA, Tomás, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1920-1921*, Buenos Aires, s/e, 1921.
- ZURUETA, Tomás, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1921-1922*, Buenos Aires, s/e, 1922.
- ZURUETA, Tomás, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1928-1929*, Buenos, Talleres Gráficos de la Dirección General Administrativa, 1929.
- ZURUETA, Tomás, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1929-1930*, Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Dirección General Administrativa, 1930.

Bibliografía:

- ABBATIELLO, John, "Atlantic U-boat Campaign", en DANIEL, Ute, GATRELL, Peter, JANZ, Oliver, JONES, Heather, KEENE, Jennifer, KRAMER, Alan y BILL NASSON (eds.), *1914-1918-online. International Encyclopedia of the First World War*, Berlin, Freie Universität Berlin, 2016 [en línea] http://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/atlantic_u-boat_campaign [consulta: 2 de octubre de 2020].

- AGÜERO, Abel L., “La Sanidad Naval desde 1870 hasta las primeras décadas del siglo XX”, en DESTÉFANI, Laurio H. (dir.), *Historia Marítima Argentina*, tomo 9, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1991, pp. 273-292.
- ALEGRE LORENZ, David, “Nuevos y viejos campos para el estudio de la guerra a lo largo del siglo XX: un motor de innovación historiográfica”, en *Revista de Historia Contemporánea*, núm. 16 (2018), pp. 164-196.
- ALÉN LASCANO, Luis, *Yrigoyen y la Gran Guerra*, Buenos Aires, Korrigan, 1974.
- ALBERT, Bill, *South America and the First World War. The impact of the war on Brazil, Argentina, Peru and Chile*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988.
- ARGUINDEGUY, Pablo. E., *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina (1810-1970)*, tomo 5, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1972.
- , *Historia de la Aviación Naval Argentina*, tomo 1, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1981.
- , *Historia de la Aviación Naval Argentina*, tomo 2, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1981.
- ARGUINDEGUY, Pablo E. y Horacio RODRÍGUEZ, *Las fuerzas navales argentinas. Historia de la flota de mar*, Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano, 1995.
- AUBE, Théophile, “L’avenir de la Marine Française”, en *Revue des deux mondes*, Paris, 1 de julio de 1874.
- , “Un nouveau droit maritime international”, en *Revue maritime et coloniale*, Paris, junio-marzo de 1875.
- AUDOIN-ROUZEAU, Stéphane y Annette BECKER, *14-18. Retrouver la guerre*, Paris, Gallimard, 2000.
- , “Violence et consentement: la ‘culture de guerre’ du premier conflit mondial”, en RIOUX, Jean-Pierre y Jean-François SIRINELLI (dirs.), *Pour une histoire culturelle*, Paris, Seuil, 1997, pp.251-271.
- AVELLANEDA, Aldo, “Distancia y compromiso (primera parte). El mundo militar y la cuestión política en Argentina a inicios del siglo XX”, en *Cuadernos de Marte*, vol. 10, núm. 17 (2019), pp. 217-257.
- BADALONI, Laura, “Listas negras y protesta obrera. El Ferrocarril Central Argentino y sus trabajadores durante la Primera Guerra Mundial”, en *Historia Crítica*, núm. 66 (2017), pp. 45-65.
- BAILEY, Jonathan, *The First World War and the Birth of the Modern Style of Warfare*, Camberley, Strategic and Combat Studies Institute, 1996.

- BAILEY, Mark, "Supporting the wartime economy: imperial maritime trade and the globalised maritime trade system, 1914-1916", en *Journal for Maritime Research*, vol. 19, núm. 1, 2017, pp. 23-45.
- BAMIO, José R. y Raúl DÁRRICHON (comps.), *Efemérides Navales*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 2000.
- BAQUÉS QUESADA, Josep, "Las lecciones fundamentales de la obra de Mahan: del determinismo geográfico al espíritu comercial", en *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, núm. 11 (2018), pp. 107-130.
- BECKER, Annette, "The Great War: World War, Total War", en *International Review of the Red Cross*, vol. 97, núm. 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, núm. 139 (2014), pp. 21-26.
- BELL, Christopher M. y Bruce A. ELLEMAN, (eds.), *Naval Mutinies of the Twentieth Century. An International Perspective*, London, Frank Cass, 2003.
- BELMONT PARKER, William, *Argentines of to-day*, vol. 1, Buenos Aires, Coni, 1920.
- BEN-YEHUDA, Nachman, *Atrocity, Deviance, and Submarine Warfare: norms and practices during the World Wars*, Ann Arbor, University of Michigan Press, 2013.
- BLACK, Jeremy, *Naval Warfare: A Global History since 1860*, Lanham, Rowman & Littlefield, 2017.
- , *War and the Cultural Turn*, Cambridge, Polity Press, 2012.
- BLEY, Helmut y Anorthe KREMERS (eds.), *The world during the First World War. Perceptions, experiences and consequences*, Essen, Klartext, 2014.
- 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 (eds.), *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 [consulta: 12 de mayo de 2021].
- BONSOR, N. R. P., *South Atlantic Seaway*, Jersey Channel Islands, Brookside, 1983.
- BORREGUERO BELTRÁN, Cristina, "La historia militar en el contexto de las nuevas corrientes historiográficas. Una aproximación", en *Manuscrits. Revista d'Història Moderna*, núm. 34 (2016), pp. 145-176.

- BOURKE, Joanna, “New military History”, en HUGHES, Matthew y William J. PHILPOTT (eds.), *Palgrave advances in modern military History*, London, Palgrave Macmillan, 2006, pp. 258-280.
- BURKE, Peter, *¿Qué es la historia cultural?*, Barcelona, Paidós, 2006.
- BURZACO, Ricardo, *Acorazados y cruceros de la Armada Argentina, 1881-1982*, Buenos Aires, Eugenio B. Ediciones, 1997.
- BURZIO, Humberto F., *Armada Nacional. Reseña histórica de su origen y desarrollo orgánico*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1960.
- , *Historia de la Escuela Naval Militar*, 2 tomos, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1972.
- CANUEL, Hugues, “From a Prestige Fleet to the Jeune Ecole”, en *Naval War College Review*, vol. 71, núm. 1 (2018), pp. 93-118.
- CARUSO, Laura, “La Mihanovich: trabajo marítimo, condiciones laborales y estrategia patronal en las primeras décadas del siglo XX”, en *Trabajadores*, vol. 1, núm. 2 (2011), pp. 128-156.
- CHALIER, Gustavo, “Algunas consideraciones acerca de Puerto Belgrano como área patrimonial: concientización y revalorización para el fortalecimiento del sentido de pertenencia”, en *Res Gesta*, núm. 55 (2019), pp. 1-21.
- CHARTIER, Roger, “¿Existe una nueva historia cultural?”, en GAYOL, Sandra y Marta MADERO (eds.), *Formas de historia cultural*, Buenos Aires, Universidad Nacional de General Sarmiento-Prometeo, 2007, pp. 29-43.
- COMPAGNON, Olivier, *América Latina y la Gran Guerra. El adiós a Europa (Argentina y Brasil, 1914-1939)*, Buenos Aires, Crítica, 2014.
- , FOULARD, Camille, MARTIN, Guillemette y María Inés TATO, *La Gran Guerra en América Latina. Una historia conectada*, México D. F., CEMCA, 2018.
- y Pierre PURSEIGLE, “Geographies of Mobilization and Territories of Belligerence during the First World War”, en *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, vol. 71, núm. 1 (2016), pp. 37-60.
- CONRAD, Sebastian, *What is global history?*, Princeton, Princeton University Press, 2016.
- CORBETT, Julian S., *Some Principles of Maritime Strategy*, London, Longmans, Green and Co., 1911.
- CORNUT, Hernán, “Las fuerzas militares terrestres en el Cono Sur de América a principios del siglo XX”, en *Investigaciones y Ensayos*, núm. 69 (2020), pp. 5-21.

