



Departamento de Humanidades
UNIVERSIDAD NACIONAL DEL SUR

Tesina de Licenciatura en Historia

Director: Dra. Mabel Cernadas de Bulnes

**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).**

Francesco Nahuel VENTURINI DI BIASI

BAHÍA BLANCA – ARGENTINA

NOVIEMBRE DE 2012

Prefacio

Esta Tesina se presenta como trabajo final para obtener el título de licenciado en Historia de la Universidad Nacional del Sur. Contiene el resultado de la investigación desarrollada por el profesor Francesco Nahuel Venturini Di Biassi, en la orientación Historia Argentina Contemporánea, bajo la dirección de la Doctora en Historia Mabel Cernadas de Bulnes.

Agradecimientos

Resulta un ejercicio reflexivo profundo plasmar en el papel a todas aquellas personas que hicieron posible el estar escribiendo estas líneas. En primer lugar mi dedicatoria va dirigida a mis padres y hermana, quienes me apoyaron emocionalmente en todo momento con sus palabras y acciones para que este trabajo de investigación llegue a buen puerto. Un sincero y profundo Gracias por estar conmigo una vez más.

A mi amigo personal y orientador en Historia Naval, Teniente de Navío Mauro Figueroa, quien con su apoyo incondicional, conocimientos de la materia, sugerencias, ideas enriquecedoras, observaciones, tiempo, paciencia y puntillismo supo guiarme en esta especialidad en la que estoy incursionando. Además de lo mencionado, sin él hubiese sido muy difícil conseguir fuentes primarias y datos esenciales que son sustanciales para la tesina.

A mi directora de tesina Dra. Mabel Cernadas de Bulnes, quien con su tiempo y aportes desde lo académico y metodológico, supo orientarme en todo momento.

Al Director del Archivo General de la Armada (AGARA), Capitán de Fragata Cesar Gabriel Pasquali, quien me abrió las puertas de ese repertorio para que busque toda la documentación del período que necesitaba. También a la totalidad de su personal militar y civil, que me ayudaron a encontrar lo que estaba buscando.

Al personal de la Biblioteca y Hemeroteca del Diario La Prensa y a su directora, la Licenciada Graciela Moyano.

Al personal del Archivo Histórico de la Honorable Cámara de Diputados y Honorable Cámara de Senadores, gracias a ellos pude consultar las sesiones secretas de la ley.

Al personal de la hemeroteca de la Biblioteca Popular Bernardino Rivadavia.

Al personal del Museo Naval del Tigre.

A mis amigos de siempre, que echaron de menos mi presencia en más de una ocasión por la investigación, entendiéndome y dándome palabras de aliento en todo momento.

Y por último a la Universidad Nacional del Sur (UNS), especialmente a los profesores que tuve como alumno. Todos ellos supieron trasmitirme por medios de sus conocimientos, las herramientas necesarias para que hoy pueda ejercitar la profesión que abrigué desde pequeño.

Introducción

A inicios de la década de 1920, la Marina argentina estaba en un período de estancamiento y desinversión con respecto a sus buques de guerra debido a las consecuencias de la Primera Guerra Mundial, el desarme de varias potencias europeas y la inexistencia de un peligro real que pudiese amenazar la paz e integridad soberana del país.

Marcelo T. de Alvear asumió la primera magistratura a fines de 1922 y se encontró con un país que se recuperaba lentamente de la crisis económica surgida de la conflagración europea¹. En su gobierno, las Fuerzas Armadas adquirieron una cuota de poder político e importancia que no habían tenido durante la gestión anterior. En el plano internacional existió una tendencia favorable debido a la alta demanda de productos agrícolas y ganaderos. En el ámbito interno, la coyuntura política, la cercanía del presidente con los altos jefes militares y las necesidades de modernizar el equipamiento bélico favorecieron el incremento del poderío militar.

Por ello, la relación del nuevo gobierno con los sectores castrenses mejoró y sus jefes impulsaron modificaciones sustanciales en las instituciones militares. Este cambio de política se tradujo en una fuerte inversión económica que permitió la renovación del material bélico, que en muchos casos se encontraba obsoleto a causa de su antigüedad, falta de mantenimiento y de los avances tecnológicos desarrollados en la contienda mundial.

El Ministerio de Marina estuvo ocupado por el almirante Manuel Domecq García², quien impulsó la renovación de la escuadra con un proyecto de ley que permitió la modernización de los dos acorazados y cuatro torpederos, núcleo principal de la flota de mar³. Poco tiempo después, el funcionario fomentó un plan para disponer de fondos para la compra de nuevos buques, construcción y mejoramiento de bases navales.

¹ Alan Rouquiè, *Poder Militar y Sociedad Política en la Argentina*, Buenos Aires, Emecé Editores, 1983, p. 164.

² Nació en la ciudad de Buenos Aires, egresando en 1877 como guardiamarina de la Escuela Naval cinco años después de que fuese fundada por Sarmiento.

En las convulsionadas jornadas de 1893 estuvo de comandante del acorazado *Almirante Brown*, teniendo una participación activa en los combates que sostuvieron los leales al gobierno contra las fuerzas sediciosas lideradas por Yrigoyen y Alem. El 26 de septiembre se cañoneó con la torpedera rebelde *Murature*, causándole varias bajas entre muertos y heridos.

Años más tarde fue comisionado para realizar la contratación y supervisión de un buque de instrucción, que sería la fragata *Presidente Sarmiento*. Debido a su desempeño, la superioridad lo envió como Jefe de la Comisión a fiscalizar la construcción y botadura en astilleros genoveses de los cruceros acorazados *Moreno* y *Rivadavia*. En consonancia con la rúbrica de los *Pactos de Mayo* (1902), los buques fueron vendidos al Japón en enero de 1904. Como agradecimiento por parte del emperador nipón, fue invitado en carácter de observador naval al teatro de operaciones con el fin de presenciar las acciones bélicas a bordo de los buques de la Marina Imperial del Japón. Durante los dos años que duró su estadía (1904-1906), adquirió conocimientos que fueron fundamentales para el desarrollo de la Marina de Guerra moderna argentina de principios del siglo XX.

³ Estos trabajos estuvieron contemplados en la Ley N° 11.222 promulgada por el Congreso en el año 1923.

La preocupación del desgaste temporal y el atraso tecnológico de los navíos fue analizado por los círculos navales y grupos afines, quienes apoyaron el intento de remplazo de las unidades de mayor antigüedad⁴. El proyecto ingresó a la Cámara de Senadores en 1926 y luego pasó a Diputados, donde se produjeron intensos debates en torno a su aprobación.

El presente trabajo tendrá como propósito central aproximarse a los actores e instituciones que estuvieron involucrados –directa e indirectamente- en la promulgación y ejecución de la Ley de Renovación de Material Naval N° 11.378⁵. Para ello utilizaremos como herramienta de análisis los aportes que permiten comprender a las instituciones estatales desde una multiplicidad de racionalidades, intereses e intenciones presentes en la creación y actuación de éstas y de los sujetos que les dieron vida. Se intenta superar la visión del Estado como “actor unívoco y auto-consciente, que es comparable a la identidad de una persona”⁶.

La importancia de estudiar esta temática radica en el aporte de datos y procesos históricos de corta duración que, manifestados a instancias de una ley particular, reflejan la política exterior en materia militar llevada adelante por los gobiernos radicales de Marcelo Torcuato de Alvear (1922-1928) e Hipólito Yrigoyen (1928-1930). Además, pueden distinguirse los debates y concepciones ideológicas opuestas al momento de tratar el proyecto en sesiones públicas y secretas en el Parlamento, como así también los intereses políticos y económicos de varias naciones de Europa que entraron en pugna para lograr que la Argentina adquiriese las unidades flotantes en sus casas constructoras.

Una vez promulgada la ley, los debates y tensiones surgidas en el seno de la institución naval y la relación dialógica establecida con el poder político nacional dieron cuenta de la inescindibilidad de las Fuerzas Armadas, en nuestro caso la Marina, con una política superior dictada y orientada por el poder ejecutivo de turno que si bien otorgó un importante margen de *autonomía*⁷ a la institución, también avaló, modificó y censuró decisiones adoptadas por los mandos militares superiores.

⁴ A partir de ahora, denominaremos unidades y medios flotantes a los buques de guerra.

⁵ Con sus fondos, se adquirieron dos cruceros y tres submarinos a Italia, dos exploradores a España, tres destructores a Gran Bretaña, se construyó e inauguró la dársena de submarinos en Mar del Plata, se adquirieron otras unidades auxiliares, aviones y material de guerra, etc.

⁶ Bohoslavsky Ernesto; Soprano Germán (Ed.), *Un estado con rostro humano. Funcionarios e instituciones estatales en Argentina (desde 1880 hasta la actualidad)*, 1ª ed., Buenos Aires, Prometeo Libros, 2010, p. 23.

⁷ Entendemos a la autonomía castrense como una *autoridad con capacidad de toma de decisiones en la institución*, la cual puede ser ofensiva como defensiva. Es ofensiva si su propósito es político al intentar limitar las prerrogativas del gobierno fortaleciendo sus propias facultades de toma de decisiones. En cambio, se concibe como defensiva si su meta es más institucional, un medio por el cual protegen el núcleo de sus funciones profesionales contra la indeseada interferencia de civiles, lo que creen que pueda llegar a interferir en la profesionalización, modernización y bienestar de la Fuerza. Cfr. Pion Berlin David, *Autonomía militar y democracias emergentes en América del Sur* en Revista de Sociedad, Cultura y Política. Vol. 5, n°12, Universidad Nacional de Quilmes.

La historiografía argentina ha producido escasos trabajos relacionados a temáticas navales, especialmente de las primeras décadas del siglo XX, período histórico donde fueron configurados los rasgos fundacionales de la Marina moderna. En este sentido, es necesario señalar el lugar común en el que se sitúan la mayor parte de los estudios relacionados a los militares: la homogeneización y la generalización en la que se incurre al contener en un término idéntico a grupos que, si bien tienen un denominador común que los unifican en el campo de lo militar o castrense, poseen matices que adquieren una dimensión definitoria al momento de abordar los procesos históricos contemporáneos.

Se engloba dentro de un mismo grupo al Ejército, la Marina y Aeronáutica, atribuyéndoles una unicidad en cuanto a la configuración de la institución y a los dispositivos sobre los cuales se asientan los proyectos, comportamientos, las mentalidades, las relaciones de alianzas y negociaciones con el medio civil y entre militares, instrumentando similares razonamientos ante los procesos históricos, cuando, graduando la escala de análisis, nos encontramos con una intensa heterogeneidad subyacente, que los distingue, identifica y clasifica de los “otros militares” o del poder civil.

Esta tendencia, desde hace poco más de dos décadas, comenzó a revertirse. Surgieron publicaciones que acusaron un paulatino cambio de orientación con respecto al escenario planteado. La presencia de oficiales, suboficiales y personal civil tanto en ámbitos universitarios como en espacios académicos específicos a la disciplina histórica, favoreció un cambio de perspectiva en la producción de las investigaciones, incorporándose gradualmente nuevas temáticas y una renovada concepción metodológica.

En relación al tema abordado, Francisco Senesi publicó en 1947 una breve investigación acerca de los entretelones políticos y económicos que se produjeron en el gobierno y el Congreso, los que finalmente llevaron a la sanción de la ley⁸. Testigo privilegiado de los acontecimientos de la Marina que aquí son objeto de estudio, brindó nombres y hechos que permiten identificar a oficiales y personas allegadas a Yrigoyen que lograron la anuencia del bloque personalista para la sanción de la Ley de Armamentos.

Medio siglo más tarde, Guillermo Montenegro publicó *El armamentismo naval argentino en la era del desarme*⁹, uno de los primeros trabajos que plantearon la cuestión de las adquisiciones navales en las primeras décadas del siglo XX por parte del Estado argentino, insertadas en un marco nacional e internacional que condicionaron cuantitativa y

⁸ Senesi Francisco, *Hipólito Yrigoyen y los armamentos navales de 1926*, Buenos Aires, 1947.

⁹ Montenegro Guillermo, *El armamentismo naval argentino en la era del desarme, aspecto de las políticas exteriores y de defensa del gobierno del Dr. Marcelo T. de Alvear*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2002.

cualitativamente las compras. Para ello, el autor realizó una articulación entre varios ejes centrales: las tensiones de nuestro país con los estados limítrofes, las percepciones y las visiones geoestratégicas que influían directamente en las marinas extranjeras. Esta propuesta se complementa con la puesta en escena de las instancias políticas y económicas llevadas a cabo por los gobiernos argentinos. El trabajo constituye una propuesta innovadora por el tratamiento del material bibliográfico, el período que abarca y la configuración de los temas abordados que lo convierte en una publicación de obligada referencia en la presente investigación.

Una serie de artículos vinculados al proceso de adquisición y construcción de los primeros submarinos argentinos clase *Tarantino* son reunidos en un libro que edita la comunidad de submarinistas latinoamericanos *El Snorkel*¹⁰. Si bien todos los estudios son interesantes para la investigación, se destaca uno en especial publicado por Francesco Tamburini para el *Bolletino d'Archivio dell'Ufficio storico della Marina Militare* en el año 2007¹¹. Su importancia se asienta en las fuentes inéditas italianas que presenta sobre el proceso de construcción de los sumergibles.

Guillermo Oyarzábal, en la separata realizada para la Nueva Historia Argentina, analizó la situación de las Fuerzas Armadas durante el período 1914 – 1943¹². Sin embargo, a diferencia de otros estudios, el trabajo mostró las simetrías y asimetrías existentes en el seno de ambas instituciones, como así también los cambios y permanencias que hubo en el transcurso de los casi treinta años que abarca el artículo.

Hipótesis de trabajo

La hipótesis del trabajo aquí desarrollada versa sobre la aplicación de la Ley de Renovación del Material Naval N° 11378 -1926- que repercutió en la infraestructura y desarrollo de la Marina de Guerra.

Estas acciones, fueron impulsadas y avaladas por el gobierno de Marcelo T. de Alvear, respondiendo a una política de defensa que generó un complejo entramado de relaciones

¹⁰ Tamburini Francesco, Iñurrieta Elvira, Paz Roberto, *Los tarantinos 1933-1960*. Buenos Aires, El Snorkel, 2009.

¹¹ *I sommergibili tipo "Cavallini" per la Repubblica Argentina. Un caso di politica commerciale del fascismo in America Latina* en *Bolletino d'Archivio dell'Ufficio storico della Marina Militare*, anno XXI, marzo 2007.

¹² Oyarzábal Guillermo, *Las Fuerzas Armadas: 1914 – 1943*, en *Nueva Historia de la Nación Argentina, volumen 8, cuarta parte: La Argentina del siglo XX 1914 – 1983*. Buenos Aires, Editorial Planeta, 2001, pp. 179 – 211.

individuales e institucionales entre el poder político y el militar, que se prolongaron, profundizaron y complejizaron durante la segunda gestión de Hipólito Yrigoyen.

Objetivo General

- Analizar el impacto que la Ley de Renovación de Material Naval tuvo en la Armada Argentina y sus repercusiones en el ámbito socio-político nacional.

Objetivos Específicos

- Comprender el nivel de participación de los oficiales navales en la formulación de la legislación.
- Examinar las estrategias implementadas por los sectores interesados para la sanción y promulgación de la ley.
- Analizar las pugnas y controversias que generó la sanción de la misma con la posterior adquisición del material bélico en los ámbitos políticos, económicos y castrenses.
- Interpretar el rol jugado por parte de la prensa escrita durante el tratamiento de la legislación y luego de su promulgación.

Antecedentes de la Ley de Renovación de Material Naval

La legislación nacional que contempló la adquisición de unidades flotantes y el crecimiento de la Armada se remonta hacia los primeros años de consolidación del Estado. En el siglo XIX, los conflictos armados emprendidos por la Argentina durante las luchas por la Independencia, los bloqueos navales anglo-franceses y la Guerra del Paraguay (1864-1870) habían evidenciado las enormes deficiencias que tenía el país para enfrentar operaciones bélicas en el ámbito fluvial y marítimo.

Domingo Faustino Sarmiento, consciente de esta situación e influido por su permanencia como embajador en los Estados Unidos bajo la presidencia de Bartolomé Mitre (1862-1868), promovió una vez en el Poder Ejecutivo (1868-1874) la adquisición de unidades de río aptas para la incipiente Marina, además de impulsar la construcción del primer arsenal naval y la

creación de un instituto (1872) para la formación de los futuros oficiales¹³. En ese mismo año, se promulgó la primera Ley de Adquisición de Armamentos Navales N° 496, plasmada con el atraque en Dársena Norte de ochos unidades fluviales construidas en astilleros ingleses.

Durante el mandato de Carlos Pellegrini (1890-1892) se reforzó la escuadra con la compra de dos cruceros y cuatro caza torpederas con fondos de la Ley N° 2802 de 1891. A partir de 1893, un incremento de las tensiones entre Argentina y Chile por disputas en la demarcación de límites cordilleranos¹⁴, impulsaron la llegada entre 1896 y 1898 de cuatro cruceros acorazados italianos, mientras que otros dos tuvieron que venderse al Japón con motivo de la firma de los Pactos de Mayo (1902)¹⁵.

En 1904, Brasil sancionó una Ley de Armamentos para comprar navíos con gran capacidad de fuego que respondían a las concepciones más modernas de la época. Así, el país vecino adquirió tres acorazados tipo *dreadnought*¹⁶, tres cruceros, diez destructores y tres submarinos.

La Armada junto a sectores políticos liderados por el canciller Estanislao Zeballos, solicitó al presidente Figueroa Alcorta (1906-1910) y al Congreso la aprobación de una nueva ley para incrementar el poder naval¹⁷. Luego de la formación de una comisión asesora presidida por el Ministro de Marina, contralmirante Onofre Betbeder, para analizar el tipo de buques

¹³ La Escuela Naval Militar.

¹⁴ “La preocupación en relación con el país trasandino, se profundizaba junto con las contradicciones políticas, las suspicacias castrenses y el uso interesado del periodismo de ambas naciones, que continuamente agregaban elementos de perturbación”. Guillermo Oyarzábal, *Los Marineros de la Generación del 80*, 2° edición, Buenos Aires, Emecé Editores, 2005, p. 216.

¹⁵ A partir del denominado *Abraço del Estrecho* en 1899 entre los mandatarios presidenciales Julio Argentino Roca -1880-1886- y su par trasandino Federico Errázuriz -1896-1901-, ambas naciones acordaron someter a juicio arbitral las controversias surgidas que no pudieran ser solucionadas mediante negociaciones directas. El árbitro designado era el Rey de Gran Bretaña y en segundo término el gobierno de la Confederación Suiza. Otro de los apartados del pacto, señalaba el común acuerdo de desistir en la adquisición de naves de guerra –en construcción o en estudio- procurando buscar los medios para mantener ambas flotas en una “discreta equivalencia”.