- , “La profesionalización de los ejércitos de Argentina, Brasil y Chile a principios del siglo XX”, en ARIAS NIETO, José Miguel, DA SILVA RODRÍGUEZ, Fernando y Germán SOPRANO (coords.), *Fuerzas Armadas, fronteras y territorios en Sudamérica en el siglo XX Perspectivas y experiencias desde Argentina y Brasil*, La Plata, Universidad Nacional de La Plata, 2021, pp. 109-140.
- , *Pensamiento Militar en el ejército argentino. 1920-1930. La profesionalización, causas y consecuencias*, Buenos Aires, Grupo Argentinidad, 2017.
- , “Pensamiento, profesionalización militar y conflicto en el ámbito del ABC a principios del siglo XX”, en *PolHis*, vol. 10, núm. 20 (2017), pp. 126-160.
- CROSSLEY, Pamela, *What is global history?*, Cambridge, Polity Press, 2008.
- CUTOLO, Vicente, *Novísimo diccionario biográfico argentino: (1930-1980)*, Buenos Aires, Elche, 1968.
- DALLA FONTANA, Luis Esteban, “La Gran Guerra (1914/1918). El enfoque militar de los hechos en el diario La Unión”, en *Investigaciones y Ensayos*, núm. 69 (2020), pp. 22-40.
- , “La Gran Guerra y los escritores militares argentinos”, en TATO, María Inés; PIREZ, Ana Paula y Luis Esteban DALLA FONTANA (coords.), *Guerras del siglo XX. Experiencias y representaciones en perspectiva global*, Rosario, Prohistoria, 2019, pp. 45-62.
- , “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, núm. 591 (2015), pp. 65-100.
- y María Inés TATO, “La metamorfosis de la guerra en primera persona: las crónicas del Teniente Coronel Emilio Kinkelin (1914-1918)”, en *Cuadernos de Marte*, vol. 12, núm. 20 (2021), pp. 121-145.
- DEHNE, Phillip, “Britain’s global war and argentine neutrality”, en DEN HERTOOG, Johan y Samuël KRUIZINGA (eds.), *Caught in the middle. Neutrals, neutrality and the first world war*, Amsterdam, Amsterdam University Press, 2011, pp. 67-83.
- , “How important was Latin America to the First World War?”, en *Iberoamericana*, vol. 14, núm. 53 (2014), pp. 151-164.
- , *On the far western front. Britain's first world war in South America*, Manchester, Manchester University Press, 2009.
- DESIDERATO, Agustín Daniel, “Algunas consideraciones sobre el Centro Naval durante la Primera Guerra Mundial 1914-1918”, en *Revista Historia Autónoma*, núm. 19 (2021), pp. 169-183.

- DESIDERATO, Agustín Daniel, “Death lurks in grey seas: experiences of the maritime crossing between Argentina and Europe during the Great War”, en *International Journal of Maritime History*, vol. 33, núm. 4 (2021), pp. 707-721.
- DESTÉFANI, Laurio H., “La Armada Argentina (1900-1922)”, en DESTÉFANI, Laurio H. (dir.), *Historia Marítima Argentina*, tomo 9, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1991, pp. 153-193.
- , “La Armada Argentina (1923-1950)”, en DESTÉFANI, Laurio H. (dir.), *Historia Marítima Argentina*, tomo 9, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1991, pp. 197-218.
- , *Manual de Historia Naval Argentina*, Buenos Aires, Tall. Gráf. de la DIAB, 1980.
- DE VEDIA Y MITRE, Mariano, *Los viajes de la ‘Sarmiento’ 1899-1931: reseña histórica de los Cruceros por todos los Mares de la fragata-Escuela, y de la Evolución de la Marina de Guerra Argentina*, Buenos Aires, Ediciones Argentinas Raúl Azevedo y Cía, 1931.
- DÍAZ ARAUJO, Enrique, *Yrigoyen y la guerra*, Mendoza, Universidad Nacional de Cuyo, 1987.
- DICK, Enrique R., *La profesionalización en el Ejército Argentino (1899-1914)*, Buenos Aires, Dunken, 2014.
- , “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*, núm. 16 (2010), pp. 177-187.
- DOMECQ GARCÍA FORN, Horacio, “Manuel Domecq García 1859-1946. Forjando los destinos de la patria”, en DE TEJEDOR, Francesca A., DOMECQ GARCÍA FORN, Horacio, FALCONI, Patricia y Carlos J. FRAGUÍO, *Argentina y Japón se conocieron en el violento amanecer del mundo moderno*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1996, pp. 69-107.
- EBEGBULEM, Joseph C., “The Failure of the Collective Security in the Post World Wars I and II International System”, en *Transcience*, núm. 2 (2011), pp. 23-29.
- ENGLISH, Adrian J., *Armed Forces of Latin America: Their Histories, Development, Present Strength and Military Potential*, London, Jane’s Publishing, 1984.
- EPKENHANS, Michael, “Alfred von Tirpitz”, en DANIEL, Ute, GATRELL, Peter, JANZ, Oliver, JONES, Heather, KEENE, Jennifer, KRAMER, Alan y Bill NASSON (eds.), *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 [consulta: 2 de octubre de 2020].

- , HILLMANN, Jörg y Frank NÄGLER (eds.), *Jutland: World War I's Greatest Naval Battle*, Kentucky, University Press of Kentucky, 2015.
- ESTADES FONT, María Eugenia, “Los intereses estratégico-militares de Estados Unidos en Puerto Rico a principios del siglo XX”. *Ponencia presentada en el Simposio sobre el Estudio de la Política Puertorriqueña*, 18-20 de marzo de 1987, Recinto de Río Piedras, Universidad de Puerto Rico.
- EVANS, Heidi J., “The Path to Freedom? Transocean and German Wireless Telegraphy, 1914-1922”, en *Historical Social Research*, vol. 35, núm. 1 (2010), pp. 209-233.
- EVANS, Martin, “Opening up the battlefield: War Studies and the cultural turn”, en *Journal of War and Culture Studies*, vol. 1, núm. 1 (2007), pp. 47-51.
- FARQUHARSON-ROBERTS, Mike, *Royal Naval Officers from War to War, 1918-1939*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2015.
- FERRARI, Marcela, *Los políticos en la república radical. Prácticas y construcción del poder*, Buenos Aires, Siglo XXI, 2017.
- 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. (ed.), *Anglo-American Relations in the 1920s*, London, Palgrave Macmillan, 1990, pp. 55-80.
- FIGUEROA, Mauro F., “El desarrollo naval argentino. Avances y retrocesos (1922-1938)”, en *Revista Digital del Instituto Universitario Naval*, vol. 2, núm. 2 (2010), pp. 8-36.
- FODOR, Jorge y Arturo O’CONNELL, “La Argentina y la economía atlántica en la primera mitad del siglo XX”, en *Desarrollo Económico*, vol. 13, núm. 49 (1973), pp. 3-65.
- FOOTITT, Hilary, “War and Cultural Studies in 2016: Putting ‘Translation’ into Transnational?”, en *Journal of War & Cultural Studies*, vol. 9, núm. 3 (2016), pp. 209-221.
- FORTE, Ricardo, “Génesis del nacionalismo militar. Participación política y orientación Ideológica de las Fuerzas Armadas Argentinas al comienzo del siglo XX”, en *Signos Históricos*, vol. 1, núm. 2 (1999), pp. 103-155.
- FRIEDMAN, Norman, *Fighting the Great War at Sea: Strategy, Tactic and Technology*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2014.
- GARCÍA MOLINA, Fernando, “El poder militar en la Argentina del Centenario, 1910-1914”, en *Ciclos*, vol. 5, núm. 9 (1995), pp. 167-184.
- , *La prehistoria del poder militar en la Argentina. La profesionalización, el modelo alemán y la decadencia del régimen oligárquico*, Buenos Aires, Eudeba, 2010.

- 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, núm. 4 (2014), pp. 786–800.
- GOLDWERT, Marvin, *Democracy, Militarism and Nationalism in Argentina, 1930-1966: An Interpretation*, Austin, The University of Texas Press, 1972.
- GONZÁLEZ CALLEJA, Eduardo, “La cultura de guerra como propuesta historiográfica: una reflexión general desde el contemporaneísmo español”, en *Historia Social*, núm. 61 (2008), pp. 68-87.
- GONZÁLEZ CLIMENT, Aurelio, *Alberto Dodero. Su vida, su obra, sus barcos*, Buenos Aires, s/e, 1989.
- , Aurelio, “La Marina Mercante Argentina”, en DESTÉFANI, Laurio H. (dir.), *Historia Marítima Argentina*, tomo 9, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1991, pp. 419-434.
- GONZÁLEZ LONZIEME, Enrique, *Historia del Centro Naval en su centenario*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1983.
- GOÑI DEMARCHI, Carlos A., SEALA, José N. y Germán W. BERRAONDO, *Yrigoyen y la Gran Guerra. Aspectos desconocidos de una gesta ignorada*, Buenos Aires, Ediciones Ciudad Argentina, 1998.
- GRAVIL, Roger. “The Anglo-Argentine connection and the War of 1914-1918”, en *Journal of Latin American Studies*, vol. 9, núm. 1 (1977), pp. 59-89.
- GREY, Edwyn, *The Devil's Device: Robert Whitehead and the History of the Torpedo*, Annapolis, Naval Institute Press, 1991.
- GROOS, Otto, *La Guerra en el Mar del Norte*, Buenos Aires, Armada Argentina, 1928.
- HADLEY, Michael L., *Count not the dead. The Popular Image of the German Submarine*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1995.
- HALPERN, Paul G., *A Naval History of World War I*, Annapolis, Naval Institute Press, 1994.
- , “Battle of the Falklands”, en DANIEL, Ute, GATRELL, Peter, JANZ, Oliver, JONES, Heather, KEENE, Jennifer, KRAMER, Alan y Bill NASSON (eds.), *1914-1918-online. International Encyclopedia of the First World War*, Berlin, Freie Universität Berlin, 2016 [en línea] http://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/falklands_battle_of_the [consulta: 2 de octubre de 2020].
- , “Handelskrieg mit U-Booten: The German Submarine Offensive in World War I”, en ELLEMAN, B.A. y S. C. M. PAINE (eds.), *Commerce Raiding. Historical Case Studies, 1755-2009*, Newport, Naval War College Press, 2013, pp. 135-150.

- HANDEL, Michael I., “Corbett, Clausewitz, and Sun Tzu”, en *Naval War College Review*, vol. 53, núm. 4 (2000), pp. 106-124.
- HARDACH, Gerd, *Der Erste Weltkrieg, 1914-1918*, Munich, Deutscher Taschenbuch Verlag, 1973.
- HATTENDORF, John B., “The uses of maritime history in and for the Navy”, en *Naval War College Review*, vol. 56, núm. 2 (2003), pp. 12-38.
- , *Ubi Sumus? The State of Naval and Maritime History*, Newport, Naval War College Press, 1994.
- HAUSBERGER, Bernd y Erika PANI, “Historia Global. Presentación”, en *Historia mexicana*, vol. 68, núm. 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, núm. 4 (1971), pp. 611-636.
- HOBBSAWM, Eric J., “From Social History to the History of Society”, en *Daedalus*, vol. 100, núm. 1 (1971), pp. 20-45.
- , *Historia del siglo XX*, Buenos Aires, Crítica, 2012.
- 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, núm. 2 (1987), pp. 63-83.
- HOPKINS, A. G., *Global History. Interactions between the universal and the local*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2006.
- HORNE, John (ed.), *A Companion to World War I*, Chichester, Wiley-Blackwell, 2012.
- , “End of a Paradigm? The Cultural History of the Great War”, en *Past & Present*, vol. 242, núm. 1 (2019), pp. 155-192.
- , “Introduction: mobilizing for ‘total war’, 1914-1918”, en HORNE, John (ed.), *State, Society, and mobilization in Europe during the First World War*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, pp. 1-18.
- HOWARD, Michael, *La guerra en la historia europea*, México D.F., Fondo de Cultura Económica, 1983.
- IMAZ, José Luis, *Los que mandan*, Buenos Aires, Eudeba, 1964.
- JANZ, Oliver, “Einführung: Der Erste Weltkrieg in globaler Perspektive”, en *Geschichte und Gesellschaft*, vol. 40, núm. 2 (2014), pp. 147–159.
- JOHNSON, Jeffrey, “Science and Technology”, en DANIEL, Ute, GATRELL, Peter, JANZ, Oliver, HEATHER, Jones, KEENE, Jennifer, KRAMER, Alan y BILL NASSON (eds.),

- 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 [consulta: 5 de octubre de 2020]).
- JOHNSON, John J., *The military and society in Latin America*, Stanford, Stanford University Press, 1964.
- KAPLAN, Marcos, “La primera fase de la política petrolera argentina (1907-1916)”, en *Desarrollo Económico*, vol. 13, núm. 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 (eds.), *1914-1918-online. 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 [consulta: 2 de octubre de 2020].
- KARSTEN, Peter, “The ‘New’ American Military History: A Map of the Territory, Explored and Unexplored”, en *American Quarterly*, vol. 36, núm. 3 (1984), pp. 389-418.
- KENNEDY, Paul M., *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, London, Allen Lane, 1976.
- KHÜNE, Thomas y Benjamin ZIEMANN, “La renovación de la Historia militar. coyunturas, interpretaciones, conceptos”, en *SEMATA, Ciencias Sociais e Humanidades*, vol. 19 (2007), pp. 307-347.
- KOROL, Juan Carlos y Claudio BELINI, *Historia Económica de la Argentina en el siglo XX*, Buenos Aires, Siglo Veintiuno editores, 2012.
- KRAMER, Alan, “Blockade and Economic Warfare”, en WINTER, Jay (ed.), *The Cambridge history of the First World War. The State*, vol. 2, New York, Cambridge University Press, 2014, pp. 460-490.
- , “Naval Blockade (of Germany)”, en DANIEL, Ute, GATRELL, Peter, JANZ, Oliver, JONES, Heather, KEENE, Jennifer, KRAMER, Alan y Bill NASSON (eds.), *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 [consulta: 2 de octubre de 2020].
- LAKITSCH, Maximilian, REITMAIR-JUÁREZ, Susanne y Katja SEIDEL (eds.), *Bellicose Entanglements. 1914: The Great War as a Global War*, Zurich, Lit Verlag, 2015.
- LAMBERT, A. D., “The Construction of Naval History 1815-1914”, en *The Mariner’s Mirror*, vol. 97, núm. 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*, Buenos Aires, Emecé, 2001.
- LIEUWEN, Edwin, *Arms and Politics in Latin America*, New York, Council on Foreign Relations, 1961.
- LÓPEZ, José Ignacio, “Una visión de futuro. La Geopolítica de Alfred Mahan”, en *Revista Universidad Eafit*, núm. 91 (2012), pp. 73-80.
- LUQUI-LAGLEYZE, Julio M., “Diplomacia naval en tiempos de guerra. La agregaduría naval argentina en Alemania y España durante la segunda guerra mundial”, en *Temas de historia argentina y americana*, núm. 21 (2013), pp. 65-87.
- , “Los aspectos navales de las relaciones argentino-germanas entre 1910 y 1930”, en *Temas de historia argentina y americana*, núm. 4 (2005), pp. 115-136.
- , “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*, núm. 19 (2011), pp. 185-223.
- MAHAN, Alfred T., *The influence of sea power upon history: 1660-1783*, Boston, Little Brown & Company, 1890.
- , *The influence of sea power upon History, 1793-1812*, London, Sampson Low Marston & Co, 1892.
- MCKERCHER, B. J. C., “The politics of naval arms limitation in Britain in the 1920s”, en *Diplomacy & Statecraft*, vol. 4, núm. 4 (1993), pp. 35-59.
- MONTENEGRO, Guillermo, *El Armamentismo Naval Argentino en la era del desarme*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2002.
- MORÁN, Sebastián E., “Influencia de la Primera Guerra Mundial sobre la Armada Argentina: Decisiones en torno a la consolidación del Poder Naval y los intereses marítimos”, en *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, vol. 45, núm. 61 (2015), pp. 229-248.
- NOPPEN, Ryan K., *German commerce raiders 1914-18*, Oxford, Osprey, 2015.
- OSBORNE, Eric W., “Naval Warfare”, en DANIEL, Ute, GATRELL, Peter, JANZ, Oliver, JONES, Heather, KEENE, Jennifer, KRAMER, Alan y Bill NASSON (eds.), *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 [consulta: 5 de octubre de 2020].
- , *The Battle of Heligoland Bight*, Indiana, Indiana University Press, 2006.