¹⁶ Fue un tipo de acorazado de origen británico que revolucionó la industria bélica naval. Entre sus características principales se destacaban los cañones de grueso calibre que permitían un poder de fuego a mayor alcance -que pasaron a ser monocalibre- y una protección acorazada superior a las antiguas unidades. Además, la propulsión mediante turbinas de vapor le permitía una mayor velocidad. Cfr. José Mas Godayol (dir.), *La Marina: Perfiles*, vols. I-II, Barcelona, Editorial Delta, 1983; Roberto Pertusio y Guillermo Montenegro, *El poder naval y el entorno geopolítico (1890-1945)*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2004, entre otros.

¹⁷ Esta expresión, fue utilizada por el marino estadounidense Alfred Mahan en 1890 para definir a la nación que poseyera una flota capaz de navegar sin riesgo de exponerse a peligros de importancia frente a embarcaciones de otras banderas y pudiera asegurar la libre circulación de sus convoyes mercantes con el fin de mantener el comercio de ultramar resguardado. Para el marino estadounidense, el poder naval dependía de la existencia e interrelación de cuatro fuentes: una comunidad marítima, recursos naturales, estilo de gobierno y la geografía. Estas ideas se expandieron rápidamente por los principales países del mundo, potenciando la carrera armamentista naval.

que convenían al país, se elevó el proyecto de ley al Parlamento¹⁸. A pesar de las fuertes críticas de los opositores, tuvo curso favorable y finalmente fue sancionada en diciembre de 1908¹⁹.

Con la construcción de los dos acorazados argentinos en los astilleros estadounidenses *Fore River Shipbuilding Company*²⁰ y cuatro destructores alemanes²¹ se logró revertir la supremacía naval en la región que detentaba Brasil.

Proyectos y necesidades navales de la Nación hacia 1926

Las ideas elaboradas por Alfred Mahan y Friedrich Ratzel²² sobre el poder naval y sus aspectos continuaron vigentes una vez finalizada la Primera Guerra Mundial.

En el contexto internacional, con el objetivo de evitar un enfrentamiento bélico de tan devastadoras consecuencias, la Conferencia de Desarme y el Tratado de Washington (1921) limitaron la cantidad de pertrechos militares y el tonelaje para cada tipo de buque que se construyeran a futuro. Esta decisión afectó a todos los países con intenciones de involucrarse en una carrera armamentística o de recuperar parte del material perdido en la contienda²³.

En aquel marco de inestabilidad, Argentina, Brasil y Chile se disputaban la hegemonía de la región, siendo la economía una de las variables que la definían. Su desarrollo se potenciaba con una flota mercante numerosa y activa que incentivaba el avance comercial, la cual debía

¹⁸ A efectos aclaratorios, señalamos que los grados militares del personal de oficiales superiores durante esa época eran: capitán de navío, contralmirante, vicealmirante y la máxima jerarquía, almirante.

¹⁹ Señalaba en su artículo primero: “Autorízase al Poder Ejecutivo a adquirir dos acorazados, seis destructores de primera clase, destinados a acompañar a la escuadra y doce de segunda clase, para la defensa permanente del Río de la Plata y de Bahía Blanca; y también para la adquisición de armamento y material de guerra, a fin de completar la dotación necesaria para las formaciones del Ejército de primera línea movilizado”.

También se enunció la posibilidad de incrementar la flota con un tercer acorazado, tres destructores y cuatro torpederas en caso de ser necesario, planes que no llegaron a concretarse. Cfr. Francesco Nahuel Venturini, *Adquisiciones y controversias en torno a los acorazados Moreno y Rivadavia*, en *Revista Digital del Instituto Universitario Naval N° 3*, Buenos Aires, Instituto Universitario Naval, 2011.

²⁰ Luego de la supervisión exigente y minuciosa de la comisión técnica enviada al país del norte, los acorazados surcaron por primera vez las aguas argentinas en los años 1914 y 1915 respectivamente. Los buques – clasificados dentro de los de primera línea - fueron el *Rivadavia* y *Moreno*.

²¹ Fueron bautizados *Catamarca*, *Jujuy*, *Córdoba* y *La Plata* y llegaron al país en 1912. Los restantes ocho destructores encargados (cuatro a Francia y otros cuatro a Inglaterra) fueron retenidos por las naciones europeas para la Primera Guerra Mundial.

²² Fue uno de los pioneros de la geopolítica, acuñando el concepto de *espacio vital*. Como antropólogo evolucionista, consideraba a los intercambios sociales y económicos como un fuerte elemento para el progreso de las sociedades. En Till Geoffrey, *Estrategia marítima y la era nuclear*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1988.

²³ Ninguno de los países americanos, salvo Estados Unidos, tenían la tecnología y personal capacitado e infraestructura necesaria para construir astilleros que boten naves similares a las construidas por algunos países europeos, Japón y Rusia.

estar protegida por una escuadra de guerra moderna capaz de persuadir a otras naciones de intentar actos hostiles²⁴.

La otra variable – inseparable del progreso económico – era el rol asignado a la flota de mar como elemento primordial para la defensa de la soberanía nacional en salvaguarda de las vías de comunicaciones marítimas y fluviales; así también el resguardo de las riquezas del mar territorial²⁵.

En esta línea se encontraban algunos oficiales que observaban la importancia de poseer una marina de guerra y otra mercante, en sintonía con las concepciones vigentes en ese momento sobre el poder naval, resignificadas en relación a las potencialidades y necesidades de la Argentina²⁶.

La institución naval proyectaba hipótesis de conflicto contra los países limítrofes siempre en términos defensivos, comparando el tonelaje y tipo de buques que poseía con Brasil y Chile por separado, mientras que en un segundo plano se llegaba a avizorar una coalición de ellos frente a Argentina, cotejando el poder de fuego de cada uno de los bandos²⁷.

A comienzos de 1923, el Estado Mayor dependiente del Ministerio de Marina realizó un pormenorizado informe comparativo del poder naval de aquellos estados, visualizando las capacidades y falencias de cada uno. Para ello se basaron en las especificaciones técnicas de las embarcaciones, las condiciones geográficas de cada país, la infraestructura existente – puertos y arsenales -, los recursos materiales y humanos, la marina mercante y los factores morales.

La importancia de este informe oficial radicó en explicitar qué concepciones geoestratégicas poseían los marinos de la época, las percepciones de los países limítrofes en base a las informaciones recabadas y las necesidades materiales no sólo bélicas, sino

²⁴ La Gran Guerra confirmó estas ideas cuando los países beligerantes debieron proteger sus convoyes comerciales para no ser atacados en altamar y en combates navales decisivos como el de *Jutlandia*. También cabe recordar el papel secundario que tuvo la aviación a causa del incipiente desarrollo de las aeronaves, por lo cual las escuadras navales eran un factor decisivo al momento de la definición de un conflicto.

²⁵ Cfr. Roberto Pertusio, *Una marina de guerra, ¿para hacer qué?*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1998.

²⁶ Para ampliar información sobre el tema del Poder Naval Argentino de este período, se recomienda: Segundo Storni “Intereses argentinos en el mar” (1916), Pedro Casal: “Influencia del Dominio Marítimo” (1918), Jorge Games “Utilización táctica de las diferentes armas en la Guerra Naval” (1921) y Manuel Lagos “El Poder Naval como garantía de la soberanía y prosperidad de la Nación” (1921).

²⁷ “Para determinar el poder naval que debemos mantener, es necesario relacionarlo con el de las potencias que consideremos como probables enemigos [...] Bajo este punto de vista se dispone el estudio comparativo de nuestra escuadra con las de Brasil, Chile y República Oriental, en conjunto [...] para deducir [...] la clase de operaciones que debiéramos emprender en caso de una guerra en los momentos actuales”. Donación Domecq García, Museo Naval de la Nación, “Estudio comparativo de las escuadras argentino-chileno-brasilera”, Estado Mayor del Ministerio de Marina, 1922, p. 16.

económicas que potencialmente le harían falta a la nación si llegasen a iniciarse acciones de guerra²⁸.

En base al panorama presentado por la institución a comienzos de la presidencia del doctor Alvear, el poder político tomó nota de los requerimientos realizados. El mandatorio al leer su primer discurso inaugural de las sesiones ordinarias del Congreso, el lunes 7 de mayo de 1923, dejó en claro su visión acerca del estado en que se encontraba la Marina, qué elementos necesitaba y la función que le competía en pos de los intereses nacionales:

“La Armada ha continuado desarrollando sus actividades de forma encomiable en todo sentido a pesar de que es muy escaso y anticuado el material de que dispone. Es indispensable dotarla de los elementos que necesita para que la eficacia de su probada oficialidad se desarrolle y se mantenga en las condiciones que el país exige. Puesto que constituimos un pueblo laborioso y la mayor parte de nuestra producción necesita, para circular, valerse de las vías fluviales y marítimas, debemos reconocer la obligación de velar porque nuestra marina se encuentre en condiciones de realizar todas sus labores [...]”²⁹.

Al poco tiempo de asumir, concurrió al Círculo Militar y Centro Naval como un gesto de deferencia hacia las Fuerzas Armadas y para diferenciarse de su predecesor. Yrigoyen, a la inversa, en más de una ocasión puso a civiles a cargo de las carteras de Guerra y Marina³⁰, además de tener una relación conflictiva con los oficiales jefes, que se percibía con claridad en ascensos que no siempre respondían a los criterios tradicionales de mérito y antigüedad, sino a favoritismos personales³¹.

El periódico *La Prensa* se hacía eco de la línea argumental muy similar a la que presentaban en lo discursivo el presidente Alvear y la institución naval. El estado de las

²⁸ En el trabajo se dejó en claro que “[...] se lleva a cabo una revista de operaciones probables para determinados casos, sin que ello pretenda constituir ni aún aproximadamente un ante-proyecto de operaciones. Al redactarla se ha pensado en que pueda servir de base para señalar ciertas necesidades de material naval, que se le presentan a nuestro país en determinados casos [...]”. Memoria N°3 “C”, Ministerio de Marina, Departamento de Estudios Históricos Navales, Donación Domecq García, 1923, p. 44.

²⁹ *Presidencia Alvear 1922-1928, Compilación de mensajes, leyes, decretos y reglamentaciones*, Tomo VII, Buenos Aires, Talleres Gráficos, 1928, p. 139.

³⁰ Para los uniformados, la designación de civiles sin vinculación alguna al ámbito castrense simbolizó la ruptura de una costumbre respetada desde tiempos de la consolidación y profesionalización militar, lo cual generó un lógico malestar.

³¹ La restitución económica y del grado militar a los retirados que habían participado activamente en las revoluciones de 1890, 1893 y 1905, el envío de tropas a reprimir las huelgas obreras, la designación de oficiales como gobernadores o altos funcionarios de las provincias intervenidas, la desinversión armamentística y la faccionalización de las Fuerzas Armadas en pos de una politización marcada, fueron elementos que marcaron un contraste con el programa llevado adelante por Alvear. Cfr. Potash Robert, *El Ejército Argentino y la política en la Argentina (I). 1928 - 1945 De Yrigoyen a Perón*, Buenos Aires, Hyspamerica, 1975, pp. 25-29.

unidades, la necesidad de modernizar parte de la escuadra y las editoriales relacionadas con el poder naval de Brasil fueron objeto de numerosos editoriales durante el año 1923³².

A modo de ejemplo, podemos citar un comentario sobre la memoria del Ministerio de Marina correspondiente a 1922 presentada al Congreso en junio del siguiente año:

“La memoria que comentamos [...] dará motivo a que la actividades de los marinos, paralizadas desde hace algunos años, puedan reanudarse en forma verdaderamente seria y eficiente. Para esto, será indispensable el concurso del Congreso, con la sanción de las leyes necesarias para que se cumpla con los recursos pecuniarios que habrá que invertir”³³.

De esta manera, la Armada tenía el apoyo político necesario de la fracción del partido radical identificada con Alvear y de algunos medios impresos para lograr actualizar sus medios operativos mediante modernizaciones y compras en el corto plazo.

Linaje de la familia Alvear y espacios de socialización cívico-militares

Luego de los estudios pormenorizados realizados desde 1922 por el Estado Mayor General de la Armada, se extrajeron conclusiones que reflejaban el estado deficiente en que se encontraban la mayoría de los medios flotantes. Es así que surgieron una serie de necesidades imperiosas que el Ministerio de Marina elevó al presidente Alvear, encontrando una respuesta positiva.

Algunas de las razones que llevaron al dirigente radical a un apoyo firme y sostenido a las Fuerzas Armadas³⁴ se deben rastrear en sus antepasados. A diferencia de su predecesor, poseía ascendente sobre los militares aún antes de alcanzar la primera magistratura. En principio, provenía de un linaje político-militar que se remontaba a las luchas por la independencia de la Corona Española, donde su abuelo Carlos María de Alvear fue protagonista en ellas, llegando a ser Director Supremo de las Provincias Unidas en 1815.

³² El país vecino contrató una comisión naval estadounidense a fines de 1922 que según el matutino, produjo dudas su finalidad y reflató la posibilidad de que se reabriese una carrera armamentista entre las dos naciones. Mientras tanto, cuadros presupuestarios intentaban reflejar la desinversión en las dos instituciones armadas durante la anterior presidencia a comparación de Chile y Brasil. Cfr. *La Prensa*, 6 de abril de 1923, p. 9.

³³ *Ibíd.*, 10 de junio de 1923, p. 14.

³⁴ Además de la ley que permitió la adquisición de moderno equipo bélico francés *Schneider* para el Ejército, fueron construidas nuevas estructuras edilicias, escuelas de formaciones castrenses y aumentadas la cantidad de personal de la Fuerza. Sabsay y Etchepareborda opinan que “Alvear tuvo como uno de sus propósitos fundamentales el adelanto de las Fuerzas Armadas y su personal aspiración era la de mantenerlas a la altura de las exigencias del progreso del país, tanto como de factor de seguridad nacional como de elemento de cultura [...]”. Sabsay Fernando – Etchepareborda Roberto, *Yrigoyen – Alvear – Yrigoyen*, Buenos Aires, Ciudad argentina, 1998, p. 403.

Torcuato Antonio Alvear, el padre de Marcelo, fue el primer intendente de la Ciudad de Buenos Aires desde 1883 a 1887 bajo la presidencia de Julio Argentino Roca. Su madre fue Elvira Pacheco, hija del general Ángel Pacheco, quien comandó las tropas de la Confederación frente a los unitarios³⁵.

Su condición de oficial en la Guardia Nacional hacia los últimos años del siglo XIX llevó al joven dirigente radical no solo a conocer las instituciones militares por dentro, sino además a ser partes de ellas, observando sus potencialidades y limitaciones. Al interactuar con uniformados de carrera en ejercicios bélicos, pudo vivenciar los lazos de camaradería que se establecen entre sus miembros³⁶.

Ya como presidente, la presencia en los actos y conmemoraciones de fechas patrias, su asistencia a las maniobras que realizaba el Ejército y la Marina le otorgaron una dinámica favorable para el planteo, comprensión y solución de las necesidades manifestadas por las instituciones castrenses. Los oficiales superiores y los de más baja graduación sintieron que finalmente sus demandas eran escuchadas con interés: un presidente radical y de alta alcurnia les otorgaba una importancia impensada años antes³⁷.

Por otro lado, era miembro de clubes sociales como el *Círculo de Armas* y el *Jockey Club*, centros frecuentados por marinos que ejercían comandos en reparticiones fundamentales. Estos espacios compartidos por civiles y militares configuraban lazos sociales formales e informales que trascendían lo institucional para establecer redes familiares y comerciales, –en algunos casos estrechos – que pesaban al momento de tomar decisiones de índole político-económica.

Marcela Ferrari planteó en una de sus investigaciones los entramados complejos que se iban conformando entre los elencos políticos y los militares³⁸. Sostuvo que los lazos establecidos entre estos grupos podían clasificarse en cuatro tipos: aquellos que provenían de la participación en espacios relacionados con el ámbito militar, los de pertenencia a familias

³⁵ Luna Félix, *Alvear*, Buenos Aires, Hispanamerica, 1986, cfr. pp. 17-19.

³⁶ “Entre 1896 y 1897 Marcelo, con el grado de Teniente Coronel, comanda el vigésimo Batallón del Regimiento 4º de Infantería [...] y en tal carácter toma parte en las maniobras de Curú Malal, cerca de Pigüe”. *Ibíd*, p. 30.

³⁷ En relación a las expectativas cifradas por los militares en el nuevo mandatario, el historiador francés Alan Rouquiè aseveró: “[...] la candidatura de Alvear no podía desagradar al ejército, sensible a la propaganda contra los políticos oscuros y de origen humilde. Las tradiciones familiares estaban entretreídas de glorias militares [...]”. Rouquiè Alan, *op. cit.*, p. 162.

³⁸ En el capítulo VI de su trabajo, Marcela Ferrari analizó los vínculos existentes entre los elencos políticos, militares y el clero durante la denominada República Radical. Si bien el estudio se centra mayoritariamente en representantes del Ejército, la reconstrucción de los espacios y mecanismos de sociabilidad dan cuenta del vínculo permanente entre civiles y militares. Cfr. Marcela Ferrari, VI, *Lealtades suprapartidarias: personal político, fuerzas armadas e iglesia católica*, en *Los políticos en la República Radical, prácticas políticas y construcción de poder (1916-1930)*, Buenos Aires, Siglo XXI Editores, 2008.

militares, los generados a partir de la participación en las revoluciones radicales y los de pertenencia a las instituciones castrenses³⁹.

En relación con los clubes sociales, pocos uniformados podían llegar a integrar estos selectos círculos de la elite nacional. Al igual que en la actualidad, eran requisitos obligatorios para incorporarse poseer el aval de algunos de sus miembros, pertenecer a familias patricias y abonar una elevada cuota de ingreso⁴⁰. En la década del 20 fueron adherentes del *Círculo de Armas* los generales José Félix Uriburu, Francisco Reynolds, Ángel Allaria, Severo Toranzo, Rosendo Fraga y el coronel Agustín P. Justo.

Entre los marinos, se encontraban los almirantes Juan Martín, Manuel Domecq García y Jorge Campos Urquiza⁴¹. Los dos primeros fueron oficiales con una trascendente y reconocida carrera naval que les permitió llegar a ser titulares del ministerio de Marina (1904-1906 y 1922-1928 respectivamente). En tanto, Campos Urquiza provenía de un linaje militar que tuvo destacada participación en la historia nacional. Su padre fue el general Luis María Campos y su abuelo materno Justo José de Urquiza.

El otro lugar de encuentro para la elite de ese entonces era el *Jockey Club*, fundado en 1882 por el ex presidente Carlos Pellegrini. La función inicial fue emular los centros sociales de Inglaterra y Francia europeos junto al fomento del deporte hípico. Si bien no encontramos en ellos registros de marinos en actividad, es evidente el lazo estrecho de interacción que existía entre el club social y la Marina. Indicio de ello se reflejaba en las reuniones, ceremonias y agasajos en los que oficiales del arma utilizaban las instalaciones del *Jockey*⁴².

Prolegómenos de la Ley N° 11.378

En diferentes épocas, el Ministerio de Marina designó comisiones para preparar proyectos relacionados con la adquisición de navíos y armamento. Estos oficiales formaban parte del Estado Mayor, el cual dependía directamente de la repartición ministerial. Tenía como funciones primordiales el estudio de las cuestiones navales en sus fases tácticas, estratégicas y

³⁹ Más adelante serán estudiadas situaciones en la cual estos lazos poseen relevancia.

⁴⁰ Desde su creación por Mariano Paunero en 1885, el *Círculo de Armas* cuenta con un promedio aproximado de 300 socios para mantener su carácter exclusivo. En un comienzo, surgió como un selecto club recreativo sin fines de lucro para practicar la esgrima. Allí también se realizaban encuentros entre las figuras más prominentes del ámbito político nacional. Las familias Roca, Alvear, Martínez de Hoz, Pinedo y Blaquier, por ejemplo, formaron parte de su nómina.

⁴¹ Rouquiè Alan, op. cit., pp. 118-119.

⁴² Con motivo del ascenso de Ismael Galíndez de capitán de navío a contralmirante, sus allegados militares y civiles le realizaron un almuerzo en este club. *La Prensa*, 8 de abril de 1923, p. 16.

organización de servicios. En el caso puntual del mantenimiento o aumento de la flota, su misión consistía en determinar la cantidad de personal y señalar los recursos necesarios para cumplir con las diversas tareas que se le asignaban⁴³. Otra de sus funciones era el asesoramiento en cuanto a las prácticas y ejercitaciones. En 1925, sus integrantes redactaron un estudio sobre la situación del material de la Armada, sus deficiencias y lo que era necesario realizar para ponerla en mejores condiciones de servicio. En base a ese trabajo, se formuló el proyecto de Ley de Armamentos que una vez enviado al Congreso, sirvió para el despacho de la ley.

En mayo de aquel año, el organismo solicitó a la mayoría de los almirantes que informaran sobre aquello que creyesen necesario comprar para equipar la escuadra en función de las finanzas nacionales. Un mes después, Domecq García presidió una reunión en la cual se intercambiaron opiniones sobre las prioridades, los costos de unidades y armas, construcción de bases aeronáuticas, submarinos y la posibilidad de financiar obras en la base de Comodoro Rivadavia con fondos extraídos de la comercialización petrolífera. El 22 de junio de 1925, el Estado Mayor reformuló un esbozo del proyecto de ley⁴⁴ que permitió elevarlo definitivamente al Congreso ese mismo día⁴⁵.

Puede visualizarse como la concepción y necesidad de renovar el material fue originada desde la misma institución, quien se encargó de elaborar el proyecto de ley con una dinámica signada por modificaciones y correcciones que llevará a crear algunas tensiones entre los oficiales superiores que analizaremos más adelante.

Tratamiento del proyecto en la Cámara de Senadores

El 22 de junio de 1925 el proyecto de compras de material naval fue enviado al Congreso⁴⁶. Contemplaba la adquisición de tres cruceros ligeros, seis destructores, dos grupos de tres submarinos y unidades fluviales; la construcción de una dársena de sumergibles en

⁴³ Donación Domecq García, Museo Naval de la Nación, “Estudio comparativo de las escuadras argentino-chileno-brasilera”, Estado Mayor de Marina, 1923, p. 14.

⁴⁴ El plan inicial presentado el 8 de junio de 1925 aconsejaba la adquisición de 3 cruceros ligeros, 8 destructores, 8 submarinos y un buque hidrógrafo; cada uno con sus especificaciones técnicas. El costo total ascendía a 75 millones de pesos oro. “Antecedentes y cumplimientos de la ley 11.378”, Ministerio de Marina, Archivo General de la Armada, 1928, pp. 12-16.

⁴⁵ El tratamiento de la misma en las cámaras parlamentarias será objeto de análisis en un apartado posterior.

⁴⁶ Según Sabsay y Etchepareborda, durante la presidencia de Alvear “[...] la labor del Congreso Nacional fue más bien escasa [...] Esta situación negativa arreció después de la escisión radical en 1924 y, respetando la verdad histórica, la mayor parte de la legislación proyectada por el Ejecutivo, al igual que en el período anterior fue encarpetada en las comisiones de ambas Cámaras”. Sabsay Fernando – Etchepareborda Roberto, op. cit., p. 357.

Mar de Plata, una Escuela de Aviación en Punta Indio y diversos establecimientos en Puerto Belgrano y Buenos Aires, junto al material auxiliar necesario para cubrir las demandas del servicio. La ley autorizaba la inversión de 75 millones de pesos oro o 170 millones de pesos moneda nacional⁴⁷.

Es necesario establecer comparaciones con los presupuestos nacionales y del Ministerio de Marina durante la presidencia de Alvear para dimensionar las cifras que se estaban barajando. Entre 1923 y 1927, las cuentas anuales del tesoro nacional oscilaron entre los 661 y 1050 millones de pesos oro, o sea, la ley -75 millones de pesos oro - representaría del 11,34% al 7,14% del presupuesto anual. Sí se compara con las erogaciones de la Armada -18.500.000 a 23.700.000 millones de pesos oro - en el mismo periodo, la inversión ascendería del 405% al 316% respectivamente⁴⁸. Estas cifras dan cuenta que si bien se trascurría un período de relativa bonanza económica, la inversión extraordinaria que debía realizar la nación no era menor y conllevaba una pesada carga para las finanzas.

El 4 de julio el pliego reservado ingresó a la Cámara de Senadores. Fue enviado a la Comisión de Guerra y Marina para su estudio⁴⁹, que le dio curso favorable. Las conformaciones partidarias e ideológicas de la Cámara hacían suponer un trámite expeditivo para su aprobación y posterior envío del proyecto a Diputados⁵⁰.

Casi tres meses después, en el último día de actividad de la Cámara, el proyecto se trató en sesión secreta con la presencia de los ministros de Marina y de Hacienda, almirante Manuel Domecq García y doctor Víctor Molina respectivamente. Luego de una breve discusión sobre la conveniencia de realizar el tratamiento en sesión pública o secreta, se impuso la última moción⁵¹.

El senador antipersonalista Ramón Gómez fue el encargado de leer el dictamen de la Comisión de Guerra y Marina aconsejando su aprobación por motivos de patriotismo y defensa nacional.

⁴⁷ Tomamos el equivalente de 1 peso oro a 2,27 pesos moneda nacional.

⁴⁸ Cfr. *Presidencia Alvear 1922-1928, Compilación de de mensajes, leyes, decretos y reglamentaciones*, Tomo I, Buenos Aires, Talleres Gráficos, 1928, p. 114; Potash Robert, op. cit., p. 24; Sabsay Fernando – Etchepareborda Roberto, op. cit., p. 318.

⁴⁹ El presidente de la misma era el ex gobernador conservador correntino Juan Vidal, perteneciente al Partido Autonomista de Corrientes. Lo secundaban los senadores Ramón Gómez, ex Ministro del Interior (1916-1922) enemistado con Hipólito Yrigoyen y Segundo Gallo, antipersonalista.

⁵⁰ Hacia 1925, la cantidad de senadores era 27. De todos ellos, la relación de fuerzas favorecía ampliamente al antipersonalismo, quienes poseían 12 bancas en contraposición con 5 de los yrigoyenistas. Por su lado, los partidos provinciales de extracción conservadora sumaban ocho escaños y los socialistas dos.

⁵¹ El socialista Juan B. Justo al igual que su compañero de partido Mario Bravo, se opusieron a la sesión secreta basándose en el carácter público que tuvieron las reuniones de 1923 por las cuales se sancionó la Ley de Modernización de los acorazados.

“El despacho de la comisión de Guerra y Marina de que se ha dado lectura aconseja la sanción de un proyecto de ley que no necesita ser defendido, porque contempla intereses superiores de la Nación que no pueden discutirse, desde que afectan su propia existencia, a su tranquilidad y engrandecimiento”⁵².

Explicitó el estado precario de las embarcaciones apoyándose en su antigüedad y obsolescencia frente al avance tecnológico en ingeniería naval, además de la importancia demostrada por el submarino y el avión en la última guerra. El deterioro de la escuadra ponía en peligro la seguridad nacional en un país que basaba su riqueza en el comercio marítimo con bases en los puertos de Buenos Aires y Bahía Blanca.

También hizo referencia a la Ley de 1908 -de cumplimiento parcial- para insistir que las compras proyectadas solo servían para paliar las necesidades mínimas de dicha legislación y lograr el tonelaje con que contaba la escuadra en 1916. Con esto último, trataba de aventar suspicacias sobre una posible ley de armamentos que aumentara el poder naval y pusiera en alerta a los países vecinos. Al referirse al personal superior, envió palabras de elogio a los jefes y oficiales de la Escuadra de Mar, al observar que gracias a su celo y esfuerzo encomiables la mayoría de los buques seguían navegando.

Con referencia al monto total del proyecto y al tipo de financiación, la Comisión apoyó la propuesta del Ejecutivo de repartir los 75 millones de pesos oro en 10 cuotas anuales⁵³. Luego de la lectura del despacho, Bravo solicitó el repaso de los antecedentes enviados por el Ministerio de Marina junto al proyecto. Leído el informe complementario, el almirante Domecq García pidió la palabra para ampliar los conceptos enviados por escrito.

El discurso comenzó con una referencia al estado deficiente que se encontraba la Armada a causa de la falta de previsión para renovar el material flotante. Planteó la razón de ser de la institución, el por qué y para qué se la necesita, de acuerdo a lo referido en el Preámbulo de la Constitución Nacional que enunciaba la necesidad de afianzar el bien común mediante la defensa nacional. Identificó en la investidura senatorial el deber de hacer cumplir la Carta Magna y apeló al patriotismo de cada uno de los políticos.

A continuación, expresó su escepticismo hacia las políticas de desarme llevadas adelante por las potencias mundiales y el idealismo declamado por parte de la dirigencia política global:

⁵² Archivo Histórico de la Honorable Cámara de Senadores, Carpeta *Ley Secreta 11.378*, Discurso sin fecha, p. 1.

⁵³ El artículo 4 establecía la suma del plan de renovación del material, no así las anualidades que estaban contempladas en el mensaje adjunto enviado al Congreso. “Los 75.000.000 de pesos oro que se solicitan podrían ser distribuidos en 10 años y no significarían a juicio del P.E. un recargo excesivo para el Erario [...]”. “Mensaje y proyecto de ley de Renovación Naval”, Ministerio de Marina, Archivo General de la Armada, 1925, p. 4.

“[...] hasta ahora la panacea de la paz universal no ha sido hallada y con el último eco de la elocuente voz de los oradores de la paz, se ciernen las rencillas de la guerra; se predica un desarme y por otra parte se presenta un conflicto que no se resuelve en la mesa de la discusión ni en los ágapes pacifistas, sino con el eco del cañón. La gran guerra ha terminado, pero la gran paz aún no se ha firmado”.⁵⁴

Es interesante resaltar el análisis político internacional para comprender que si bien se procuraba la armonía regional, el país debía estar alistado a través de sus Fuerzas Armadas para defender sus intereses frente a potenciales enemigos que codicien sus riquezas⁵⁵.

El ministro evidenció una filosofía cercana al realismo político⁵⁶ al desconfiar hacia las políticas pacifistas y quienes las predicaban. Al enfatizar el análisis del mundo real -realista o positivo- y no del mundo que uno quisiera -ideal o normativo-, estaba realizando una distinción entre lo deseable y lo posible. Como lo deseable no siempre es posible, había que prepararse para afrontar la codicia económica de los demás en un contexto internacional donde reinaba la anarquía ante la inexistencia o ineficacia de un organismo supranacional⁵⁷. El concepto de interés vital entendido en términos de poder para la Marina estaba relacionado con la producción agrícola y ganadera de la Argentina⁵⁸, fuente inestimable de riqueza que debía ser defendida, junto a los puertos nacionales y rutas comerciales. Asimismo, puede apreciarse la presencia del concepto del modelo agroexportador en la representación mental de muchos de los marinos de esa época.

En la segunda parte de la alocución se remitió a la ley de 1908 y su intención de aumentar un tercio el tonelaje de la Flota, es decir, el poder naval de la nación. La hipótesis de conflicto

⁵⁴ “Mensaje del Sr. Ministro de Marina a la Honorable Cámara de Senadores”, Archivo General de la Armada, 1925, p. 2.

⁵⁵ “En el mundo no hay más que un solo objetivo, que es el interés, y ese interés se basa principalmente en la obtención de la riqueza, y el pueblo que posee riqueza [...] ese será un pueblo codiciado, envidiado y por lo tanto expuesto a tener siempre al frente la mala voluntad y el deseo de obtener lo que en una forma u otra él tiene la facilidad de poseer”. *Ibíd.*, p. 3.

⁵⁶ La teoría realista postula que el poder -definido como el control de una parte de la sociedad por otra- es la esencia de la política. Asimismo, el interés de todo actor político racional es la búsqueda de este poder y su fin es aumentarlo para maximizar los beneficios y minimizar los costos de sus decisiones políticas. Actuar racionalmente, por lo tanto, significa guiarse conforme a los intereses propios donde la búsqueda del poder implica la habilidad y disposición de controlar a otros. El elemento principal que permite entonces al realismo político encontrar su rumbo en la política internacional es el concepto de interés nacional, definido en términos de poder.

⁵⁷ El término anarquía es añadido por la teoría del realismo político y posee diferentes interpretaciones de acuerdo al hecho o periodo analizado. En este caso, el clima de beligerancia y revanchismo por lo ocurrido en el Tratado de Versalles -1918-. llevó durante las décadas del 20 y 30 a intentos por evitar la guerra aunque no existió, en la mayoría de los casos, un ánimo real de parte de las naciones europeas.

⁵⁸ Para el politólogo Hans Morgenthau, principal exponente de esta teoría de las Relaciones Internacionales, “Un país que es autosuficiente en materia de producción de alimentos tiene una gran ventaja sobre otra nación que no lo es y que, por lo tanto, debe importar productos alimenticios o, de lo contrario, sufrir hambre [...] La capacidad de abastecerse de alimentos –o su carencia- es un factor relativamente estable para edificar el poder de una nación [...]”. Morgenthau J. Hans, *Política entre las naciones. La lucha por el poder y la paz*, México, Grupo Editor Latinoamericano, 1986, pp. 146-147.

regional—la coalición de Brasil y Chile— contra la Argentina, seguía vigente para el ministro en 1925⁵⁹. Preocupado por las adquisiciones de las escuadras vecinas una vez finalizada la guerra, propuso restablecer el equilibrio de fuerzas que según él, se había roto y marcaba una situación de inferioridad.

Finalizó recalcando que los fondos solicitados no perseguían un incremento del poder naval, sino la renovación de los buques radiados o por radiarse prontamente. El tonelaje que se pidió incorporar no sobrepasaba las 30.000 toneladas frente a las 26.500 que habían ido desapareciendo progresivamente desde 1910 hasta esa fecha.

El senador Mario Bravo señaló que la situación que afrontaba el país en el ámbito interno y contexto internacional en 1908 difería con la de ese momento⁶⁰. Seguidamente, el socialista Juan B. Justo aclaró que si bien él estaba de acuerdo con la compra de buques para tareas de balizamiento de las costas y estudios hidrográficos, disintió con la adquisición de navíos de guerra⁶¹.

Luego de una intervención del radical antipersonalista Fernando Saguié apoyando el proyecto, fue aprobado en votación general. Al discutirse particularmente cada uno de los apartados, se realizaron leves modificaciones de términos suprimiendo al final del Art. 1 inc. B “a consecuencia de la guerra mundial” a proposición del senador conservador por Salta Carlos Serrey⁶².

Con respecto al financiamiento —Arts. 4,5 y 6-, el Ministro de Hacienda Víctor Molina propuso otorgarle un carácter más específico al Art. 4. Aclaró el porcentaje de la tasa de interés —hasta del 6 %- para afrontar el pago de los contratos y un 1% de amortización acumulada para cuando el Poder Ejecutivo lo considere necesario. El Art. 5 favorecía el establecimiento de astilleros privados con facilidades otorgadas por legislaciones derogadas. Esto último fue objetado por el senador antipersonalista Leopoldo Melo, quien requirió modificar ese pasaje y así se hizo⁶³. Finalizado el tratamiento se dio por cerrada la sesión

⁵⁹ “Mensaje del Sr. Ministro de Marina a la Honorable Cámara de Senadores”, Archivo General de la Armada, 1925, véase apartado Ley 6283, p. 5.

⁶⁰ Enfatizó la tendencia al arbitraje para solucionar los conflictos entre naciones a partir de tratados para limitar los armamentos.

⁶¹ El hecho de poseer el acta de la sesión y no tener acceso a su versión taquigráfica, limita el estudio pormenorizado de la argumentación de los congresales y las votaciones llevadas adelante.

⁶² Lo esencial del artículo, es decir, la cantidad de cruceros ligeros —tres-, destructores —seis- y unidades fluviales quedó establecida sin modificaciones. Los artículos 2 — adquisición de seis submarinos y construcción de una dársena para ellos- y 3 — acopio de material de guerra- se mantuvieron idénticos.

⁶³ “[...] después de breve discusión se aprobó con las modificaciones propuestas, que son: suprimir las palabras *las primas establecidas por la ley N° 7409* y en reemplazo de éstas: *conceder primas hasta la cantidad de \$ 300.000 m/n, anuales que se imputarían a la presente ley*”. Archivo Histórico de la Honorable Cámara de Senadores, Carpeta *Ley Secreta 11.378, Acta legislativa secreta del 29 de septiembre de 1925*, p. 5.

secreta. El proyecto con modificaciones pasó a la Cámara Baja para tratarse en el período legislativo del siguiente año.

En solo dos sesiones - 4 de julio y 29 de septiembre de 1925- se trató y aprobó el proyecto, lo cual tuvo varias motivaciones. En primer término, el apuro que tenía el presidente y más que nada la Marina para adquirir nuevos buques de guerra⁶⁴. En segundo lugar, la relación de fuerzas favorables con que contaba el sector oficialista y los grupos conservadores, históricamente afines a los militares. Por último, los mecanismos movilizados para acelerar el despacho de la Comisión y su tratamiento antes de final del período, como las gestiones del capitán de navío Eleazar Videla⁶⁵ para reunir en una cena al contralmirante Ismael Galíndez y al senador Carlos Zavala⁶⁶. En la reunión, el legislador manifestó a Galíndez la orfandad del proyecto y su posterior inmovilidad. Alegó como posible solución el sostenimiento de conversaciones con los senadores jefes de grupos: Del Valle –personalista-, Melo –antipersonalista- y Linares –conservador- para que fuese tratado y aprobado el último día de sesiones⁶⁷.

Acuerdo del 18 de Mayo

El Acuerdo de Ministros sancionado el 18 de mayo de 1926⁶⁸, contempló como fundamentos esenciales: la necesidad imperiosa de adquirir unidades para que junto a los acorazados *Rivadavia* y *Moreno* formasen un grupo táctico a efectos de salvaguardar y custodiar las aguas jurisdiccionales; la reposición del tonelaje de los exploradores requisados al estallar la Primera Guerra Mundial; el poder naval como elemento indispensable de progreso y seguridad para la Nación; la expectativa de contar con un núcleo de escuadra pequeño aunque efectivo y armónicamente construido y por último, la renovación paulatina de buques que van pasando progresivamente a situación de desarme a causa de su desgaste natural.