- OTERO, Hernán, *La guerra en la sangre. Los franco-argentinos ante la Primera Guerra Mundial*, Buenos Aires, Sudamericana, 2009.
- OYARZÁBAL, Guillermo A., *Argentina hacia el Sur. La utopía del primer puerto militar (1895-1902)*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2002.
- , “Las Fuerzas Armadas: 1914-1943”, en ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, *Nueva Historia de la Nación Argentina*, vol. 8, Buenos Aires, Planeta, 2001, pp. 179-211.
- , *Los marinos de la generación del ochenta*, Buenos Aires, Emecé, 2005.
- PELOSI, Hebe C., “La Primera Guerra Mundial. Relaciones internacionales franco-argentinas”, en *Temas de Historia Argentina y Americana*, núm. 4 (2004), pp. 155-184.
- PERTUSIO, Roberto y Guillermo J. MONTENEGRO, *El poder naval y el entorno geopolítico (1890-1945)*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2004.
- PETERSON, Harold F., *La Argentina y los Estados Unidos II. 1914-1960*, Buenos Aires, Hyspamérica, 1985.
- PETERSON, H. C., *Propaganda for War. The Campaign against American Neutrality, 1914-1917*, New York, Kennikat, 1968.
- PIAGGIO, Mauricio V. (comp.), *Promociones egresadas de la Escuela Naval Militar 1879-1996 y oficiales de otras fuentes de formación que posteriormente integraron los escalafones del comando naval y comando de infantería de marina*, Buenos Aires, Estado Mayor General de la Armada, 1997.
- POLÓNIA, Amélia, “Maritime History as Global History?”, en FUSARO, Maria y Amélia POLÓNIA (eds.), *Maritime History as Global History*, Liverpool, Liverpool University Press, 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, núm. 4 (2006), p. 454-464.
- PONTORIERO, Gustavo A., “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@: Revista de historia de la industria, los servicios y las empresas en América Latina*, vol. 6, núm. 10 (2012), pp. 1-33.
- POTASH, Robert A., *El Ejército y la Política en la Argentina (I). 1928-1945. De Yrigoyen a Perón*, Buenos Aires, Hyspamérica, 1985.

- POZZI, César H. y Carlos I. RUDA, “Revista de Publicaciones Navales y Boletín del Centro Naval”, en *Revista de Marina*, núm. 4 (2000), pp. 319-324.
- Quien es quien en la Argentina. Biografías contemporáneas*, sexta edición, Buenos Aires, Guillermo Kraft, 1955.
- QUINTERNO, Hugo, *Fuego amigo: El ejército y el poder presidencial en Argentina (1880-1912)*, Buenos Aires, Teseo, 2014.
- RAYES, Agustina, “Los destinos de las exportaciones y la neutralidad argentina durante la Primera Guerra Mundial”, en *Política y cultura*, núm. 42 (2014), pp. 31-52.
- RAYNER, Jonathan, “‘The deadliest thing that keeps the seas’: the technology, tactics and terror of the submarine in The War Illustrated magazine”, en *Journal for Maritime Research*, vol. 19, núm. 1 (2017), pp. 1-22.
- REDFORD, Duncan, *The Submarine: A cultural history from the Great War to nuclear combat*, London, I. B. Tauris, 2015.
- REEVE, John y David STEVENS, *The Face of Naval Battle: The human experience of modern war at sea*, Crows Nest, Allen & Unwin, 2003.
- RINKE, Stefan, *Latin America and the First World War*, Cambridge, Cambridge University Press, 2017.
- ROCK, David, *El radicalismo argentino 1890-1930*, Buenos Aires, Amorroutu, 1975.
- ROCKSUND, Arne, *The Jeune École: The Strategy of the Weak*, Boston, Brill, 2007.
- RODRÍGUEZ, Horacio, *La Armada Argentina y el petróleo (una historia olvidada)*, Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano, 2000.
- y Pablo E. ARGUINDEGUY, *Nómina de oficiales Navales Argentinos 1810-1900*, Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano, 1998.
- ROMANO YALOUR, José G., “Historia de la Escuela Naval Militar”, en DESTÉFANI, Laurio H. (dir.), *Historia Marítima Argentina*, tomo 10, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1993, pp. 417-450.
- ROPP, Theodore, *The development of a Modern Navy. French Naval Policy 1871-1904*, Maryland, Naval Institute Press, 1987.
- ROUQUIÉ, Alain, *El estado militar en América Latina*, Buenos Aires, Emecé, 1984.
- , *Poder militar y sociedad política en la Argentina*, tomo 1, Buenos Aires, Hyspamérica, 1986.
- RUBIO MÁRQUEZ, David, “La ley nacional secreta número 11.378. Argentina y España”, en *Revista General de Marina*, tomo 275, núm. 5 (2018), pp. 895-904.

- RUSCHI, Filippo, *El nomos del mar. Espacio, derecho y hegemonía en Carl Schmitt*, Buenos Aires, Ad-Hoc, 2009.
- SABSAY, Fernando L. y Roberto ETCHEPAREBORDA, *Yrigoyen-Alvear-Yrigoyen*, Buenos Aires, Ciudad Argentina, 1998.
- SAHNI, Varun, “Not Quite British: A Study of External Influences on the Argentine Navy”, en *Journal of Latin American Studies*, vol. 25, núm. 3 (1993), pp. 489-513.
- SAMUEL, Raphael, BREUILLY, John, CLARK, J. C. D., HOPKINS, Keith y David CANNADINE, “What is Social History...?”, en GARDINER, J. (ed.), *What is History Today...?*, Londres, Palgrave, 1988, pp. 42-57.
- SÁNCHEZ, Emiliano G., *Guerra de palabras. Representaciones, debates y alienamientos de la prensa y la opinión pública de Buenos Aires ante la Gran Guerra (1914-1919)*, Tesis doctoral, Universidad de Buenos Aires, 2014
- , “Pendientes de un hilo: Guerra comunicacional y manipulación informativa en la prensa porteña durante los inicios de la Gran Guerra”, en *Política y Cultura*, núm. 42 (2014), pp. 55-87.
- SATAS, Hugo, *Una política exterior argentina*, Buenos Aires, Hyspamérica, 1987.
- SERRALUNGA, Fabiola, “Creación de la Aviación Naval Argentina (1908-1921)”, en *II Congreso de Historia Aeronáutica Argentina*, Buenos Aires, 4 de septiembre de 2010.
- SCARFI, Juan Pablo, “El pensamiento legal internacional latinoamericano ante la Primera Guerra Mundial: El panamericanismo legal, el nuevo derecho internacional americano, y el renacimiento del latinoamericanismo defensivo (1914-1933)”, en COMPAGNON, Olivier, FOULARD, Camille, MARTIN, Guillemette y María Inés TATO (coords.), *La Gran Guerra en América Latina. Una historia conectada*, México D. F., CEMCA, 2018, pp. 203-220.
- SCENNA, Miguel Á., *Los militares*, Buenos Aires, Editorial de Belgrano, 1980.
- SCHMALENBACH, Paul, *German Raiders: A History of Auxiliary Cruisers of the German Navy 1895-1945*, Cambridge, Patrick Stephens, 1979.
- SCHEINA, Robert L., *Iberoamérica: Una Historia Naval, 1810-1987*, Madrid, Editorial San Martín, 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, núm. 3 (1972), pp. 436-455.
- SHOWALTER, Dennis, “On the Road to Modern War”, en DANIEL, Ute, GATRELL, Peter, JANZ, Oliver, HEATHER, Jones, KEENE, Jennifer, KRAMER, Alan y Bill NASSON

(eds.), *1914-1918-online. International Encyclopedia of the First World War*, Berlin, Freie Universität Berlin, 2016 [en línea] http://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/on_the_road_to_modern_war [consulta: 5 de octubre de 2020]).