⁶⁴ En su trabajo sobre la Ley 11.378, el capitán de navío contador Francisco Senesi aseveraba que “El vicealmirante Galíndez, vinculado personalmente al Ministro, le pidió autorización para iniciar en algún diario importante, una campaña dirigida a enterar al país de la necesidad que había de dar a la Marina el material que le era indispensable [...]”. Senesi Francisco, op. cit., p.5.

⁶⁵ Fue designado ministro de marina de Agustín P. Justo en 1934 hasta el fin de su presidencia. En febrero de 1941 el presidente Ortiz lo designó como interventor de la provincia de Buenos Aires. Pocos meses después presentó la renuncia a Castillo, vicepresidente en ejercicio.

⁶⁶ Representante del partido provincial conservador jujeño, falleció el 2 de agosto del siguiente año.

⁶⁷ Cfr., *Ibíd.*

⁶⁸ Cfr. Anexo 1.

A este decreto fueron destinados los montos sobrantes -14 millones de pesos oro- que quedaron sin gastar a raíz de la conflagración europea. Además, la institución se basó en los precedentes que existían al respecto para su elaboración y posterior argumentación. En situaciones que fueron consideradas “análogas” por la Marina, el Poder Ejecutivo adquirió navíos de guerra por Acuerdos que a *posteriori* fueron ratificados por el Congreso.

En realidad, en las últimos dos décadas del siglo XIX, la situación de permanente tensión con Chile provocó la firma de decretos mediante los cuales fueron comprados buques de guerra⁶⁹.

El decreto puede concebirse con una doble intencionalidad. Por un lado, el ministerio y el presidente consideraron utilizarlo como una garantía en caso que no prosperara el pliego en la Cámara de Diputados⁷⁰. La otra interpretación no excluye la primera y tiene su fundamento en que una vez obtenida sin mayores obstáculos la modernización de los acorazados y destructores, la Marina supuso que un decreto presidencial, además de servir de reaseguro y ganar tiempo en la visita a astilleros, podría ejercerle algún tipo de presión a los diputados opositores para que votaran un programa de sustitución naval que ya se había puesto en marcha aún sin su consentimiento. Este estado de ánimo era impulsado por la política militar llevada adelante por Alvear, quien como se ha visto, tuvo desde un principio una actitud más cercana hacia las Fuerzas Armadas que su predecesor⁷¹.

Envío de una comisión naval a Europa y repercusiones en el Congreso

Luego de la rúbrica del decreto presidencial del 18 de mayo de 1926 y mientras se esperaba el tratamiento en Diputados del proyecto de renovación, el Ministerio de Marina dispuso la designación del contralmirante Ismael Galíndez como Jefe de la Comisión Naval en Europa.

⁶⁹ En 1889 durante la presidencia de Miguel Ángel Juárez Celman se mandaron a construir el crucero *25 de Mayo* y los acorazados de río *Libertad e Independencia*. Posteriormente, estas adquisiciones fueron aprobadas por la Ley N° 2052 del 17 de septiembre de 1891.

⁷⁰ “El Acuerdo General de Ministros [...] dictado en previsión de que la Ley proyectada no alcanzara a tener sanción parlamentaria, ha quedado virtualmente comprendida dentro de la misma (Ley 11378), y ello no significa que los fundamentos en que se apoyó hayan sido abandonados [...]”. Cfr. Oficio “S” N° 5 del Ministro de Marina, almirante Manuel Domecq García al Jefe del Estado Mayor de la Armada contralmirante Carlos Daireaux, 8 de noviembre de 1927, Donación Domecq García, Museo Naval de la Nación.

⁷¹ En 1923, Marcelo T. de Alvear envió al Congreso un proyecto de ley de armamentos para el Ejército con el fin de modernizarlo. Fue sancionado el 25 de octubre de 1923 y autorizaba a invertir 100 millones de pesos oro, 227 millones de pesos moneda nacional o 78 millones de dólares al cambio del momento. Cfr. Rouquié Alan, *Autoritarismos y democracia*, Estudios de Política Argentina, Buenos Aires, 1994, p. 167.

Las instrucciones más relevantes que se le impartieron fueron: la visita a los principales astilleros de Inglaterra, Francia, Italia y España para requerir propuestas de cruceros, submarinos y destructores; la premura en enviar informes al país para que el Poder Ejecutivo evalúe las opciones más convenientes al momento de adquirir unidades⁷², considerar la elección de navíos ya construidos y probados que posean un casco rígido y radio de acción elevado⁷³.

Antes de viajar al exterior, el jefe de la Comisión fue a Casa de Gobierno para reunirse con el primer mandatario, quien lo despidió y depositó en él su confianza⁷⁴. Alvear puso énfasis en que no existía una determinación especial en privilegiar a una nación en detrimento de otra y que las decisiones tomadas sólo debían basarse en los intereses de la Armada.

De esta forma, Galíndez partió el 12 de junio hacia el Viejo Continente con facultades para sugerir qué navíos adquirir y dónde hacerlo. En estos términos lo expresaba Domecq García:

“Sugerido por V.E. y a fin de evitar los inconvenientes y retardos que han ocasionado siempre el envío de [...] estudios al país, así como las influencias políticas y de intermediarios que demoran [...] estos asuntos, se dio al Almirante Galíndez suficiente autoridad para que [...] aconsejara sobre los tipos de buques que convendría adquirir, en la seguridad de que la capacidad profesional y seriedad de dicho Jefe, lo llevarían a una conclusión satisfactoria para los intereses de la escuadra”⁷⁵.

El Poder Ejecutivo giró al Congreso una copia del Acuerdo de Ministros de 1926 acompañado con los fundamentos que lo originaron. Este tuvo una repercusión negativa en el bloque socialista. El diputado Antonio de Tomaso⁷⁶, presentó el 15 de julio un proyecto de interpelación al Ministro de Marina para que informara sobre el estado de las finanzas de la Ley N° 6283 (1908), unidades adquiridas, contratos rescindidos y sí fueron implementadas medidas para hacer efectivo el citado decreto.

Fue durante la sesión del 27 de ese mes que, después de un debate sobre la conveniencia de realizar las preguntas en reunión secreta o pública dado los temas atinentes de defensa

⁷² “El tiempo de entrega es un factor esencial, debiendo ese material estar en el país en agosto de 1928”. “Antecedentes y cumplimientos de la Ley de Armamentos 11.378”, Ministerio de Marina, Archivo General de la Armada, p. 16.

⁷³ La búsqueda de estas normas generales obedecía a la pretensión de conseguir unidades que duren una larga cantidad de años y puedan ser utilizadas a mar abierto. El radio de acción o autonomía le permitiría navegar grandes distancias sin necesidad de amarrar en puertos para abastecerse.

⁷⁴ Era costumbre en épocas pasadas que los agregados navales y oficiales con una tarea asignada en el extranjero fueran a saludar al primer mandatario antes de emprender el viaje.

⁷⁵ “Memorándum al Exmo. Sr. Presidente de la Nación, sometiendo a su consideración la adquisición de buques”, Manuel Domecq García, Archivo General de la Armada, 10 de octubre de 1926, p. 3.

⁷⁶ Fue diputado del Partido Socialista entre 1914 y 1930. En la Cámara se destacó por intervenciones en temas de economía, relaciones exteriores y defensa. En el año 1927 junto a Federico Pinedo se escindieron del Partido Socialista y fundaron el Partido Socialista Independiente (P.S.I.). En 1931 fue convocado por el presidente Agustín P. Justo para liderar la cartera de Agricultura, cargo que ejerció hasta 1933.

nacional que se iban a tratar, se realizó la interpelación en sesión pública. La relación de fuerzas políticas favorecía holgadamente a los radicales personalistas con 62 bancas, seguidos por las 42 de los diferentes partidos políticos de orientación conservadora, 28 diputados antipersonalistas y 19 socialistas, éstos últimos en su gran mayoría de Capital Federal.

En esa sesión se visualizaron los bloques partidarios y las argumentaciones de los que tenían una visión favorable hacia el proyecto y aquellos que analizaban negativamente los planes de adquisiciones navales. También son vislumbrados los argumentos argüidos por algunos diputados para defender su posición frente a la renovación del material flotante. La dinámica de la discusión se orientó también hacia la Ley 11.222 (1923) que autorizó la modernización de los acorazados y el estado en que se encontraban los mismos.

Además, existió una situación confusa cuando el diputado socialista De Tomaso acusó a Domecq García en la sesión del 28 de julio de alterar en la versión taquigráfica sus dichos ante la Cámara en relación al Acuerdo del 18 de Mayo⁷⁷.

Finalmente, luego de dos días de tratamiento, la Cámara aprobó un proyecto de resolución presentado por el doctor De Tomaso⁷⁸. La misma consistió en el nombramiento de una comisión especial para investigar cómo se cumplió con la Ley 11.222 y la exactitud de las declaraciones vertidas por el diputado socialista sobre los *dreadnoughts Rivadavia y Moreno*.

De todos modos, en la jornada del 29 de julio en que se votó la iniciativa de De Tomaso, existió un cambio de actitud evidente en el bloque personalista⁷⁹. El diputado Juan Carlos Vázquez tomó la palabra en nombre de su partido dejando en claro que la UCR iba a votar en contra de los proyectos de resolución impulsados por el socialismo para investigar la Ley N° 6283 de 1908 y la N° 11.222 de 1923. El fundamento de los radicales era la falta de autoridad moral del Partido Socialista para apoyar los proyectos que afectaran directamente la seguridad de la Nación y sus Fuerzas Armadas⁸⁰.

A raíz de la interpelación al jefe de la Marina, el acuerdo de ministros continuó vigente aunque perdió legitimidad ante muchos de los diputados luego que la concurrencia del marino resultase con un balance negativo. Domecq García le comunicó a Galíndez, quien ya se encontraba en Europa visitando astilleros, que las declaraciones formuladas por De Tomaso hacían peligrar las adquisiciones, por lo que convenía actuar de forma moderada y no

⁷⁷ Biblioteca del Congreso de la Nación. Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados, 28 de julio de 1926, pp. 3-4.

⁷⁸ Salvo los adherentes al ex presidente, el resto de la bancada radical y conservadora votó favor de la investigación para acallar las acusaciones hacia el Ministerio de Marina de los legisladores de izquierda. Cfr. Biblioteca del Congreso de la Nación, Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados, 29 de julio de 1926, pp. 150-152.

⁷⁹ En las jornadas anteriores, la actitud de los adherentes a Yrigoyen era dubitativa o en contra del proyecto.

⁸⁰ Cfr. *Ibíd.*, p. 133.

comprometerse con ninguna casa constructora⁸¹. De esta forma, el decreto navegó en un mar de dudas para el Poder Ejecutivo, al igual que el proyecto de ley de renovación del material.

Defensores y detractores del Plan de Adquisiciones Navales en Diputados

Inaugurado el período de sesiones del Congreso a comienzos de mayo de 1926, el proyecto de ley de sustitución del material naval pasó a Diputados en la espera de ser tratado. El 14 de julio, dos semanas después de iniciarse las reuniones ordinarias, ingresó junto a otro pliego cerrado que provenía del Poder Ejecutivo⁸².

El problema central que se instaló en el precinto fue la moción acerca de la conveniencia de tratar el asunto en sesión pública o secreta. Antonio de Tomaso y José Luis Pena, también socialista, se negaron a la última opción al resaltar el público conocimiento de los pliegos en cuestión⁸³. De 90 congresales presentes votaron 61 a favor de realizar una sesión secreta.

Inmediatamente se retiró el público presente y fue leído el contenido del mensaje del Ejecutivo –Acuerdo de Ministros- junto a sus fundamentos y el proyecto de ley aprobado con modificaciones por la Cámara de Senadores. Las reacciones de Antonio de Tomaso, Jacinto Oddone y José Luis Pena versaron una vez más acerca de la ilegitimidad del decreto y la inutilidad de tratar en sesión secreta un tema de público conocimiento a partir de las publicaciones en los diarios.

El diputado personalista Diego Molinari⁸⁴, si bien se opuso a la sesión secreta, adoptó una actitud prudente. Planteó la necesidad de estudiar a fondo los problemas y cuestiones de política internacional para decidir si era conveniente la adquisición de armamento, aseverando además que esos montos más que para armamentos deberían destinarse a educación⁸⁵.

⁸¹ “Antecedentes y cumplimientos de la Ley de Armamentos 11.378”, Ministerio de Marina, Archivo General de la Armada, p. 18.

⁸² En él se daba cuenta de la inversión de 32 millones de pesos oro para adquirir buques por el Acuerdo de Ministros rubricado el 18 de Mayo de ese año.

⁸³ “Es una verdadera impertinencia que [...] se traiga esta clase de asuntos que [...] no son un misterio para nadie y que todo el mundo conoce. Nosotros, que somos partidarios de la más amplia publicidad, [...] nos oponemos a que la Cámara pierda un minuto más de su tiempo para considerar esos pliegos. Debe dárseles entrada como a cualquier otro asunto [...]”. Biblioteca del Congreso de la Nación, Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados, 14 de julio de 1926, p. 297.

⁸⁴ Fue un político radical e historiador revisionista luego volcado al peronismo. En 1924, a partir de la división del partido gobernante, se convirtió en un fuerte opositor al ala antipersonalista.

⁸⁵ Senesi Francisco, op. cit., p. 6.

Una postura opuesta tuvo el diputado conservador y marino retirado Alberto Moreno⁸⁶, al mostrarse favorable a todas las compras que fuesen consideradas necesarias para la Armada y la defensa nacional.

Luego de las intervenciones, se pasó a votación el tratamiento del asunto para su estudio en las Comisiones de Guerra y Marina y Hacienda, resultando favorable la propuesta.

En agosto, el periódico *La Nueva Provincia* analizó el estado del proyecto de ley en una serie de notas⁸⁷. Desde los primeros días del mes se sostuvo que el despacho iba a ser favorable de acuerdo a los trascendidos parlamentarios. También hipotetizaba con las oposiciones que podían llegar a existir⁸⁸.

Mientras el proyecto era tratado en las comisiones correspondientes (Guerra y Marina, Presupuesto y Hacienda), el 27 de julio se realizaba en la Cámara Baja la interpelación al almirante Manuel Domecq García a pedido de De Tomaso, como se ha visto anteriormente. El panorama era complejo: la virulencia de los ataques de sus detractores y el peligro de no contar con los votos necesarios para su aprobación preocuparon a los marinos. Mediante gestiones reservadas, se tomó contacto con el ex presidente Hipólito Yrigoyen. El objetivo era asegurar la aprobación del proyecto por parte de todo el bloque personalista. El capitán de navío Francisco Senesi relató que el caudillo radical dictó las pautas a seguir por intermedio de su médico personal, Antonio Agudo Avila. El doctor entró en contacto con el marino para encomendarle una reunión con el Presidente del Senado, Elpidio González. En la cita se resolvió que ambos iban a hablar por separado con algunos diputados para intercambiar pareceres con el fin de convencerlos⁸⁹.

El trámite en la Comisión de Guerra y Marina fue expeditivo por la composición de sus integrantes⁹⁰. En la otra comisión, la situación fue diferente al existir una mayoría de parlamentarios identificados con el ex mandatario. Ante el peligro de no lograr un compromiso y con el fin de no posponer más el asunto, se acordó la designación de 4 diputados –uno de cada bloque- para que debatieran el proyecto sin mayores dilaciones⁹¹. Por

⁸⁶ Se retiró de la institución en 1916 con el grado de capitán de fragata. Fue elegido diputado nacional por la provincia de Buenos Aires entre los años 1922 a 1926.

⁸⁷ Cfr. *La Nueva Provincia*, 3, 4, 12 y 23 de agosto de 1926.

⁸⁸ “En los corrillos parlamentario se dice que el despacho de la comisión de guerra y marina [...] dará motivo a los socialistas y quizá a algunos radicales a formular serias impugnaciones a pesar de lo cual se descuenta que el proyecta será sancionado”. *La Nueva Provincia*, 4 de agosto de 1926, p. 5.

⁸⁹ “Mi breve conversación en el bloque me dejó decepcionado [...] se consideraba que no era posible volver hacia atrás después de lo ocurrido en la sesión secreta, como en la pública”. Senesi Francisco, op. cit., p. 10.

⁹⁰ De los nueve diputados que la conformaban tres eran conservadores, tres antipersonalistas, dos yrigoyenistas y un socialista, asegurando los primeros el resultado favorable.

⁹¹ Juan Carlos Vázquez –personalista-, Mariano Ceballos –conservador-, Antonio de Tomaso –socialista- y Belisario Hernández –antipersonalista-.

su parte, el ministro de Hacienda fue consultado acerca de la viabilidad de invertir la suma solicitada en vista de la pesada carga que significaba para el erario público. Finalmente, las dos comisiones resolvieron dar curso favorable al proyecto el día 6 de septiembre⁹² y se resolvió tratar el plan sobre tablas el 22 de ese mes⁹³.

En esa jornada, por intermedio de Antonio de Tomaso, emergieron las opciones propuestas en la Comisión de Presupuesto y Hacienda. El legislador, relató las intenciones de los personalistas de modificar el plan con una inversión a 10 años de solo 35 millones de pesos oro, en contraposición a los 75 millones originarios del proyecto-, la cual no prosperó⁹⁴. Los socialistas, por otra parte, pretendían prolongar el tratamiento del proyecto en el recinto regresándolo a la comisión, aprovechando así las diferencias de los personalistas con los otros bloques y no asistiendo a las reuniones que se realizaban. La maniobra no tuvo éxito y pudieron darse las condiciones para tratar y sancionar la ley antes que finalizara el período legislativo ordinario, el día 30 de septiembre.

Después de un arduo debate, el Ministro de Marina presentó una moción que fue aprobada para tratar al día siguiente el despacho de las comisiones en sesión especial secreta.

El jueves 23 de septiembre se realizó la primera de cinco sesiones de esta índole⁹⁵ a las que asistió el almirante Domecq García para defender el proyecto y aclarar las dudas que surgiesen. La primera parte de la sesión versó sobre el carácter de la misma. El diputado personalista Víctor Guillot y el socialista Alfredo Spinetto tomaron la palabra sosteniendo que con las deliberaciones secretas se fomentaba la incertidumbre y recelo de adquisiciones que en ese punto eran conocidas por todos⁹⁶.

Los legisladores de izquierda Nicolás Repetto y Enrique Dickmann cuestionaron la manera en que iba a financiarse la ley de acuerdo a lo que se desprendía de sus artículos 4 y 6. El primero de ellos fue criticado por la poca especificidad al no establecer un tipo de cotización para los empréstitos que se debían tomar en el extranjero y para aquellos títulos que emitiría

⁹² De los 26 diputados integrantes de las dos Comisiones, 23 votaron a favor – 8 personalistas, 7 antipersonalistas y 8 conservadores - mientras que los 3 restantes pertenecientes al Partido Socialista lo hicieron en disidencia - De Tomaso, Dickmann y Remedi-. Cfr. Archivo Histórico de la Honorable Cámara de Diputados, Acta de la sesión secreta del día 23 de septiembre de 1926, p. 1.

⁹³ Una vez más tuvo que intervenir el caudillo radical para que los diputados del centro –como se los denominaba- firmaran en conformidad el proyecto sin modificaciones. Cfr. Senesi Francisco, op. cit., p. 19.

⁹⁴ Cfr. Biblioteca del Congreso de la Nación, Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados, 22 de septiembre de 1926, p. 238.

⁹⁵ Mientras que el periódico capitalino *La Prensa* señaló escuetamente la celebración de sesiones secretas para tratar en esas jornadas la Ley de Armamento, su par bahiense desarrolló las noticias informando algunos pormenores de lo que aconteció en ellas. “En virtud de que la cámara podía sancionar sin la asistencia de sus miembros, el grupo socialista entró al recinto solicitando de inmediato [...] que la sesión fuese publica a lo que no accedió la mayoría”. *La Nueva Provincia*, 24 de septiembre de 1926, p. 5.

⁹⁶ Cfr. Archivo Histórico de la Honorable Cámara de Diputados, Sesión secreta del día 23 de septiembre de 1926, fs. 4-10.

el Estado⁹⁷. El artículo 6, que fomentaba la instalación de astilleros nacionales, fue criticado porque permitía el ingreso al país de las casas constructoras extranjeras.

Más adelante, el diputado antipersonalista Juan B. Castro presidente de la Comisión de Presupuesto y Hacienda, aclaró que el proyecto fue estudiado detalladamente. En las reuniones con el ministro se afirmó que no se iban a realizar erogaciones que sobrepasaran la capacidad financiera de la república, adquiriéndose empréstitos de manera gradual en varios años. También consideró la repercusión que tuvo el plan de sustitución en la prensa de Brasil y Chile luego que fuera aprobado por la otra Cámara⁹⁸. Lo propio hizo Jorge Ferri, también del ala antipersonalista y presidente de la Comisión de Guerra y Marina. Cabe subrayar el énfasis puesto en los inconvenientes que presentaba la Armada para cubrir los servicios civiles que poseía en ese momento⁹⁹ y una crítica a la gestión de Hipólito Yrigoyen en materia de financiamiento naval¹⁰⁰.

Los diputados socialistas Jorge Rémedi y Antonio de Tomaso esgrimieron nuevos argumentos para oponerse al proyecto y explicar su oposición. A las falencias mencionadas, agregaron los riesgos de estar frente al inicio de una escalada armamentista de la Marina, lo infecundo de destinar fondos a la industria militar cuando podían utilizarse en educación y el surgimiento de una nueva política internacional que tendía al arbitraje y al fortalecimiento de la Liga de las Naciones¹⁰¹. También se criticó la ambigüedad de enviar delegados civiles y militares a las reuniones pre-desarme en Ginebra y por otro, remitir al Parlamento proyectos para aumentar el predominio marítimo sobre Brasil y Chile¹⁰².

Al día siguiente se reanudaron las exposiciones de los congresales. Antonio de Tomaso, resignado, siguió su argumentación señalando la inutilidad de adquirir material bélico que insumía ingentes sumas al erario¹⁰³. En cambio, propuso reconsiderar el Acuerdo de Ministros

⁹⁷ *Ibíd.*, fs. 25-27.

⁹⁸ “[...] esas dos grandes naciones no ven en el proyecto más que el propósito lógico, natural y patriótico de mantener las fuerzas que garantizan la integridad y la tranquilidad externa de la nación”. *Ibíd.*, fs. 44.

⁹⁹ Servicio de transporte de pasajero y carga a los puertos patagónicos, mantenimiento de una red radiotelegráfica a lo largo del litoral marítimo y custodia de costas y zonas fluviales por intermedio de subprefecturas.

¹⁰⁰ “La cantidad de 75.000.000 millones de pesos oro [...] no es excesiva si se tiene en cuenta que ella será pagada en 10 años [...] es una consecuencia de no haberse previsto en los presupuestos anuales una partida para reposición de materiales”. *Ibíd.*, fs. 48-49.

¹⁰¹ Argentina se retiró en 1920 de la Liga de las Naciones y no volvió a ingresar a pesar de los intentos del presidente Alvear para que el Congreso apruebe dicha idea. Sin embargo, mandaba delegados a las conferencias de desarme para que dejaran sentada la posición del país.

¹⁰² *Ibíd.*, fs. 74-77.

¹⁰³ “Aunque sé que hay opinión hecha sobre este asunto y que probablemente no habrá más votos en contra del proyecto que los nuestros, al ficción parlamentaria exige que yo hable a la Cámara [...]”. *Ibíd.*, Sesión secreta del día 22 de julio de 1926, fs. 241.

de mayo de ese año¹⁰⁴ que él mismo se había encargado de refutar enérgicamente junto a otros miembros de su partido en las pasadas sesiones públicas¹⁰⁵. A continuación, arreciaron sus críticas contra el Poder Ejecutivo por empeñarse en aprobar el proyecto de renovación del material naval en detrimento de la incorporación del país a la Liga de las Naciones. En la vehemencia del discurso, calificó al Ministro de Marina como un hombre parco en palabras.

El radical antipersonalista Agustín Araya, firme defensor del proyecto del Ejecutivo desde un primer momento, inició una defensa con intervenciones de Domecq García. A diferencia de las explicaciones vertidas con un mayor grado de abstracción e idealismo por su compañero de banca, Araya se apoyó en las memorias del Ministerio de Marina del Brasil junto a datos históricos, con el fin de intentar posicionar a la Argentina en una postura militar defensiva frente a los proyectos armamentistas de sus vecinos. Asimismo, reafirmó la necesidad de contar con una leve superioridad de material flotante¹⁰⁶ frente a las potencias regionales para equilibrar las falencias defensivas con que contaban las costas nacionales¹⁰⁷.

Posteriormente tomó la palabra Luciano Molinas del Partido Demócrata Progresista, quien criticó la celeridad con que se había llevado el proyecto al recinto. Consideraba que era importante tratar, en principio, la adhesión a la Liga de las Naciones y la incoherencia de la diplomacia argentina, que por un lado enviaba delegados a Ginebra y por otro, rechazó en 1922 reuniones del ABC para acordar una limitación del tonelaje de los buques capitales¹⁰⁸. Los aportes realizados por congresales del mismo sector fueron similares. Si bien el desacuerdo no fue absoluto como el del grupo socialista, se dejaba entrever una mayor cantidad de votos en contra que los esperados en un primer momento.

El último sector que había quedado sin emitir opinión eran los conservadores. En representación de ellos se erigió el cordobés Mariano Ceballos, quien apoyó el proyecto. Destacó los problemas que enfrentaba la repartición para mantener operativos los medios flotantes y cumplir con los servicios administrativos en la costa patagónica. En relación a la repercusión que podría tener en los países vecinos, se sustrajo a la política pacífica por medio del arbitraje que siempre tuvo la nación y la obsolescencia de muchos navíos de combate¹⁰⁹.

El último orador de la jornada fue, una vez más, el almirante Manuel Domecq García, quien leyó parte del estudio realizado por el Estado Mayor para la adquisición de armamento.

¹⁰⁴ Cfr. *Ibíd.*, fs. 251-252.

¹⁰⁵ Biblioteca del Congreso de la Nación. Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados. 14 de julio de 1926, pp. 919-978.

¹⁰⁶ El término es utilizado como sinónimo de buques de guerra.

¹⁰⁷ Cfr. Archivo Histórico de la Honorable Cámara de Diputados, Sesión secreta del día 24 de septiembre de 1926, fs. 262-270.

¹⁰⁸ *Ibíd.*, pp. 280-287.

¹⁰⁹ *Ibíd.*, fs. 307-317.

Manifestó que el documento era fruto de un trabajo pormenorizado, sin improvisaciones, que llevaba varios años de gestación como parte de un plan orgánico de renovación y reequipamiento a largo plazo, además de ser estrictamente defensivo. Finalizó su alocución con enseñanzas aplicables a la Marina nacional que le dejó su paso por Japón en el marco de la guerra Ruso-Japonesa¹¹⁰.

El martes 29 de septiembre se realizó la anteúltima sesión en la Cámara de Diputados. Se produjo la votación de manera nominal, asintiendo por la afirmativa 89 diputados, frente a 21 en contra¹¹¹. Por la negativa, se expresaron la totalidad de legisladores del Partido Socialista presentes, junto al personalista Diego Molinari¹¹², el demócrata progresista Luciano Molinas y el bloquista Abraham Videla Rojas. Los conservadores, antipersonalistas y adherentes a Yrigoyen avalaron la promulgación del plan.

Durante el análisis en particular de los artículos, Antonio de Tomaso indagó al Ministro de Marina acerca de los fondos específicos y tonelajes que iban a ser destinados a la obtención de cada uno de los buques que figuraban en los primeros dos artículos¹¹³. Mientras tanto, Diego Molinari manifestaba la contradicción entre aquellos políticos que públicamente denostaban al submarino como arma de combate y bregaban a favor del desarme pero que sin embargo votaron a favor del proyecto y del arma¹¹⁴.

Al tomar la palabra Julio Argentino Roca (h), apoyó la iniciativa de la Armada de promover una ley de adquisiciones navales, caracterizó el estado de gravedad en que se encontraban sus medios y expresó el deseo que la Argentina tenga preponderancia naval en el continente sudamericano¹¹⁵.

Los artículos uno y dos fueron votados sin modificaciones, mientras que para el tercero se propuso un agregado a pedido del personalista Fermín Errea para construir dos barcos que tengan exclusivamente un uso científico y estén bajo el control directo de la Universidad de Buenos Aires. El almirante Domecq García y el marino retirado Alfredo Moreno se opusieron a la adición aunque resultó aprobada por un escaso margen de dos votos¹¹⁶.

¹¹⁰ “Una nación debe estar siempre preparada a la lucha: es la mejor manera de evitarla; es la mejor manera de ser considerada [...] pues la seguridad nacional y el bienestar del país estriban en esto, y el capital invertido en su defensa será a la larga el de mejor rendimiento y puesto a más alto interés”. *Ibíd.*, fs. 321.

¹¹¹ Cfr. Archivo Histórico de la Honorable Cámara de Diputados, Sesión secreta del día 29 de septiembre de 1926, fs. 3.

¹¹² Fundamentó su oposición en el proyecto que presentó en julio de ese año para prohibir la adquisición de todo tipo de armamentos, el cual no prosperó. Cfr. *Ibíd.*, fs. 19.

¹¹³ *Ibíd.*, fs. 4-17.

¹¹⁴ *Ibíd.*, fs. 20-21.

¹¹⁵ *Ibíd.*, fs. 22-25.

¹¹⁶ *Ibíd.*, fs. 27-35.

La parte más extensa y ardua de la sesión estuvo ocupada con las cuestiones técnicas referidas a la financiación de la ley. El encargado de presentar estos puntos fue un miembro de la Comisión de Presupuesto y Hacienda, Adolfo Dickmann. Propuso introducir al artículo 4 el porcentaje en que se iban a colocar los empréstitos producidos por el Estado Nacional y a qué tipo de cotización iban a ser rescatados. Su compañero de bloque José Luis Pena, volvió a atacar la ley y llegó a calificarla de locura armamentística¹¹⁷. Además, intentó sustituirlo con un apartado mediante el cual se financiaba la legislación con un impuesto extraordinario a los propietarios de aquellas tierras cuyo valor supere el millón de pesos moneda nacional¹¹⁸.

El Ministro de Hacienda intervino para aclarar interrogantes técnicos que iban apareciendo en cuanto a los controles que existían por parte del Congreso para fiscalizar esa y otras legislaciones. También depositó su confianza en los banqueros y demás intermediarios que operaban los bonos estatales¹¹⁹. Finalmente, fueron votadas todas las adiciones sugeridas por Dickmann al artículo 4, no así la propuesta de Pena.

El punto 5 que explicitaba las sumas de dinero fijadas para cada una de las tres etapas fue sancionado rápidamente. Luego pasó a debate el que hablaba del fomento para instalar astilleros particulares. Alrededor del asunto se produjo un intercambio de opiniones entre Domecq García y Repetto. Mientras este último observaba la incoherencia y poco estudio con que se encaró el plan naval a partir de la aparición de un tópico que nada tenía con material de guerra, el ministro le replicó de un modo irónico¹²⁰. Después de solicitarse moción para dar por finalizado el debate y pasar la votación del último artículo de fondo de la ley, no se logró el quórum necesario a causa de la salida del recinto del grupo socialista¹²¹. Se dio por cerrada la discusión quedando la última parte del plan de renovación para ser tratado al día siguiente.

El último día de sesiones ordinarias del año legislativo se reinició con la votación del artículo 6, junto al 8 y 9 que eran de forma. Luego de pasar a sesión secreta, la Cámara giró el proyecto a Senadores para su ratificación a las 16:15 horas.

¹¹⁷ “Nosotros defendemos aquí las finanzas de la Nación y creemos prestarle a un país un servicio de primer orden oponiéndonos a esta sanción porque la consideramos inútil [...] esto es enterrar literalmente la plata en cosas inútiles e innecesarias [...] la defensa nacional no está en la adquisición de estos elementos, que no han de servir para endeudarnos más y enajenar nuestra independencia”. *Ibíd.*, fs. 48.

¹¹⁸ *Ibíd.*, fs. 58-59.

¹¹⁹ [...] la garantía verdadera, real, de la corrección está en la honestidad de las personas que intervienen en los mismos, porque con tipos o sin tipos [*de cambio*] si el que negocia un empréstito es deshonesto, puede defraudar al país”. *Ibíd.*, fs. 53.

¹²⁰ “[...] el Poder Ejecutivo [...] deseaba una ley de fomento de las construcciones navales, de fomento al trabajo [...] Es una ley obrera, y por eso creía que les sería grata a los señores diputados socialistas”. *Ibíd.*, fs. 71.

¹²¹ *Ibíd.*, fs. 74-75.

Con una gran celeridad el pliego reservado llegó a la Cámara Alta. El mismo Ministro de Marina asistió al recinto para informar la novedad y pedir la concesión para tratar el plan¹²². A las 18:15 horas se inició la discusión con la lectura de las modificaciones realizadas por la Cámara Baja. Domecq García tenía premura –dada la fecha y hora- para que se apruebe finalmente la Ley de Renovación del Material Naval, por lo cual mostró su conformidad a los cambios realizados por Diputados¹²³. Después de un acuerdo entre los tres integrantes de la Comisión de Guerra y Marina, se votaron cada una de las modificaciones quedando aprobadas y finalmente, el proyecto fue convertido en ley¹²⁴.

Francisco Senesi puso énfasis en el papel decisivo que tuvo Hipólito Yrigoyen en la viabilidad del proyecto en el Parlamento y su posterior sanción¹²⁵. Hay que reconocer, aunque es aconsejable tomar recaudos por no poseer otra documentación o testimonios, la importancia de su relato por ser actor y testigo presencial de las negociaciones para la aprobación de la ley por parte del bloque personalista.

Puede concluirse luego de la lectura y análisis de las sesiones públicas y secretas de ambas Cámaras la existencia de tres etapas. La primera instancia abarca la aprobación del proyecto en la Cámara Alta el último día de sesiones ordinarias de 1925 y el giro en revisión a Diputados.

La segunda está signada por el ingreso en Diputados del Acuerdo de Ministros de mayo de 1926 junto al Proyecto de Ley, lo que produjo malestar en el bloque socialista, provocando una interpelación al Ministro de Marina que derivó en la formación de una comisión para que investigue cuestiones tendientes a la ley de Modernización de los Acorazados (1923). También puede distinguirse el cambio de actitud de los yrigoyenistas al explicitar su oposición ideológica a los congresales de izquierda.

Es necesario señalar la presencia del ex Ministro de Marina de Yrigoyen en Diputados ocupando una banca desde 1924 a 1928, momento en que ocupó la cartera por segunda vez¹²⁶.

¹²² Biblioteca del Congreso de la Nación, Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados, 29 de septiembre de 1926, p. 1072.

¹²³ Cfr. Archivo Histórico de la Honorable Cámara de Senadores, Acta de la sesión secreta del día 29 de septiembre de 1926, p. 4.

¹²⁴ Cfr. Anexo 2.

¹²⁵ “[...] no era aventurado suponer que la ley en trámite, estaba condenada al fracaso desde el preciso momento en que el pliego que la contenía tuvo entrada en la H.C.D. Se consideró que en esos momentos solo había un hombre capaz de dar un vuelco a esa situación [...] no podía ser otro que el Dr. Hipólito Yrigoyen que controlaba la mayoría de Diputados a quien, sin ninguna dilación [...] se acudió”. Senesi Francisco, op. cit., p. 27.

¹²⁶ El vicealmirante Tomás Zurueta había formado parte de la dotación que combatió contra los marinos revolucionarios en Rosario durante el alzamiento radical de 1893, lo cual no le impidió tener una creciente simpatía por la causa de los subversivos. Al cabo de unos años se identificó con la prédica del partido, convirtiéndose en uno de los pocos marinos de suma confianza de Yrigoyen. Fue esa relación la que lo catapultó

Sin embargo, en los debates por la sanción de la ley anhelada por la Armada no tuvo ningún tipo de participación, no asistiendo a las sesiones ni votaciones que tuvieron lugar¹²⁷.

La última etapa comprende el tratamiento del plan de renovación del material bélico en sesiones secretas, donde se aprecia la conducta adoptada por cada partido. Si bien los personalistas casi no toman parte de las discusiones, son decisivos al momento de inclinar la balanza a favor del proyecto enviado por el Ejecutivo.

Los medios de comunicación de Buenos Aires como *La Nación* y *La Prensa* recibieron con agrado la sanción de la ley por parte del Congreso afirmando la necesaria renovación de los buques antiguos por otros nuevos que respondiesen a los avances tecnológicos. Además, criticaron duramente a la prensa brasileña que interpretó el plan de adquisiciones como un extraordinario refuerzo y aumento del poder de la Escuadra de Mar¹²⁸.

La Nueva Provincia decidió subrayar las reuniones que mantuvo el presidente Alvear con el Ministro de Marina el día anterior a la aprobación del proyecto de ley y luego que éste fuese promulgado. En los encuentros, el marino manifestó su disconformidad por la férrea oposición del bloque socialista y detalló la manera en que iba a implementarse la sustitución de los navíos¹²⁹.

El mismo matutino, publicó un editorial brindando su punto de vista sobre la nueva legislación en materia naval. Estimó conveniente la decisión tomada por el Parlamento para interpretar las necesidades de la defensa nacional. Calificó de elemental sentido de previsión el reemplazo de las unidades antiguas por otras modernas. Para justificar la incorporación del submarino, adujo la importancia del arma en los nuevos conflictos y su presencia en las armadas limítrofes. Por último, elogió la medida destinada a fomentar los astilleros nacionales¹³⁰.