SIDDERS, Juan Carlos, “La Armada Argentina de 1870 a 1902”, en DESTÉFANI, Laurio H. (dir.), *Historia Marítima Argentina*, tomo 8, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1990, pp. 107-135.

SIEPE, Raimundo y Montserrat LLAIRÓ, *La democracia radical. Yrigoyen y la neutralidad 1916-1918*, Buenos Aires, CEAL, 1992

-----, *Yrigoyen, la Primera Guerra Mundial y las relaciones económicas*, Buenos Aires, CEAL, 1992.

SOLBERG, Carl E., *Petróleo y nacionalismo en la Argentina*, Buenos Aires, Emecé, 1982.

SOLVEIRA DE BÁEZ, Beatriz R., *Argentina y la Primera Guerra Mundial según documentos del Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto*, Córdoba, Centro de Estudios Históricos, 2004.

SONDHAUS, Lawrence, *German Submarine Warfare in World War I: The Onset of Total War at Sea*, Lanham, Rowman & Littlefield, 2017.

-----, *The Great War at Sea: A Naval History of the First World War*, Cambridge, Cambridge University Press, 2014.

SOPRANO, Germán, “El servicio de sanidad militar y en el proceso de modernización, burocratización y profesionalización del ejército argentino (1888-1938)”, en *Salud Colectiva*, núm. 15 (2019), pp. 1-18.

-----, “Fuerzas Armadas, Estado y sociedad en la Argentina de los siglos XX y XXI ¿Qué se puede aprender de una historia social y cultural de los militares y de la guerra en el siglo XIX?”, en TATO, María Inés, PIRES, Ana Paula y Luis Esteban DALLA FONTANA (coords.), *Guerras del siglo XX. Experiencias y representaciones en perspectiva global*, Rosario, Prohistoria, 2019, pp. 13-29.

----- y Alejandro RABINOVICH, “Para una historia social de la guerra y los militares en Sudamérica. Perspectivas de historia comparada, conectada y de largo plazo. Siglos XIX-XX”, en *Polhis. Revista Bibliográfica del Programa Interuniversitario de Historia Política*, vol. 10, núm. 20 (2017), pp. 5-19.

----- y Virginia MELLADO, “Militares y élites en la Argentina del siglo XX y XXI. Problematizando definiciones teóricas y usos empíricos de las categorías”, en *Población & Sociedad*, vol. 25, núm. 2 (2018), pp. 157-188.

- STEELE, Chuck, “Grand Fleet”, en DANIEL, Ute, GATRELL, Peter, JANZ, Oliver, JONES, Heather, KEENE, Jennifer, KRAMER, Alan y Bill NASSON (eds.), *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 [consulta: 2 de octubre de 2020]).
- STRACHAN, Hew, “The First World War as a global war”, en *First World War Studies*, vol. 1, núm. 1 (2010), pp. 3-14.
- SUMIDA, Jon T., “Alfred Thayer Mahan, geopolitician”, en *Journal of Strategic Studies*, vol. 22, núms. 2-3 (1999), pp. 39-62.
- , “Geography, Technology, and British Naval Strategy in the Dreadnought Era”, en *Naval War College Review*, vol. 59, núm. 3 (2006), pp. 89-102.
- , *In defense of naval supremacy: Financial limitation, technological innovation and British naval policy, 1889-1914*, Annapolis, Naval Institute Press, 2014.
- SURIANO, Juan, “La Primera Guerra Mundial, crisis económica y agudización del conflicto obrero en Argentina”, en *Estudios Históricos*, vol. 30, núm. 60 (2017), pp. 93-114.
- TANZI, Héctor J., *Compendio de Historia Marítima Argentina*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1994.
- , “Historiografía naval”, en DESTÉFANI, Laurio H. (dir.), *Historia Marítima Argentina*, tomo 10, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1993, pp. 396-416.
- TATO, María Inés, “Combates globais a partir das margens: a Argentina e a primeira guerra mundial”, en CORREIA, Silvia y Alexandre MORELI, *Tempos e Espaços de Violência. A Primeira Guerra Mundial, a Desconstrução dos Limites e o Início de uma Era*, Río de Janeiro, Autografia, 2019, pp. 45-70.
- , “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 (coords.), *La Gran Guerra en América Latina. Una historia conectada*, México, CEMCA, 2018, pp. 307-320.
- , “La disputa por la argentinidad. Rupturistas y neutralistas durante la Primera Guerra Mundial”, en *Temas de historia argentina y americana*, núm. 13 (2008), pp. 227-250.
- , “La historia global como paradigma historiográfico. Un diálogo con Stefan Rinke”, en *PolHis. Revista bibliográfica del programa interuniversitario de historia política*, vol. 10, núm. 19 (2017), pp. 219-226.

- , *La Trinchera Austral. La sociedad argentina ante la Primera Guerra Mundial*, Rosario, Prohistoria, 2017.
- , *Viento de Fronda. Liberalismo, conservadurismo y democracia en la Argentina, 1911-1952*, Buenos Aires, Siglo XXI editores, 2004.
- y DALLA FONTANA, Luis Esteban, “An Argentine reporter in the European trenches: Lieut. Col. Emilio Kinkelin’s war Chronicles”, en PIRES, Ana Paula, TATO, María Inés y Jan SCHMIDT (eds.), *The Global First World War. African, East Asian, Latin American and Iberian Mediators*, Routledge, Londres, 2021, pp. 164-185
- TRAMA, Gustavo A., *Incidencia de los tratados de desarme de Washington de 1922 y de Londres de 1930 y 1935 en el desarrollo de la Armada Argentina*, Tesis de Maestría, Universidad de Belgrano, 1991.
- TRIADÓ, Enrique J., *Historia de la Base Naval Puerto Belgrano*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1992.
- TRUEBA, Adolfo Morales, “El escenario naval tras la Primera Guerra Mundial”, en *Revista de estudios en seguridad internacional*, vol. 3, núm. 2 (2017), pp. 147-168.
- VAN DER KARR, Jane, *La Primera Guerra Mundial y la política económica argentina*, Buenos Aires, Troquel, 1974.
- VENTURINI DI BIASI, Francesco N., “Adquisiciones y controversias en torno a los acorazados Moreno y Rivadavia”, en *Revista Digital del Instituto Universitario Naval*, núm. 3 (2011), pp. 1-10.
- , *Análisis de la política naval argentina a partir de la implementación de la Ley de Renovación del Material Naval n° 11.378. Repercusiones e influencias en el ámbito civil y militar durante los gobiernos radicales de Marcelo T. de Alvear e Hipólito Yrigoyen (1922-1930)*, Tesis de Licenciatura, Universidad Nacional del Sur, 2012.
- VON TIRPITZ, Alfred, *Memorias*, Buenos Aires, Centro Naval, 1927.
- WALDMANN JR., Ludolf, *Tecnología e política: a modernização naval na Argentina e Brasil, 1900-1930*, Tesis doctoral, Universidade Federal de São Carlos, 2018.
- WEINMANN, Ricardo, *Argentina en la Primera Guerra Mundial: neutralidad, transición política y continuismo económico*, Buenos Aires, Biblos, 1994.
- WHITE, Elizabeth, *German Influence in the Argentine Army, 1900 to 1945*, New York, Garland, 1991.
- WIDEN, Jerker J., “Naval Diplomacy. A Theoretical Approach”, en *Diplomacy & Statecraft*, vol. 22, núm. 4 (2011), pp. 715-733.