A partir de la promulgación presidencial del Plan de Renovación Naval, se inició un proceso que durará hasta 1933, año en que llegaron los últimos buques adquiridos con fondos de la ley 11.378.

a ocupar el ministerio de Marina luego de la renuncia de Julio Moreno en 1921. Con el retorno del líder radical a la Casa Rosada nuevamente tuvo la titularidad de la cartera hasta la revolución de 1930.

¹²⁷ El presidente Alvear decretó el 3 de marzo de 1923 la prohibición del personal militar en actividad para participar en política. Sin embargo, Zurueta asumió un año después su cargo de diputados sin ningún impedimento gubernamental o institucional que lo impidiera.

¹²⁸ “Nuestra ley es así un plan de modernización y reemplazo, y nunca un exceso bélico, inoportuno e inaceptable [...] puede encontrar la prensa brasileña los informes necesarios para apreciar la verdad de los hechos y corregir su visión deformada por pésimos lentes [...] En la modernización y reemplazo inevitable de las unidades de cualquier armada, no existe, no puede existir ni el menor asomo de armamentismo, y menos aún existe en el presente caso argentino”. *La Prensa*, 11 de octubre de 1926, p. 8.

¹²⁹ Cfr. *La Nueva Provincia*, 30 de septiembre de 1926, p. 4; *La Nueva Provincia*, 1 de octubre, p. 5; *La Nueva Provincia*, 2 de octubre, p. 4; *La Nueva Provincia*, 3 de octubre, p. 4.

¹³⁰ Cfr. *Ibíd.*, 3 de octubre de 1926, p. 8

Repercusiones institucionales de la sanción legislativa

Al poco tiempo de promulgada la Ley N° 11.378 y mientras el Jefe de la Comisión Naval en Europa, contralmirante Ismael Galíndez, recorría astilleros europeos recabando datos técnicos y presupuestos de las unidades a adquirir, el plan de adquisición de material era recibido con beneplácito por las autoridades navales.

El Jefe del Estado Mayor General, contralmirante Carlos Daireaux, elevó una nota el 14 de octubre de 1926 a Domecq García¹³¹. En la misma, luego de analizar la reciente ley y necesidades de la Armada, realizó un estudio de los buques y construcciones a ejecutar en las tres etapas contempladas en la legislación. Opinó la repartición dependiente del Ministerio de Marina que las necesidades fundamentales eran la falta de todo tipo de material flotante.

Después de algunas consideraciones sobre el plan esbozado, señaló que su desarrollo paulatino debería ser obra de un organismo estable y permanente, dependiente directamente del Ministerio de Marina. Este nuevo cuerpo, mantendría con el Estado Mayor General y las Direcciones Generales un estrecho vínculo. Su función sería la ejecución del plan de armamentos navales junto al control y financiación de sus recursos.

Domecq García contestó el día 8 de noviembre al informe enviado por Daireaux. El ministro decidió formar una Comisión Preliminar para estudiar la reparación de buques, ubicación de aquellos radiados y construcciones en las bases¹³². Resolvió que la prioridad en la primera parte de ejecución de la ley era la compra inmediata de navíos y que no habría lugar para ningún tipo de cambios¹³³. Es decir, los 35 millones de pesosoros contemplados en la primera etapa era la misma suma que fijaba el decreto del 18 de mayo, y no daba lugar para que el nuevo organismo tenga injerencia sobre la elección y construcción de los barcos¹³⁴.

El 10 de noviembre, Daireaux le respondió al Ministro de Marina que la Comisión Preliminar no podría contar –en caso de ser solicitados– con los antecedentes y fundamentos

¹³¹ Donación Domecq García, Ministerio de Marina, Museo Naval de la Nación, Nota del Estado Mayor planteando la cuestión del cumplimiento de la Ley 11.378.

¹³² Estuvo integrada por el vicealmirante Julián Irizar – Director General de Administrativa-, el contralmirante Carlos Daireaux – Jefe del Estado Mayor General -, contralmirante Enrique Fliess – Director General del Material – y el capitán de navío León Scasso -Jefe de la División Operaciones del Estado Mayor General-.

¹³³ “Las diferencias que hay en menos entre la Ley sancionada y los proyectos estudiados son, por hoy, insubsanables [...] Es por ello que estimo totalmente resuelta la cuestión de adquisición de material de guerra flotante”. Donación Domecq García, Ministerio de Marina, Museo Naval de la Nación, Memorandum secreto S. N°5 S. del Ministerio contestando la nota anterior y formando la Comisión Preliminar, p. 25.

¹³⁴ Cfr. Donación Domecq García, Ministerio de Marina Museo Naval de la Nación, Nota N°2 de la Comisión Preliminar solicitando envío de datos para cumplimiento para el cumplimiento de sus cometido.

que llevaron a la redacción del Acuerdo del 18 de Mayo dado que el Estado Mayor General ignoraba las medidas adoptadas por el Ministerio para dar cumplimiento a éste, en cuya tramitación, preparación y ejecución no tuvo ninguna intervención. Por otra parte, se excusó por la errónea interpretación del Estado Mayor General al creer que el acuerdo de ministros había caducado al promulgarse la Ley de Renovación. Finalizó afirmando su convicción de realizar las aclaraciones del caso de acuerdo a la reglamentación que regía al organismo que presidía¹³⁵.

El Ministro de Marina respondió seis días más tarde en términos duros que dejaban en claro su disconformidad con las prerrogativas que pretendía poseer Daireaux y su repartición.

“El oficio secreto [...] del 10 de noviembre de 1926 [...] debió ser omitido, porque no aporta solución a ninguna de las cuestiones que por el Reglamento aprobado por mí [...] le fueron encomendadas. En cambio, en él se plantea una disidencia y se formulan críticas que estarían justificadas si el Estado Mayor General fuera un organismo fiscalizador, pero que están fuera de lugar si se piensa que solo es un organismo asesor, informativo y colaborador”¹³⁶.

Prosiguió enunciando cuáles eran las funciones específicas y la dependencia orgánica de la repartición a modo de lección hacia el jefe del Estado Mayor. Sentenció que los comentarios vertidos más que aclaraciones eran disentimientos. En relación al decreto del mes de mayo, replicó la falta de iniciativa del organismo para presentar propuestas sobre la utilización que podía dársele a los fondos sobrantes de la Ley de Armamentos de 1908¹³⁷. Para finalizar, reiteró que su último memorándum –Nº5- no se prestaba a dobles interpretaciones ni daba motivos al Estado Mayor para realizarlas, por lo que exhortaba al contralmirante Daireaux a cumplirlo al pie de la letra.

Ante el tenor de los dichos vertidos por el Ministro de Marina y por entender que se estaba desaprobandando su gestión, el titular del organismo naval solicitó a Domecq García su relevo. Este último no dio lugar a la petición basándose en el articulado del *Reglamento Orgánico de la Armada*¹³⁸. Al momento de recibir la comunicación del jefe de la institución, Daireaux decidió pedir el retiro del servicio naval.

¹³⁵ Cfr. Donación Domecq García, Ministerio de Marina, Museo Naval de la Nación, Oficio del Estado Mayor General haciendo aclaraciones a las cuestiones del Memorándum secreto Nº5.

¹³⁶ *Ibíd.* Memorándum secreto Nº 10 del Ministerio al Estado Mayor General, p. 35.

¹³⁷ *Ibíd.*, pp. 36-37.

¹³⁸ “El desempeño de las funciones de los diversos empleos y destinos de la Armada [...] es un acto de servicio que no puede ser excusado [...]”. Ministerio de Marina, *Reglamento Orgánico de la Armada*, Vol. III, Ira. Parte, Título II, Art. 31, p. 9.

El malestar entre los dos altos oficiales fue mayúsculo, por lo que tuvo que intervenir el presidente Alvear, disuadiendo al contralmirante para que reconsiderara su solicitud de retiro¹³⁹. Finalmente, éste último fue designado Jefe de la Base Naval de Puerto Belgrano¹⁴⁰.

Por su parte, el Ministro de Marina debió dar explicaciones al primer mandatario sobre el altercado, la manera en que se llevaban adelante las visitas a casas constructoras europeas y cómo se realizaba el control de esas propuestas¹⁴¹.

El periódico porteño *La Prensa* finalizaba el mes de noviembre con las impresiones que tenía sobre las negociaciones de la Comisión Naval con los astilleros. Calificaba de equivocado el modo con que Domecq García mantenía en reserva las gestiones del contralmirante Galíndez en el Viejo Continente. No obstante, pudo conseguir informarse sobre visitas a casas de Italia, Francia, España e Inglaterra¹⁴².

El interés de los gobiernos europeos en la adjudicación de contratos

En los primeros días de julio de 1926, Galíndez viajó desde Londres a España para recorrer astilleros y unidades recientemente fabricadas en la nación ibérica. Allí mantuvo una serie de entrevistas con el Jefe de Gobierno – general Miguel Primo de Rivera – y el Ministro de Marina – vicealmirante Honorio Cornejo Caravajal- y el embajador argentino Carlos Estrada, en las cuales intercambiaron ideas sobre planes de compras de buques de ambos estados¹⁴³. Posteriormente, para explayarse sobre el plan de adquisiciones navales que estaba llevando adelante España, se reunieron Ismael Galíndez junto al embajador argentino y el Ministro de Marina.

Después que Galíndez detallara a Domecq García el resultado de estas conversaciones, visitó sus astilleros, arsenales y buques más modernos; concluyendo que España no tenía la amplitud de Escuadra, ni base financiera, ni campo experimental para poder definir un tipo

¹³⁹ Cfr. *La Nación*, 1 de diciembre de 1926 y *La Nueva Provincia*, 2 de diciembre de 1926.

¹⁴⁰ Fue nombrado al mando del Estado Mayor General de la Armada el capitán de navío Segundo Storni. Se le comunicó que iba a integrar la Comisión Preliminar en lugar del contralmirante Carlos Daireaux.

¹⁴¹ Cfr. *La Nueva Provincia*, 8 de diciembre de 1926, p. 8.

¹⁴² Cfr. *La Prensa*, 30 de noviembre de 1926, p. 15.

¹⁴³ El gobierno militar de Primo de Rivera intentó tender lazos con Argentina a partir de 1923 en lo económico y cultural. “En 1926 Primo de Rivera ordenó establecer oficinas [...] para fomentar las relaciones con las repúblicas de raíz hispana [...] Pero la inestabilidad política que no lograba frenar la dictadura, una gestión operativa y un desenvolvimiento económico que no alcanzaba a conjurar la pobreza [...] y el escaso peso internacional español, no dieron oportunidad para semejante despliegue”. Figallo Beatriz, *Diplomáticos y marinos argentinos durante la crisis española: Los asilos de la Guerra Civil*, Buenos Aires, Librería Histórica, 1947, p. 27.

original de embarcación¹⁴⁴. De todos modos, obedeciendo a las instrucciones que le fueron impartidas antes de su viaje, solicitó con pesimismo a la *Sociedad Española de Construcción Naval* que le remitiese a Londres propuestas y presupuestos.

El 24 de septiembre, Domecq García recibió del Ministro de Relaciones Exteriores y Culto Ángel Gallardo, la transcripción de un telegrama del embajador en España en el que se reflejaba la disconformidad de Primo de Rivera por la no adquisición de buques de guerra en su país. Asimismo, se recordaba la compra de maíz por 40 millones de pesetas que la nación europea pensaba hacer. En cuanto a la competencia con otras repúblicas, el presidente español aseveró que tenía desconfianza que el tesoro italiano costeara parte de las construcciones argentinas y que su nación solo buscaba un triunfo moral sin reparar en los beneficios económicos. Hay que señalar las intenciones del gobierno ibérico para fomentar sus industrias nacionales –en este caso la militar- que permitirían ganar prestigio internacional a la vista de potenciales compradores de sus fabricaciones.

El Jefe de la Comisión Naval –fiel a su fuerte temperamento y estilo frontal- calificó a las casas constructoras de faltar a la verdad a partir del momento en que no enviaron presupuestos en tiempo y forma y del engaño perpetrado a Primo de Rivera. Luego, criticó al embajador por transmitir noticias inverosímiles¹⁴⁵. Finalizó afirmando que los españoles manifestaban su idoneidad de trabajo para el mercado extranjero. Así también, deseaban hacerlo por las estrechas vinculaciones que unían a los dos países, razones que no eran atendibles.

El marino arribó a Roma a mediados del mes de julio de 1926, entrevistándose con el Jefe de Gobierno, Benito Mussolini¹⁴⁶. Este prometió que de realizarse las compras en su país, facilitaría los planos y especificaciones técnicas a fin de garantizar que los buques tuviesen lo último en tecnología con que contaba la Regia Marina Italiana. El Subsecretario de Marina, contralmirante Giuseppe Sirianni, y demás autoridades navales se mostraron interesadas para que sus astilleros pudiesen obtener los contratos¹⁴⁷.

¹⁴⁴ Cfr. “Primer informe del almirante Galíndez sobre los astilleros españoles”, Ministerio de Marina, Archivo General de la Armada, 1926, foja. 7.

¹⁴⁵ “[...] me permito señalar a la consideración de V.E. la conveniencia de que habría en que el Gobierno hiciera presente a nuestros representantes en el extranjero que antes de transmitir noticias interesadas [...], como en el caso presente, agoten los recursos que tienen a su alcance para cerciorarse de la exactitud de sus informaciones”. “Informe del almirante Galíndez sobre propuestas españolas”. *Ibíd.*, Archivo General de la Armada, 1926, foja 88.

¹⁴⁶ El historiador italiano Francesco Tamburini escribió una separata acerca de la adquisición nacional de submarinos italianos, desentrañando las motivaciones políticas y económicas del gobierno de Mussolini a partir de fuentes oficiales de la Regia Marina. Tamburini Francesco, *I sommergibili tipo “Cavallini” per la Repubblica Argentina. Un caso di politica commerciale del fascismo in America Latina en Los tarantinos 1933-1960*, Buenos Aires, El Snorkel, 2009.

¹⁴⁷ Cfr. “Tercer informe del almirante Galíndez sobre astilleros italianos, con informe del Teniente Manera sobre submarinos”, Ministerio de Marina, Archivo General de la Armada, 1926, foja 18.

El lobby realizado por su embajador en Buenos Aires, el conde Alberto Martin Franklin, intentó favorecer a los astilleros de su nación y contrarrestar las acciones de agentes de otros países que sembraban dudas acerca de la estabilidad política y económica de Italia. Ismael Galíndez se reunió en varias oportunidades con él para tratar no sólo los rumores de los círculos civiles, sino también de marinos que dudaban de las bondades de la industria bélica italiana¹⁴⁸.

Estos intentos por colocar armamentos en Argentina no fueron aislados sino que obedecieron a una política comercial impulsada por Mussolini para contrarrestar los efectos negativos de la posguerra y la clausura del mercado estadounidense¹⁴⁹. Dos años más tarde, *Il Duce* brindó un discurso sobre la política exterior de Italia. Al referirse a Sudamérica, aseveró que las relaciones con Brasil, Argentina y Chile eran excelentes a partir de la orden en astilleros nacionales de navíos de guerra por parte de las dos primeras naciones¹⁵⁰.

Luego de conocer las casas constructoras y fabricas de armamento, analizar los presupuestos y especificaciones técnicas y estar a bordo de algunas embarcaciones modernas, concluyó que el adelanto alcanzado en industria naval, así como la estabilidad política y económica; garantizaban la posibilidad de encomendar a Italia una parte o la totalidad del plan de renovación¹⁵¹.

Unos días más tarde se trasladó a Francia, donde recorrió las instalaciones de las principales casas navieras y se reunió con directivos de la fábrica de armamento *Schneider*. Allí obtuvo una impresión negativa a causa del instrumental anticuado de las fábricas en comparación con observado Italia, el personal era escaso en relación a la maquinaria y la situación política inestable tornaba incierta la valoración de su moneda¹⁵².

En esta nación, para inicios de agosto, se presentó la oportunidad de que Argentina cancelara una deuda que los franceses tenían por 18.463.995 millones de pesos oro. Dicho crédito, fue contraído en 1918 para adquirir cereales cuando estaba finalizando la Gran Guerra. La idea que Francia pague la deuda con la construcción de buques fue obra del

¹⁴⁸ Tamburini Francesco, op. cit., pp. 116-117.

¹⁴⁹ “El gobierno fascista utilizó siempre a la Argentina como *válvula de escape* para regular la emigración y como mercado para colocar los productos de la economía italiana, sobre todo cuando los Estados Unidos, en su confrontación con el gobierno de Italia de los años '20, impusieron *pesadas* restricciones comerciales y migratorias”. *Ibíd.*, p. 109.

¹⁵⁰ Cfr. *La Prensa*, 6 de junio de 1928, p. 12.

¹⁵¹ *Ibíd.*, foja 31.

¹⁵² “En este país persiste la crisis de post guerra de la cual es signo evidente la inestabilidad de su moneda. La indudable seriedad del industrial francés, sin embargo, no ofrecería las garantías que son deseables cuando se han de invertir sumas grandes de dinero que pueden verse comprometidas [...]”. “Memorando del Ministro de Marina al Presidente Marcelo T. de Alvear resumiendo las visitas a los astilleros europeos”, Ministerio de Marina, Archivo General de la Armada, 1926, p. 22.

embajador argentino Federico Álvarez de Toledo¹⁵³. En octubre del año siguiente, el interés de los grupos dirigenciales para conseguir algún contrato continuaba intacto, llegando a proponerle a la Argentina un préstamo de 30 a 40 millones de pesos oro destinado a la construcción de buques de guerra en sus casas constructoras¹⁵⁴.

Mientras que el ex Ministro de Marina realizaba contactos con la dirigencia política e industriales franceses, Galíndez enviaba a Domecq García un informe en el que manifestaba su opinión sobre la conveniencia de adquirir la mayor cantidad posible de navíos y armamentos en Italia de acuerdo a las propuestas recibidas¹⁵⁵.

La gestión de construir las embarcaciones en tierras francesas tuvo la oposición de Galíndez y fue desestimada por su opinión desfavorable sobre su industria naviera, los planos y presupuestos presentados. En cuanto a su inclinación por los proyectos italianos, el Ministro de Marina hizo notar sus recaudos preguntándole si existía la posibilidad de contratar una mayor cantidad de unidades flotantes en Inglaterra.

La conveniencia de destinar una parte de los fondos de la ley en ésta nación estaba relacionada con el estrecho vínculo comercial y financiero que la unía con Argentina. Los encargados de hacer lobby para favorecer los intereses británicos fueron el Presidente de la Sociedad Rural Argentina –Luis Duhau–, el Secretario de la Asociación Criadores de Shorton y el embajador en ese país, José Evaristo Uriburu (h)¹⁵⁶. Este último –en febrero de 1927– señaló al ministro Gallardo que el Primer Ministro inglés Austin Chamberlain apreciaba, a modo de presión, la participación que el gobierno argentino depositaba en los astilleros británicos para las futuras construcciones navales¹⁵⁷.

¹⁵³ Ingeniero agrónomo y profesor universitario, el funcionario fue radical desde los orígenes del partido. Vecino de Yrigoyen en la estancia María Antonieta de la localidad de Saladillo acompañó el movimiento revolucionario de 1890. Este hombre, que tenía algunos vínculos con la aristocracia porteña y era un hombre de probada fidelidad al líder radical, fue el único civil que ocupó la titularidad del ministerio de Marina en la historia de nuestro país desde octubre de 1918 hasta febrero de 1919. Fue un personaje poco conocido para los altos oficiales de la Marina al momento de asumir, y su designación causó malestar.

¹⁵⁴ *La Prensa*, 28 de septiembre de 1927, p. 16.

¹⁵⁵ En un telegrama enviado el 6 de agosto al Ministerio de Marina, el Jefe de la Comisión Naval se inclinó por los cruceros, destructores y submarinos italianos por su precio ventajoso, las rebajas prometidas por los constructores y sus condiciones marineras. Los dos barcos a velas también contemplados en el Acuerdo del 18 de Mayo deberían adquirirse en Inglaterra.

¹⁵⁶ “En 1926 la Sociedad Rural Argentina había iniciado un movimiento cuyo propósito fue denunciar todos los tratados comerciales firmados por la Argentina y su slogan era *comprar a quienes nos compran*. En realidad el sector agropecuario como principal vocero de los intereses exportadores argentinos inquietos ante la expansión del proteccionismo en muchos países prefirió darle un trato preferencial a Gran Bretaña [...]”. Lanús Juan Archibaldo, *Aquel apogeo. Política internacional argentina 1910-1939*, Buenos Aires, Emecé Editores, 2001, p. 307.

¹⁵⁷ El contralmirante Galíndez, al igual que había sucedido con Carlos de Estrada, no ahorró críticas hacia el diplomático apostado en la nación sajona: “El Señor Ministro en Londres me hizo la misma reflexión [...] sobre la posibilidad de que Inglaterra dejara de proteger nuestras carnes, facilitando en cambio el consumo de la de [SIC] sus colonias [...]. He creído ver en estas consideraciones de nuestro representante en Londres el natural

El ministro Domecq García le retransmitió al contralmirante Galíndez estas inquietudes que provenían no solo del ámbito económico, sino también de la esfera política. El gobierno estaba interesado en la compra de los destructores en Inglaterra¹⁵⁸. El marino, contestó molesto desde Europa que primaba sobre todo tipo de presiones de orden internacional el interés de la Marina, que los precios en Gran Bretaña eran excesivos y las prestaciones de sus naves nada tenían que envidiarles a las italianas.

Para continuar la tendencia, el primer mandatario seguía de cerca las propuestas enviadas por el Jefe de la Comisión y los telegramas que se intercambiaban con el almirante Domecq García. Es así que durante el mes de agosto de 1926, Alvear requirió mayor información sobre un tipo de crucero italiano –Trento modificado- diverso al elegido por Galíndez –tipo Trento- y Domecq García –crucero inglés tipo Diomedea-. Con los submarinos sucedía algo similar, mientras que el primero priorizaba los italianos, el presidente tenía la idea de gestionar tres de ellos en Francia. Ante esta situación, el Jefe de la Comisión en Europa dejó clara una vez más su postura de adquirir las principales unidades en Italia con los tipos de buques que había elevado anteriormente.

Sin embargo, el apuro para tomar decisiones por parte del gobierno nacional y Ministerio de Marina, hicieron que para el mes de septiembre se tuviese prácticamente definida la adquisición de los cruceros en Italia. A partir de ese momento se ultimaron detalles como la solicitud de rebajas en las cotizaciones, se estableció la forma de pago, el plazo estipulado de entrega, las empresas navieras adjudicadas y el tipo de artillería. Una última cuestión que preocupaba al Ministro de Marina era la posibilidad que la lira se revalorice y se termine pagando mucho más de lo acordado¹⁵⁹.

Las negociaciones con las casas constructoras, los intereses económicos y políticos en ambos márgenes del Atlántico, las divergencias sobre qué clase de buques adquirir y dónde realizarlos, el apremio para rubricar los contratos, la limitación de fondos otorgada por la ley junto a la coyuntura europea del período de entreguerras, conformaron un mosaico de diferentes aspectos entramados que hacía compleja la elección de un país y astillero determinado que dejase conforme a la multiplicidad de intereses vinculados al asunto¹⁶⁰.

deseo de ser grato al Gobierno ante el cual está acreditado, juntamente con el de poner en evidencia su representación diplomática tan poco necesaria al país”. “Quinto informe del almirante Galíndez sobre buques que conviene adquirir”, Ministerio de Marina, Archivo General de la Armada, 1926, fojas 60-61.

¹⁵⁸ Cfr. *Ibíd.*, fojas 58-60.

¹⁵⁹ Se acordaron los pagos de las cuotas divididos en dos mitades iguales, una en libras esterlinas al cambio de la fecha y la otra en liras.

¹⁶⁰ “[...] es indispensable que cuando el Poder Ejecutivo resuelva la adjudicación de las órdenes de construcción para las nuevas unidades que deberán sustituir a los viejos buques [...] tenga muy en cuenta las opiniones fundadas del personal superior de la armada, que es el único responsable de su utilización [...] pues de otra

Siguiendo esta línea de razonamiento, podemos afirmar que ni el Estado y mucho menos la institución naval, estaban aislados de una serie de factores que condicionaban y reformulaban las ideas y planes originarios proyectados, en este caso, para la compra de navíos¹⁶¹.

Buques y construcciones realizadas con fondos de la Ley N° 11.378

El Ministro de Marina envió a consideración del presidente en los primeros días de febrero de 1927, un resumen con las gestiones del Jefe de la Comisión Naval junto a los lugares de construcción propuestos para las embarcaciones. Se sugirió la adquisición de dos cruceros de 6400 toneladas a realizarse en Italia, cuatro destructores que podrían ser hechos en Inglaterra, Francia o Italia, siendo los precios de esta última más baratos. Tres submarinos realizados en esta última y tres buques hidrógrafos –*sloops*- en el Reino Unido.

El día 22 de ese mes, un decreto del Poder Ejecutivo sentenció la compra de dos cruceros ligeros de 6400 toneladas cada uno a Italia por un valor de 9 millones de pesos oro, tres destructores en Gran Bretaña de 1700 toneladas por 6 millones de pesos oro, dos *sloops* y dos remolcadores por un monto total de 700.000 pesos oro. En Francia, se adquirirían tres submarinos de 800/900 toneladas a 3.600.000 millones pesos¹⁶². En cuanto al armamento, se destinó un millón de pesos oro para artillar las nuevas unidades y 2.500.000 millones de pesos oro para material de aviación. La suma total ascendió a 21.800.000 millones pesos oro de 75 millones que contemplaba la legislación.

El 5 de mayo se firmó el primer contrato de la Ley 11.378 que estipulaba la construcción de dos cruceros en astilleros italianos por una suma de 3.815.280 millones de pesos oro cada uno, sin armamento y a saldar en 11 cuotas¹⁶³. Al mes siguiente, se convino en Londres la compra de tres destructores a los astilleros *Samuel White* por 4.662.000 millones de pesos oro sin armamentos.

manera tal vez se satisficiera solamente una situación de orden financiero o diplomático del momento actual, sin que se llenaran todos los requisitos exigidos por los técnicos, con evidente perjuicio para la seguridad de la Nación”. *La Prensa*, 7 de marzo de 1927, p. 8.

¹⁶¹ “[...] la esfera estatal nunca está aislada [...] sino que está en permanente contacto con actores no estatales, privados y de otros ámbitos estatales [...] Si el Estado es, entonces, el resultado siempre permanentemente desafiado desde adentro y desde afuera por diferentes determinaciones sociales, es necesario prestar atención a lo que ocurre dentro de él como a lo que ocurre afuera de él [...]”. Bohoslavsky Ernesto; Soprano Germán (Ed.), op. cit., p. 26.

¹⁶² La diferencia de pareceres entre Alvear y su ministro sobre el origen que debían tener los sumergibles pueden rastrearse en la idea perseverante de saldar la deuda francesa, los vínculos que unían al primer mandatario con la clase dirigente e industrial de Francia luego de su estadía como embajador y el afianzamiento de las relaciones político-económicas con las principales repúblicas del Viejo Continente.

¹⁶³ Los buques con artillería completa terminarían costando 5.181.120 millones de pesos oro por unidad.

No solo fueron destinados fondos de la ley para unidades bélicas y armamento, sino que también se imputaron a nuevas edificaciones. Estas respondieron a las necesidades de formación educativa del personal junto a la necesidad de ubicar en muelles y hangares idóneos los buques y aviones que se iban incorporando a la Armada. El nuevo centro de enseñanza comenzó el 6 de mayo con la puesta en servicio de la Base Aeronaval Punta Indio, orientada a constituirse en la escuela de aviación básica para aquellos marinos que tuviesen interés de especializarse en dicha arma. El 7 de marzo del año siguiente, fue inaugurado la totalidad de del establecimiento imputándose 96.433 pesos oro.

A nivel político y en el marco de afianzar las relaciones comerciales entre España y Argentina, fueron entabladas negociaciones para la financiación de la Ley de Armamentos del Ejército N° 11.266 -1923- y 11.378 -1926- mediante un empréstito de aproximadamente 7 millones de pesos oro a devolver con un interés anual del 6%. Las conversaciones se iniciaron a principios de marzo a raíz de dos propuestas realizadas por el gobierno español al Ministro de Hacienda. Una de ellas fue el préstamo otorgado por un consorcio de banqueros, la otra giró en torno a la cesión de dos destructores recientemente finalizados en los astilleros de Cartagena.

Las conversaciones tuvieron al contralmirante Galíndez en un segundo plano, tomando la iniciativa por orden del gobierno el embajador Carlos de Estrada. Si bien al oficial argentino no le convencían las prestaciones marineras de los buques españoles, primaron intereses políticos y comerciales que iban a permitir financiar parte del material militar que se iba adquiriendo, como así también el trato preferencial que el país europeo iba a darle a los productos agrícola-ganaderos de la Argentina¹⁶⁴. El 25 de mayo se firmaron en España con la presencia del ministro Ángel Gallardo ambos contratos, rebautizándose a los destructores *Cervantes* y *Juan de Garay*¹⁶⁵. Cada uno de ellos costó 1.225.000 millones de pesos oro. Las sospechas de los marinos en Europa sobre ciertas deficiencias en la calidad artillera de los destructores, fueron confirmadas por una desviación milimétrica en uno de los cañones del *Garay*. De todos modos, la irrisoria falla –a juzgar por la *Sociedad Española de Construcción Naval*- fue aceptada por la Comisión Naval.

A mediados de octubre, la Comisión Naval se decidió a firmar los contratos de los submarinos con el astillero *Cantieri Navali Franco Tosi* de la ciudad de Taranto, Italia. Las razones para inclinarse por esta opción y declinar la oferta francesa pueden hallarse en el

¹⁶⁴ Cfr. *La Prensa*, 25 de mayo de 1927, p. 7.

¹⁶⁵ El contralmirante Galíndez, haciéndose eco de las versiones que originaron la elección de los barcos en España, destacó: “[...] no se trata de una operación comercial, sino de un acto político que estrechará las relaciones entre los dos países hermanos [...]”. *La Prensa*, 10 de noviembre de 1927, p. 12.

lobby realizado por la Embajada italiana en Buenos Aires, la rebaja en la cotización, las prestaciones marineras y técnicas satisfactorias desarrolladas por las unidades tipo *Mameli* construidas para la Marina Italiana en esos años por la familia Tosi, la intervención que tendrían los técnicos argentinos en sus realizaciones y la comentada –aunque nunca debidamente documentada- reunión reservada entre Benito Mussolini e Ismael Galíndez para acordar una rebaja en los precios¹⁶⁶.

En el transcurso del año 1928, el Ministerio de Marina continuó con la incorporación de buques a la Escuadra, inauguración y remodelación de bases navales. De esta forma, en febrero se firmó un contrato con un astillero alemán para la compra del transporte *Friesland* rebautizado *Patagonia* para cubrir los servicios de carga y transporte de pasajeros que la Armada cumplía desde Río Gallegos hasta Tierra del Fuego¹⁶⁷.

El 11 de ese mismo mes fueron inauguradas en Mar del Plata, las obras del puerto que se refieren a la dársena para submarinos y otras dependencias del destacamento que sirvieron para ampliar la capacidad operativa de la misma y lograr el atracadero de los sumergibles que llegaron en 1933¹⁶⁸. El costo total de las obras ascendió a 4.297.000 pesos oro. A la ceremonia, asistió el presidente Alvear junto a los titulares de las carteras castrenses y de Obras Públicas. Este suceso afianza la hipótesis sobre la relevancia que el primer mandatario le otorgaba a la Marina, al concurrir a sus principales ceremonias y llegada al país de nuevas unidades flotantes¹⁶⁹.

Entre mayo y junio, llegaron a la rada de Buenos Aires cuatro buques auxiliares adquiridos en Gran Bretaña –hidrógrafos *San Juan* y *San Luis* y remolcadores *Toba* y *Mataco*- junto al transporte germano *Patagonia*. Como se aprecia, no solamente fue sustituido el material anticuado de guerra, sino que también se dotó a la institución de barcos auxiliares para el transporte y vigilancia de las costas patagónicas.

Un cambio radical en la política naval e internas palaciegas

¹⁶⁶ Los sumergibles costaron un millón de pesos oro cada una. Llegaron al país en 1933 luego de que se retrasara el pago de cuotas y existiesen demoras en el astillero para su concreción.

¹⁶⁷ El buque construido en Alemania fue adquirido por 91.954 pesos oro. Su compra conllevó un sumario administrativo interno en 1929 del que nos ocuparemos más adelante.

¹⁶⁸ Las construcciones del puerto civil como del militar fueron realizadas por la empresa francesa *Societe Nationale Travaux Publics* y fiscalizadas por el Ministerio de Obras Públicas.

¹⁶⁹ El 1 de febrero amarraron en Dársena Norte los destructores *Cervantes* y *Garay*. Su recepción estuvo presidida por el presidente radical. Cfr. *La Prensa*, 11 de febrero de 1928, p. 1.

A partir de octubre de 1928 se marcó un nuevo período político para el país que estaría signado por la segunda presidencia del doctor Hipólito Yrigoyen y la ruptura por primera vez en la historia nacional del orden constitucional. Los 23 meses que precedieron al derrocamiento del gobierno radical, estuvieron caracterizados en el plano externo por la *Gran Depresión* que tuvo su origen en la especulación financiera de accionistas de Wall Street, en tanto que en lo interno hubo una recesión económica a partir de la crisis mundial y una férrea oposición de grupos políticos y económicos, muy críticos del primer gobierno yrigoyenista¹⁷⁰.

El ámbito castrense no fue la excepción. Los descontentos de una fracción del Ejército y la Marina por medidas adoptadas por Yrigoyen anteriormente tuvieron su correlato desde inicios de 1928, cuando se comenzaba a vislumbrar el éxito del líder de la U.C.R. en los comicios de abril¹⁷¹.

En la Armada, existieron numerosas situaciones particulares que confluyeron para que parte de la Escuadra apostada en el puerto de Buenos Aires adhiriese a la *Revolución del 6 de septiembre*¹⁷². Aquí vamos a destacar algunas de ellas que se encontraron directa o indirectamente vinculadas con la ejecución de la Ley de Renovación del Material Naval.

Luego del contundente triunfo electoral de Hipólito Yrigoyen frente a la fórmula antipersonalista¹⁷³, comenzaron a llegar los primeros buques adquiridos por la ley 11.378. Paralelamente, los medios de prensa capitalinos empezaron a reflejar las disconformidades de algunos círculos navales por la calidad de aquellos. *La Prensa* realizó una caracterización negativa del transporte *Patagonia* proveniente de Alemania cuando señaló su antigüedad, el no responder a las finalidades por las cuales fue comprado, su escasa velocidad y poder de máquinas¹⁷⁴.

El capitán de navío Carlos Braña que estaba en ese momento de agregado naval en Londres, aceptó una entrevista periodística para dejar en claro que no había tenido nada que ver con la compra de, según sus expresiones, un *barquito barato*. También responsabilizó por

¹⁷⁰ Estaban secundados por comerciantes importantes de Buenos Aires, terrateniente y los diarios con mayor tirada –*La Prensa, Crítica, La Nación*–.

¹⁷¹ El Ministro de Guerra Agustín P. Justo publicó una carta pública en *La Nación* desmintiendo los rumores que lo vinculaban como líder de un gobierno militar y mencionando los momentos difíciles que tendría que afrontar la república próximamente, en clara alusión a la futura elección del doctor Yrigoyen como primer mandatario. Cfr. *La Nueva Provincia*, 24 de febrero de 1928, p. 6.

¹⁷² Cfr. Isidoro Ruiz Moreno, *La Marina Revolucionaria (1874 – 1963)*, Buenos Aires, Editorial Planeta, 1998. pp. 123-161.

¹⁷³ El *viejo o peludo* como lo denominaban sus detractores, se impuso con el 63% de los votos, contra el 33% del radicalismo antipersonalista que llevaba la fórmula MELO – GALLO, apoyada por las agrupaciones conservadoras y el 4% de los socialistas.

¹⁷⁴ Cfr. *La Prensa*, 16 de mayo de 1928, p. 14.

la elección del *Patagonia* a la comisión naval en Génova¹⁷⁵. El periódico metropolitano continuó en sucesivas ediciones destacando las falencias del transporte alemán y los dos hidrógrafos ingleses. Cuestionó la decisión del Ministerio de Marina de no asesorarse por las oficinas técnicas para la elección de los buques auxiliares y delegar la tarea en la Comisión Naval. Asimismo, solicitó una investigación sumaria para establecer responsabilidades en el proceso de selección de astilleros y modelos elegidos¹⁷⁶.

El Ministro de Marina respondió a las acusaciones mediáticas en la memoria anual de la repartición correspondiente a 1927 con referencias que marcaban una autocrítica parcial a su gestión y dejaban entrever la existencia de errores en la selección de los navíos adquiridos¹⁷⁷. Alvear, en su último mensaje al Congreso Nacional, defendió la ley promulgada el 5 de octubre de 1926 y la actuación de la Armada en el proceso de selección y compra de buques en el extranjero¹⁷⁸.

En los meses anteriores a la asunción de Yrigoyen, se conjeturaba los posibles candidatos a ocupar las bancas ministeriales del próximo gobierno. En la cartera de Marina, tenía peso el contralmirante retirado Vicente Montes¹⁷⁹. La otra postulación que se barajaba era la del contralmirante Tomás Zurueta, último ministro de esa área durante el primer gobierno radical y quien desde 1924 ocupaba una banca como diputado nacional aunque con una participación poca activa en los proyectos y debates acaecidos en la Cámara¹⁸⁰. Sin embargo, los rumores nunca podían ser confirmados o desmentidos. El singular mecanismo de selección de los ministros del presidente electo era conocido, quien mantenía un férreo hermetismo sobre sus futuras acciones. El diario capitalino *Crítica* al comentar sobre las candidaturas, publicó una

¹⁷⁵ Cfr. *La Prensa*, 20 de junio de 1928, p. 10.