- , *Theorist of Maritime Strategy. Sir Julian Corbett and his Contribution to Military and Naval Thought*, Farnham, Ashgate, 2012.
- WINTER, Jay, “General Introduction”, en WINTER, Jay (ed.), *The Cambridge History of the First World War. Global War*, vol. 1, Cambridge: Cambridge University Press, 2014, p. 1-10.
- y Antoine PROST, *The Great War in History. Debates and Controversies, 1914 to the Present*, Cambridge, Cambridge University Press, 2005.
- WRAGG, David, *5 Minute History: First World War at Sea*, Gloucestershire, The History Press, 2014.
- YÁÑEZ, César, DEL MAR RUBIO, María, JOFRÉ, César y Albert CARRERAS, “El consumo aparente de carbón mineral en América Latina, 1841-2000. Una historia de progreso y frustración”, en *Revista de Historia Industrial*, núm. 53 (2013), pp. 25-77.
- YATES, Keith, *Flawed victory: Jutland, 1916*, Annapolis, Naval Institute Press, 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, núm. 2 (2015), pp. 37-57.

Anexos

1. Glosario

Este apartado no pretende sustituir a cualquiera de los exhaustivos glosarios de terminología naval realizados por marinos y gente de mar. Tampoco intenta ahorrar en la consulta de algún diccionario de términos marítimos. Simplemente, presenta cierto conjunto de definiciones para que el lector pueda tener una comprensión más cabal y profunda de las temáticas investigadas.

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, avituallamientos, 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 debe contabilizar las reservas de aire.

Aviso: buque de tareas logísticas, 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 estos fueron los acorazados, cruceros y portaaviones, entre otros.

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: montaban un armamento principal de menor calibre y un blindaje más delgado que los acorazados. Sus velocidades eran superiores y su principal tarea era la

exploración visual, sobre todo, a principios del siglo XX, cuando en estas funciones la aviación todavía era limitada.

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 los llamó *torpedero, contratorpedero o explorador*.

Dotación: conjunto de hombres que componen la tripulación de un buque.

Entrepuente: 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 en los espacios marítimos.

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 buque.

Popa: parte trasera de un buque.

Proa: parte delantera de un buque.

Puente: estructura elevada, desde donde se gobierna un buque.

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.

Sumergible: nave de guerra que operaba en superficie o bajo ella. Durante la Primera Guerra Mundial solían ser comúnmente designados como *submarinos*, aunque tenían inferiores prestaciones en autonomía y velocidad.

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.

2. Leyes, acuerdos y decretos

2.1 - 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 1° 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 la 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: 24 de octubre de 2021).
<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-6283-120709/texto>

2.2 - Ley N° 11.222 (1923)

Modernización de la Escuadra. Buenos Aires, Septiembre 19 de 1923.

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso, etc., sancionan con fuerza de

LEY

ARTÍCULO 1º — 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 2º — 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 3º — Los gastos que origine el cumplimiento de la presente Ley se imputarán a la misma.

ARTÍCULO 4º — 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 de octubre de 2021)

2.3 - 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 mínimo 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 Manuel 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 de mayo de 1926.

2.4 - Mensaje del Proyecto de Ley de Armamentos Navales (1926)

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. Honorabilidad del año 1908 con la Ley No. 6283 que autorizaba la construcción de tres Acorazados y 25 destructores, 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 destructores.

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 pedidas.

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: MONTENEGRO, Guillermo J., *El Armamentismo Naval Argentino en la era del desarme*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2002, pp. 183-186.

2.5 - Ley N° 11.378 (1926)

El Senado y Cámara de Diputados etc.

ARTÍCULO 1° — 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 destructores en reemplazo del “Mendoza”, “Salta”, “Rioja” y “San Juan”, contruidos en Francia, y “San Luis”, “Santiago”, Santa Fé” 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 2° — 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 3° — 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 4° — 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 5° — 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 6° — 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: 24 de octubre de 2021).
<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-11378-120711/texto>

2.6 – 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\$ 9.000.000). Nueve millones de pesos oro sellado.

Art. 2° - Autorízase al mismo Ministerio para contratar en Inglaterra la construcción de tres destructores de 1.700 toneladas cada uno por un valor total de (o\$ 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\$ 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\$ 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\$ 2.500.000) Dos millones quinientos mil pesos oro sellado, y munición para las nuevas construcciones, por un valor de (o\$ 1.000.000). Un millón de pesos oro sellado.

Art. 5° - La cantidad de (o\$ 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 Manuel Domecq García, *Antecedentes útiles – Programa Naval – Ley 11.378*, “Decreto del Poder Ejecutivo”, Buenos Aires, 22 de octubre de 1927.

3. Ministros de Marina 1914-1928

MINISTRO	PERIODO
Juan Pablo Sáenz Valiente	12 de octubre de 1910 – 12 de octubre de 1916
Federico Álvarez de Toledo	12 de octubre de 1916 – 4 de febrero de 1919

Julio Moreno (interino)*	4 de febrero de 1919 – 21 de enero de 1919
Tomás Zurueta	29 de enero de 1921 – 12 de octubre de 1922
Manuel Domecq García	12 de octubre de 1922 – 12 de octubre de 1928
Tomás Zurueta	12 de octubre de 1928 – 6 de septiembre de 1930

*Cuando el ingeniero Federico Álvarez de Toledo renunció al cargo de ministro de Marina, lo reemplazó el entonces ministro de Guerra Julio Moreno.

Fuente: BURZIO, Humberto F., *Armada Nacional. Reseña histórica de su origen y desarrollo orgánico*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1960, pp. 63-64.

4. Presidentes del Centro Naval 1914-1928

PRESIDENTE	PERIODO
Daniel Rojas Torres	1914-1915
Vicente E. Montes	1915-1916
Ismael F. Galíndez	1916-1917
Ismael F. Galíndez	1917-1918
Juan A. Martín	1918-1919
Ismael F. Galíndez	1919-1920
Segundo R. Storni	1920-1921
Manuel Domecq García	1921-1922
Manuel Domecq García	1922-1923
Ismael F. Galíndez	1923-1924
Ismael F. Galíndez	1924-1925
Enrique G. Fliess	1925-1926
Enrique G. Fliess	1926-1927
Juan A. Martín	1927-1929

Fuente: Estadística de elaboración propia en base a los números del Boletín del Centro Naval 1914-1928.

5. Directores de la Escuela Naval Militar 1914-1928

DIRECTOR	FECHA DE NOMBRAMIENTO
Diego C. García	5 de julio de 1912
Tomás Zurueta	1 de febrero de 1915

José I. Cros	7 de enero de 1919
Ismael F. Galíndez	14 de febrero de 1921
Segundo R. Storni	8 de marzo de 1922
Pedro S. Casal	21 de enero de 1927

Fuente: ROMANO YALOUR, José G., “Historia de la Escuela Naval Militar”, en DESTÉFANI, Laurio H. (dir.), *Historia Marítima Argentina*, tomo 10, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1993, pp. 417-450.

6. Buques y personal

6.1 Escalafón del Personal Subalterno (marzo 1914)

	Timonería	59	marineros electricistas
1	Suboficiales de 1° Clase	60	Conscriptos electricistas
2	Suboficiales de 2° Clase		Radiotelegrafía
3	Contramaestres principales	61	Suboficial de 1° Clase
4	Contramaestres de 1° Clase	62	Suboficial de 2° Clase
5	Contramaestres de 2° Clase	63	Mecánicos radiotelegrafistas principales
6	Cabos señaleros de 1° Clase	64	Mecánicos radiotelegrafistas de 1° Clase
7	Cabos señaleros de 2° Clase	65	Mecánicos radiotelegrafistas de 2° Clase
8	Marineros timoneles	66	Cabos radiotelegrafistas
9	Conscriptos timoneles	67	Marineros telegrafistas
10	Marineros	68	Conscriptos telegrafistas
11	Conscriptos marineros		Maestros de Armas
12	Conscriptos	69	Suboficial de 1° Clase
	Instructores y Apuntadores	70	Suboficiales de 2° Clase
13	Suboficiales artilleros de 1° Clase	71	Maestros de Armas principales
14	Suboficiales artilleros de 2° Clase	72	Maestros de Armas de 1° Clase
15	Condestables Instructores principales	73	Maestros de Armas de 1° Clase
16	Condestables Instructores de 1° Clase		Escribientes
17	Condestables Instructores de 2° Clase	74	Escribientes de 2° Clase
18	Cabos de cañón instructores de 1° Clase	75	Escribientes de 3° Clase
19	Cabos de cañón instructores de 2° Clase		Sanidad
20	Cabos de cañón instructores de 3° Clase	76	Preparadores principales
21	Conscriptos apuntadores	77	Preparadores de 1° Clase
	Mecánicos artilleros	78	Preparadores de 2° Clase

22	Suboficial de 2° Clase	79	Cabos enfermeros de 1° Clase
23	Mecánico artillero principal	80	Cabos enfermeros de 2° Clase
24	Mecánico artillero de 1° Clase	81	Conscriptos enfermeros
25	Mecánico artillero de 2° Clase		Maestranza
26	Ayudantes mecánicos artilleros	82	Carpinteros de 1° Clase
	Torpedos y minas	83	Carpinteros de 2° Clase
27	Suboficial de 1° Clase	84	Herreros de 1° Clase
28	Suboficial de 2° Clase	85	Herreros de 2° Clase
29	Condestables principales	86	Buzos de 1° Clase
30	Condestables de 1° Clase	87	Buzos de 2° Clase
31	Condestables de 2° Clase	88	Ayudantes buzos
32	Cabos de 1° Clase		Músicos
33	Cabos de 2° Clase	89	Maestros de banda de 1° Clase
34	Marineros	90	Maestros de banda de 2° Clase
35	Conscriptos	91	Músicos primeras partes
	Mecánicos torpedistas mineros	92	Músicos segundas partes
36	Suboficial de 1° Clase	93	Músicos de 1° Clase
37	Suboficial de 2° Clase	94	Músicos de 2° Clase
38	Mecánicos torpedistas de 2° Clase	95	Cabo tambor de 1° Clase
39	Ayudantes mecánicos torpedistas	96	Cabos trompas de 1° Clase
	Máquinas	97	Tambores
40	Suboficiales de 1° Clase	98	Trompas
41	Suboficiales de 2° Clase	99	Conscriptos tambores
42	Mecánicos principales	100	Conscriptos trompas
43	Mecánicos de 1° Clase		Viveres
44	Mecánicos de 2° Clase	101	Maestros de Viveres de 1° Clase
45	Ayudantes mecánicos	102	Maestros de Viveres de 2° Clase
46	Cabos foguistas de 1° Clase	103	Cabos despenseros de 1° Clase
47	Cabos foguistas de 2° Clase	104	Cabos despenseros de 2° Clase
48	Foguistas	105	Despenseros
49	Conscriptos foguistas	106	Cocineros de equipaje
50	Conscriptos carboneros	107	Ayudantes de cocina
	Electricidad		Agregados
51	Suboficiales de 1° Clase	108	Sastres
52	Suboficiales de 2° Clase	109	Peluqueros
53	Mecánicos electricistas principales		Servidumbre
54	Mecánicos electricistas de 1° Clase	110	Mayordomos de 1° Clase
55	Mecánicos electricistas de 2° Clase	111	Mayordomos de 2° Clase
56	Ayudantes mecánicos electricistas	112	Mozos de cámara

57	Cabos electricistas de 1° Clase	113	Cocineros de 1° Clase
58	Cabos electricistas de 2° Clase	114	Cocineros de 2° Clase

Fuente: Estadística de elaboración propia en base a las Memorias del Ministerio de Marina 1914-1915.

6.2 Buques de guerra y auxiliares (1914 – 1917 – 1923)

A continuación, se detallan los buques – de guerra y auxiliares – que integraban la Armada Argentina, distinguiendo, por cada año específico, nombre y tipo, año de construcción, origen y monto pagado por el Estado Argentino en libras esterlinas.

1914					
BUQUES DE GUERRA					
	Nombre	Tipo	Año de construcción	Costo c/u (libras)	Origen
1	Rivadavia*	Acorazado	1910	2.214.000	Estados Unidos
2	Moreno*	“	1910	2.214.000	“
3	Gral. San Martín	Crucero acorazado	1896	668.200	Italia
4	Gral. Belgrano	“	1896	696.700	“
5	Pueyrredón	“	1895	782.000	“
6	Garibaldi	“	1893	752.000	“
7	Buenos Aires	Crucero	1893	383.000	Inglaterra
8	9 de Julio	“	1891	293.000	“
9	Libertad	Guardacostas	1890	176.000	“
10	Independencia	“	1890	176.000	“
11	Rosario	Cañonero	1908	81.445	“
12	Paraná	“	1908	81.445	“
13	P. Sarmiento	Buque Escuela	1898	105.000	“
14	Alm. Brown	“	1890	270.000	“
15	25 de Mayo	“	1889	260.000	“
16	Patagonia	“	1885	100.000	Austria-Hungría
17	Uruguay	“	1874	32.000	Inglaterra
18	El Plata	Monitor	1874	85.600	“
19	Los Andes	“	1875	85.600	“
20	Patria	Crucero torpedero	1893	87.000	“
21	Espora	Cazatorpedero	1890	45.000	“

22	Jujuy	Destructor de mar	1910	124.360	Alemania
23	Catamarca	“	1910	124.360	“
24	Córdoba	“	1910	124.360	“
25	La Plata	“	1910	124.360	“
26	Entre Ríos	Destructor	1896	35.570	Inglaterra
27	Corrientes	“	1896	35.570	“
28	Misiones	“	1896	35.570	“
29	Murature	Torpedero de mar	1891	18.000	“
30	Comodoro Py	“	1891	18.000	“
31	Buchardo	Torpedero	1890	12.600	“
32	Jorge	“	1890	12.600	“
33	Thorne	“	1890	12.600	“
34	Pinedo	“	1890	12.600	“
35	Bathurst	“	1890	12.600	“
36	King	“	1890	12.600	“
BUQUES AUXILIARES					
	Nombre	Tipo	Año de construcción	Costo (libras)	Origen
1	Pampa	Transporte	1895	47.000	Inglaterra
2	Chaco	“	1890	30.000	“
3	Guardia Nacional	“	1914	50.424	“
4	1° de Mayo	“	1890	18.000	“
5	Vicente Fidel López	“	1906	7.600	Alemania
6	Maipú	“	1880	35.000	Inglaterra
7	Piedrabuena	“	1874	32.000	“
8	Constitución	“	1875	13.678	“
9	República	“	1875	13.678	“
10	Azopardo	Aviso	1884	19.000	Austria
11	Gaviota	“	1888	8.000	Alemania
12	Golondrina	“	1888	8.000	“
13	Bahía Blanca	“	1888	8.000	“
14	Resguardo	“	1874	5.000	Inglaterra
15	Vigilante	“	1874	5.000	“
16	Alf. Mackinlay	Balizador	1914	20.306	Holanda
17	Pilcomayo	Grúa	1875	13.678	Inglaterra
18	Fulton	Minador	1897	13.678	“
19	Sayhueque	Policía fluvial	1901	8.015	“
20	Inacayal	“	1901	8.015	“
21	Namuncurá	“	1901	6.000	“

22	Teuco	“	1884	6.000	“
23	Ona	Remolcador	1913	22.200	“
24	Querandí	“	1914	22.200	“
25	Tehuelche	“	1900	7.875	“
26	Fueguino	“	1900	7.875	“
27	Delfín	“	1900	1.600	Argentina
28	Penguín	“	1900	1.600	“
29	Cormorán	“	1900	1.700	“
30	Petrel	“	1900	1.700	“
31	Albatros	“	1901	2.800	“

*Los acorazados se integraron a la flota en 1915

1917					
BUQUES DE GUERRA					
	Nombre	Tipo	Año de construcción	Costo c/u (libras)	Origen
1	Rivadavia	Acorazado	1910	2.214.000	Estados Unidos
2	Moreno	“	1910	2.214.000	“
3	Gral. San Martín	Crucero acorazado	1896	668.200	Italia
4	Gral. Belgrano	“	1896	696.700	“
5	Pueyrredón	“	1895	782.000	“
6	Garibaldi	“	1893	752.000	“
7	Buenos Aires	Crucero	1893	383.000	Inglaterra
8	9 de Julio	“	1891	293.000	“
9	Libertad	Guardacostas	1890	176.000	“
10	Independencia	“	1890	176.000	“
11	Rosario	Cañonero	1908	81.445	“
12	Paraná	“	1908	81.445	“
13	P. Sarmiento	Buque Escuela	1898	105.000	“
14	Alm. Brown	“	1890	270.000	“
15	Uruguay	“	1874	32.000	“
16	El Plata	Monitor	1874	85.600	“
17	Los Andes	“	1875	85.600	“
18	Patria	Crucero torpedero	1893	87.000	“
19	Jujuy	Destructor de mar	1910	124.360	Alemania
20	Catamarca	“	1910	124.360	“

21	Córdoba	“	1910	124.360	“
22	La Plata	“	1910	124.360	“
23	Entre Ríos	Destructor	1896	35.570	Inglaterra
24	Corrientes	“	1896	35.570	“
25	Misiones	“	1896	35.570	“
26	Murature	Torpedero de mar	1891	18.000	“
27	Comodoro Py	“	1891	18.000	“
28	Buchardo	Torpedero	1890	12.600	“
29	Thorne	“	1890	12.600	“
30	Pinedo	“	1890	12.600	“
31	Bathurst	“	1890	12.600	“
BUQUES AUXILIARES					
	Nombre	Tipo	Año de construcción	Costo (libras)	Origen
1	Bahía Blanca	Transporte	1911	196.229	Alemania
2	Pampa	“	1895	47.000	Inglaterra
3	Chaco	“	1890	30.000	“
4	Guardia Nacional	“	1914	50.424	“
5	Ministro Ezcurra	“	1914	50.424	“
6	Ing. Luis A. Huergo	“	1917	114.000	Estados Unidos
7	Aristóbulo del Valle	“	1917	88.000	Estados Unidos
8	1° de Mayo	“	1890	18.000	Inglaterra
9	Vicente Fidel López	“	1906	7.600	Alemania
10	Piedrabuena	“	1874	32.000	Inglaterra
11	Constitución	“	1875	13.678	“
12	República	“	1875	13.678	“
13	Azopardo	Aviso	1884	19.000	Austria
14	Gaviota	“	1888	8.000	Alemania
15	Golondrina	“	1888	8.000	“
16	Bahía Blanca	“	1888	8.000	“
17	Resguardo	“	1874	5.000	Inglaterra
18	Vigilante	“	1874	5.000	“
19	Adhara	Yatch	1910	3.930	“
20	Alf. Mackinlay	Balizador	1914	20.306	Holanda
21	Ingeniero Iribas	“	1891	7.860	Francia
22	Pilcomayo	Grúa	1875	13.678	Inglaterra
23	Fulton	Minador	1897	13.678	“
24	Sayhueque	Policía fluvial	1901	8.015	“

25	Inacayal	“	1901	8.015	“
26	Namuncurá	“	1901	6.000	“
27	Teuco	“	1884	6.000	“
28	Draga 206 c	Draga	1904	35.028	Holanda
29	Draga 211 c	Draga	1912	77.694	Escocia
30	Uruguay	Hidrografía	1874	32.000	Inglaterra
31	Ona	Remolcador	1913	22.200	“
32	Querandí	“	1914	22.200	“
33	Tehuelche	“	1900	7.875	“
34	Fueguino	“	1900	7.875	“
35	Delfín	“	1900	1.600	Argentina
36	Penguin	“	1900	1.600	“
37	Cormorán	“	1900	1.700	“
38	Petrel	“	1900	1.700	“
39	Albatros	“	1901	2.800	“
40	Rawson	“	1906	3.000	“
41	Remolcador n°1	“	1883	3.905	Inglaterra
42	Remolcador n°2	“	1881	3.113	“
43	Corvina	“	1881	3.113	“
44	Mero	“	1881	3.113	“
45	Bermejo	“	1875	13.678	“

1923					
BUQUES DE GUERRA					
	Nombre	Tipo	Año de construcción	Costo c/u (libras)	Origen
1	Rivadavia	Acorazado	1910	2.214.000	Estados Unidos
2	Moreno	“	1910	2.214.000	“
3	Gral. San Martín	Crucero acorazado	1896	668.200	Italia
4	Gral. Belgrano	“	1896	696.700	“
5	Pueyrredón	“	1895	782.000	“
6	Garibaldi	“	1893	752.000	“
7	Buenos Aires	Crucero	1893	383.000	Inglaterra
8	Libertad	Guardacostas	1890	176.000	“
9	Rosario	Cañonero	1908	81.445	“
10	Paraná	“	1908	81.445	“
11	P. Sarmiento	Buque Escuela	1898	105.000	“
12	Alm. Brown	“	1890	270.000	“
13	Jujuy	Destructor de mar	1910	124.360	Alemania

14	Catamarca	“	1910	124.360	“
15	Córdoba	“	1910	124.360	“
16	La Plata	“	1910	124.360	“
17	Entre Ríos	Destructor	1896	35.570	Inglaterra
18	Corrientes	“	1896	35.570	“
19	Misiones	“	1896	35.570	“
BUQUES AUXILIARES					
	Nombre	Tipo	Año de construcción	Costo (libras)	Origen
1	Bahía Blanca	Transporte	1911	196.229	Alemania
2	Guardia Nacional	“	1914	50.424	Inglaterra
3	Ministro Ezcurra	“	1914	50.424	“
4	Río Negro	“	1862	30.000	Escocia
5	Patagonia	“	1885	100.000	Austria-Hungría
6	1° de Mayo	“	1890	18.000	Inglaterra
7	Vicente Fidel López	“	1906	7.600	Alemania
8	Alf. Mackinlay	Balizador	1914	20.306	Holanda
9	Uruguay	Hidrografía	1874	32.000	Inglaterra
10	América	¿??	1920	¿?	Estados Unidos
11	Azopardo	¿??	1919	¿?	Estados Unidos
12	A 1	Rastreador- Minador	1916	88.406	Alemania
13	A 2	“	1916	88.406	Alemania
14	A 3	“	1916	88.406	“
15	A 4	“	1916	88.406	“
16	A 5	“	1917	88.406	“
17	A 6	“	1918	88.406	“
18	A 7	“	1919	88.406	“
19	A 8	“	1918	88.406	“
20	A 9	“	1918	88.406	“
21	A 10	“	1918	88.406	“
22	Fulton	Minador	1897	13.678	Inglaterra
23	Gaviota	Aviso	1888	8.000	Alemania
24	Ushuaia	“	1888	8.000	“
25	Resguardo	“	1874	5.000	Inglaterra
26	Vigilante	Aviso	1874	5.000	“
27	Ona	Remolcador	1913	22.200	“
28	Querandí	“	1914	22.200	“
29	Tehuelche	“	1900	7.875	“

30	Fueguino	“	1900	7.875	“
----	----------	---	------	-------	---

Fuente: Estadística de elaboración propia en base a las Memorias del Ministerio de Marina 1914-1923.