¹⁷⁶ Cfr. *Ibíd.*, 12 de julio de 1928, p. 14; 15 de julio de 1928, p. 12; 10 de agosto de 1928, p. 13; 15 de septiembre de 1928, p. 13; 2 de octubre, p. 11.

¹⁷⁷ “Posible es que mi actuación no haya tenido toda la eficacia que hubiera deseado; posible es que también que se hayan cometido errores debido a la imperfección de nuestros medios y elementos y a mi propia condición; posible es, además, que la marina no se encuentre todavía como muchos la imaginan o la desean; pero sí, puedo afirmar [...] que todo lo que he hecho ha sido inspirado en el más sano patriotismo y mejor buena voluntad [...]”. *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente a los ejercicios 1927 a 1928*. Buenos Aires, Talleres Gráficos de la D.G.A., 1928, p. 3.

¹⁷⁸ “La Ley de renovación del material naval [...] habilita a la Marina de Guerra en lo que a material se refiere, para responder a su misión, manteniéndose en condiciones de proveer a la seguridad marítima nacional. Ella ha permitido orientar con criterio técnico bien definido el desarrollo de nuestro poder naval en armonía con los progresos generales del país y con su capacidad económica, a la vez que con los intereses positivos que el mismo tiene en el mar”. *La Nueva Provincia*, 6 de julio de 1928, p. 9.

¹⁷⁹ En el caso de Montes, sus credenciales partidarias fueron obtenidas tras su participación en los tres alzamientos (1890, 1893 y 1905), y una vez alcanzado su retiro en 1922, se afilió a la Unión Cívica Radical militando activamente hasta su muerte ocurrida en 1946.

¹⁸⁰ Su participación en las discusiones que llevaron a la sanción de la Ley 11.378 (1926) fue llamativamente nula, al juzgar por su condición de ex ministro de marina y ser miembro del partido político que apoyó su viabilidad. A manera de hipótesis, puede deducirse que la fuerte rivalidad existente con Domecq García y el hombre de su mayor confianza, Ismael Galíndez; llevaron a Zurueta a adoptar una postura pasiva frente a la legislación naval.

anécdota que reflejaba la improvisación con la que éste elegía a algunos de sus funcionarios¹⁸¹.

El 12 de octubre de 1928, Yrigoyen con 76 años tomaba posesión del cargo. Finalizaba un período caracterizado por un grado importante de autonomía otorgado a los militares y se inauguraba otro bien diferente. Los conservadores no eran los únicos enemigos con los que se enfrentó el nuevo gobierno. El general Justo, supo aceptar vínculos con los miembros del Ejército mientras fue Ministro de Guerra, consolidando su poder en las sombras. Opositor declarado del primer mandatario y de su sucesor en la cartera, el general Luis Dellepiane, aguardó pacientemente el desgaste de la gestión radical que no tardó en llegar. Similar situación se planteaba con la Armada, Domecq García siempre opuso resistencia a la idea del regreso de Yrigoyen, sin embargo, consumados los hechos debió retirarse de la escena pública con el evidente disgusto de dejar la cartera de Marina en manos de un rival interno: el contralmirante Tomás Zurueta.

Las divergencias entre los dos jefes superiores provenían desde los comienzos de la profesión. Si bien Zurueta ingresó ocho años después que Domecq García a la Escuela Naval Militar, alcanzó primero la titularidad de la cartera de Marina por su tendencia política hacia el yrigoyenismo. Este último, era mucho más cuidadoso de expresar sus opiniones políticas en público, aunque se lo relacionó con el sector antipersonalista. Tuvo un rol importante en el reparto de armamento desde el Centro Naval a grupos civiles que ayudaron a las fuerzas del orden a repeler el accionar de huelguistas y anarquistas durante la *Semana Trágica*¹⁸². También fue uno de los fundadores y primer presidente de la *Liga Patriótica* hasta que se nombró a Manuel Carlés¹⁸³.

Al realizar un análisis de las problemáticas internas y en estrecha relación con el poder político, podemos observar mediante las diversas fuentes documentales y periodísticas la existencia de dos grupos que pueden ser identificados a partir de su vínculo con el yrigoyenismo. Si se efectúa una discriminación de los oficiales desde las facciones conformadas a partir del surgimiento y auge del radicalismo como movimiento político, se

¹⁸¹ “[...] el diario *Crítica* recuerda como se formó el gabinete de la primera presidencia y refiere que minutos antes de constituirse el gabinete el Dr. Irigoyen habló por teléfono al Sr. Alvarez de Toledo pidiéndole se pusiera el frac y concurriera a la casa de gobierno cuanto antes”. *La Nueva Provincia*, 18 de septiembre de 1928, p. 5.

¹⁸² Desde 1917 hasta su asunción como ministro estuvo relegado en la Armada como adscripto al Ministerio de Marina, cargo irrelevante al no tener la dirección de ninguna repartición ni jefatura de base naval. Zurueta, al finalizar su mandato, corrió la misma suerte hasta retomar el mando de la cartera en octubre de 1928. Hay que realizar la salvedad que Hipólito Yrigoyen le permitió postularse como diputado nacional por la Capital Federal, banca que ocupó durante cuatro años.

¹⁸³ Cfr. Lvovich Daniel, *Nacionalismo y antisemitismo en la Argentina*, Buenos Aires, Ediciones b Argentina, 2003, pp. 189-190.

aprecian pugnas intra institucionales que permiten localizar elementos de tensión y conflicto. El ejercicio de identificar estos grupos, sus integrantes y características, ayuda además comprender la compleja trama institucional desde la óptica de los funcionarios insertos en su sistema de representaciones, intereses y condicionantes en un determinado tiempo y lugar¹⁸⁴. A su vez, admite dejar de pensar al Estado y sus instituciones –en este caso la Armada- como un actor unívoco y auto consciente con un pensamiento homogéneo, para percibirlo como el resultado de conflictos internos y externos.

El primer grupo mantenía una fuerte afinidad con la propuesta dirigida por el radicalismo yrigoyenista y estaba compuesto por el contralmirante Ismael Zurueta junto al almirante Vicente Montes, vicealmirante Ramón González Fernández¹⁸⁵ y capitán de navío contador Francisco Senesi¹⁸⁶.

El segundo grupo, de los detractores del caudillo radical y más numeroso que el anterior, estaba aunados por el rechazo a la forma de hacer política del gobierno y por haberla introducido en el seno de las Fuerzas Armadas, causando escisiones y problemas en la cadena jerárquica de mandos mediante favoritismos a algunos uniformados por su filiación partidaria. En esta línea se ubicaban el almirante Manuel Domecq García, almirante Abel Renard¹⁸⁷, contralmirante Ismael Galíndez¹⁸⁸ y contralmirante Campos Urquiza¹⁸⁹.

Un último sector agrupaba a los almirantes que intentaron tomar distancia de los acontecimientos políticos durante el período 1922-1930. Son aquellos que no tuvieron enfrentamientos abiertos y explícitos que condicionasen o facilitaran sus ascensos o futuros destinos. En sus fojas, integrantes de los grupos mencionados anteriormente, destacaron sus

¹⁸⁴ Bohoslavsky y Soprano propone varios puntos para volver a estudiar al Estado apartándose de la tradicional que lo concibe como un ente singular, unidireccional que actúa como un dispositivo institucional todopoderoso, para comenzar a pensarlo desde lo plural, compuesto por agencias estatales que muchas veces carecen de una estructura capaz de garantizar su propia existencia y funcionalidad, delinear políticas públicas, coordinar proyectos institucionales a largo plazo y que se encuentran sumergidas en una dinámica de marchas y contramarchas. Cfr. Bohoslavsky Ernesto; Soprano Germán (Ed.), op. cit., pp. 19-28.

¹⁸⁵ Llegó al grado de vicealmirante en 1924 ocupando los principales puestos en la institución. Sus contactos en Bahía Blanca y Punta Alta con los comités y personalidades identificadas con Yrigoyen hicieron que los marinos sublevados el 6 de septiembre de 1939 lo destituyeran de su cargo como Jefe de la Primera Región Naval.

¹⁸⁶ El trabajo que produjo sobre Yrigoyen y los armamentos navales otorga elementos suficientes para extraer su extracción ideológica. Además, encontrándose de pase en la Base Naval Puerto Belgrano en 1926 fue aperebido junto a otros contadores por una serie de irregularidades administrativas de orden menor. La sanción fue rubricada por el presidente Alvear junto al ministro Domecq García.

¹⁸⁷ Mantuvo fuertes disidencias con Zurueta cuando éste fue ministro en la primera presidencia de Yrigoyen. En agosto de 1930, fue sancionado con 15 días de arresto por desobedecer una orden impartida por el mismo oficial. Junto a Campos Urquiza, lideró a los marinos sublevados en las jornadas de septiembre. El general José F. Uriburu lo nombró Ministro de Marina, cargo que ocuparía hasta abril de 1931.

¹⁸⁸ Más adelante se realizará un desarrollo de las pugnas con algunos de sus compañeros de armas.

¹⁸⁹ Miembro destacado de la elite terrateniente y clubes sociales selectos, utilizó su cargo de Jefe del Arsenal de Buenos Aires para desembarcar a la marinería en Puerto Nuevo el 6 de septiembre. Las tropas que en un principio iban a ser movilizadas a Plaza de Mayo, no lo fueron debido a la rapidez con que se resolvió el conflicto.

cualidades de conductores y profesionales, sin dejar entrever algunas tensiones entre superior y subordinado. Ellos son el almirante Juan Martín, los vicealmirantes Julián Irizar, Enrique Fliess, Segundo Storni y contralmirante Carlos Daireaux.

La disputa interna más feroz y explícita que puso en evidencia las diferencias que existían entre los dos grupos antagónicos fue la de Tomás Zurueta con Ismael Galíndez. Durante el primer gobierno de Yrigoyen, Galíndez mantuvo su cargo como Secretario General hasta 1921 y posteriormente fue nombrado Director de la Escuela Naval (1921-1922). En estos cargos experimentó un gran distanciamiento con el yrigoyenismo producto del malestar hacia la política naval llevada a cabo por el presidente. Guillermo Stock, profesor de la Escuela Naval Militar durante la primera presidencia de Yrigoyen, produjo un libro en el que denunció los favoritismos que para él existían en la institución educativa a favor de algunos oficiales en detrimento de otros¹⁹⁰. Asimismo, explicó el enfrentamiento que existía entre los dos grupos de marinos¹⁹¹.

Apenas asumió la titularidad del ministerio de Marina el contralmirante Zurueta, inició una investigación muy rigurosa sobre la gestión de su antecesor, a raíz de los problemas de las unidades que iban llegando y a declaraciones periodísticas realizadas desde Europa por el contralmirante Galíndez. El matutino *La Prensa*, fue el medio utilizado por el marino para defenderse de las informaciones que llegaban desde Buenos Aires. En la entrevista, el Jefe de la Comisión en Europa acusó a la Dirección General del Material –encargada de realizar las inspecciones a los buques recién amarrados- y al periódico de manifiesta animosidad hacia sus procedimientos¹⁹². Estos dichos y los defectos en los buques auxiliares, le valieron una investigación sumaria solicitada por el Director General del Material Naval –contralmirante Enrique Fliess- al Ministro de Marina. Puede apreciarse con este hecho, el rol destacado que los círculos navales le conferían a la prensa escrita.

¹⁹⁰ Stock relató un diálogo que tuvo con Tomás Zurueta durante el año 1923 en el cual el ex ministro refiriéndose a Domecq García y sus seguidores expresaba: “Me combaten porque he luchado siempre por la formación de verdaderos marinos [...] Sí, este ministerio está destruyendo mi obra; pero el tiempo me dará la razón [...]”. Stock Guillermo, *Un ponderado jefe de la Armada y su doble personalidad*, Buenos Aires, Editorial E. Lantés, 1924, p. 33.

¹⁹¹ “El capitán Galíndez hacía política contra el capitán Zurueta. Ambicionaba, sin derecho, el ascenso antes que él a contralmirante. Su puesto de preponderancia, acompañando a un ministro que lo secundaba en su acción general –ingeniero Alvarez de Toledo-, le servía para ser el nervio de una camarilla y el caudillo de un grupo numeroso de oficiales que lo seguían [...]”. *Ibíd.*, pp. 12 -13.

¹⁹² El enviado especial en Inglaterra relató que pudo conversar con Galíndez luego de la botadura del destructor *Tucumán* y que este le dijo en tono quejoso que *La Prensa* lo atacaba personalmente desde el día en que llegó a Buenos Aires el transporte *Patagonia* y refiriéndose a las revisiones del buque afirmó: “[...] la dirección del material incurre en graves inexactitudes cuando dice, por ejemplo, el cilindro de alta presión presenta algunas rayaduras. Esto es inexacto [...] es un informe elevado al Ministro de Marina, y empieza diciendo que lo que contiene ha sido observado por el jefe de la sección máquinas y calderas de la dirección general de material, es decir que la opinión de un maquinista subalterno ha sido tomada en cuenta por oficiales de alta categoría sin ninguna responsabilidad en el asunto”. *La Prensa*, 26 de octubre de 1928, p. 11.

Para ello planteó la conformación de una comisión presidida por el almirante Martín -vocal del Consejo Supremo de Guerra y Marina- para que analizara exhaustivamente las compras de los buques hidrógrafos y del transporte realizadas por Galíndez en Inglaterra y Alemania respectivamente¹⁹³. Al cabo de unos meses de pesquisa, el jefe de la Comisión Naval fue acusado de carecer de un adecuado plan de estudio para adquirir el material naval, mostrar un evidente favoritismo hacia la industria naval italiana al descartar a países importantes en la materia como Alemania, Francia, Estados Unidos, entablar malas negociaciones que derivaron en la excesiva elevación de los precios iniciales por parte de los astilleros¹⁹⁴, la adquisición de material deficiente en el transporte *Patagonia*, no tener en cuenta las indicaciones emanadas del Estado Mayor abusándose de sus funciones y no brindar la documentación requerida por el jefe de la Comisión Investigante¹⁹⁵. Estas consideraciones negativas al accionar del anterior ministro y sus hombres de confianza, eran observaciones indirectas a la gestión en materia militar llevada adelante por el gobierno alvearista¹⁹⁶.

Mientras tanto, las obras edilicias comprometidas durante el período anterior fueron paralizadas, los programas vinculados a la adquisición de material sufrieron suspensiones, no se abonaron las cuotas correspondientes por lo que hubo un importante atraso en la construcción de los buques y se demoró el pago de los salarios al personal que se encontraba comisionado en Europa.

En el plano regional, para los primeros meses de 1929 la Marina de Chile agregaba nuevas unidades de combate adquiridas en Inglaterra, entre ellas, tres submarinos y seis destructores de última generación¹⁹⁷. Por su parte, Brasil si bien tuvo intenciones de llevar adelante un plan de renovación similar al argentino, no lo hizo hasta mediados de la década del 30¹⁹⁸. En

¹⁹³ Cfr. *La Prensa*, 9 de noviembre, p. 14.

¹⁹⁴ Los subtítulos de un informe anónimo elevado al ministro Zurueta decían: “Falta de plan de estudios en la Comisión de Compras. Su precipitación en el desarrollo de los trabajos. Su favoritismo y sus errores técnicos. Su impresión y la indisciplina de su Jefe el Contralmirante Galíndez. La exclusión deliberada de importantes astilleros y su preferencia [...] por la industria naval italiana. Los frutos tóxicos de su actuación desorbitada. La elevación de los precios iniciales y el resultado desastroso de las construcciones”¹⁹⁴. “Las adquisiciones navales”, Donación Martín, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1930, foja. 1.

¹⁹⁵ En relación al estado en que llegó el *Patagonia*, el almirante Martín sentenció en su informe que las inspecciones hechas por la Comisión Naval no fueron en forma debida, las condiciones marineras no eran las idóneas para los mares del sur argentino y el elevado precio por el que fue conseguido. Cfr. “Investigación efectuada por el Señor Almirante Juan A. Martín con respecto a la adquisición del material flotante hecha por la Comisión Naval en Europa”, Ministerio de Marina, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1928, fs.78-64.

¹⁹⁶ “En el Ministerio de Guerra lo mismo que en el de Marina, se prosiguen las investigaciones sobre la adquisición de armamentos, creyéndose que las cosas que se descubren darán margen a notas sensacionales [...] lo que constituirá a la vez un arma contra el nuevo partido de oposición que hay el propósito de crear con la dirección del doctor Alvear”. *La Nueva Provincia*, 8 de diciembre de 1928, p. 4.

¹⁹⁷ Cfr. *La Prensa*, 16 de enero de 1929, p. 12; *La Prensa*, 6 de febrero de 1929, p. 14.

¹⁹⁸ Una excepción fue la llegada en julio de 1929 del submarino botado en Italia *Humaytà*.

esos años adquirió tres submarinos clase *Tupí* en el mismo astillero genovés donde fue botado el crucero liviano *Almirante Brown*.

En abril de 1929, comenzaron las primeras fricciones importantes del gobierno con el Ejército y la Armada. Disconformes con medidas dirigidas a las instituciones castrenses, algunos generales y almirantes solicitaron su retiro. Entre los segundos, estuvieron el contralmirante Carlos Daireaux y el capitán de navío José Cros¹⁹⁹. Mientras tanto, el transporte *Bahía Blanca* que fue enviado a Inglaterra e Italia con 800 tripulantes para traer los destructores y el guardacostas *Belgrano*, tuvo situaciones adversas en su periplo. En las costas del Brasil permaneció casi un mes esperando ser reparado de una avería y en las costas africanas se produjo el fallecimiento de dos tripulantes por un problema mecánico²⁰⁰. Al mismo tiempo, el atraso de varios meses en los salarios al personal civil que trabajaba en dependencias militares y a aquellos uniformados que integraban las comisiones navales, fue reflejado en los periódicos²⁰¹.

En junio, dos de los destructores cuya construcción fue convenida con astilleros británicos se encontraban terminados pero no podían ser retirados por deudas del gobierno argentino²⁰². La penosa situación, acarrea para la nación una vergonzosa escena que desprestigiaba el capital simbólico y económico conseguido en las últimas décadas²⁰³. A su vez, dejaba al descubierto el papel secundario que el gobierno le otorgaba al plan de renovación de material llevado adelante por las Fuerzas Armadas²⁰⁴.

¹⁹⁹ Cfr. *La Prensa*, 4 de junio de 1929, p. 12; *La Nueva Provincia*, 14 de julio de 1929, p. 4

²⁰⁰ “El transporte *Bahía Blanca* tiene una historia muy poco propicia para que en él se cifren grandes esperanzas de seguridad. Se ha discutido tanto sobre sus condiciones, se ha aseverado con tanta insistencia [...] que carece de requisitos indispensables para largas navegaciones, que todo cuanto hagan las autoridades [...] será poco”. *La Prensa*, 23 de abril de 1929, p. 14.

²⁰¹ Cfr. *La Prensa*, 4 de junio de 1929, p. 12.

²⁰² En el marco de la inminente entrega de los tres destructores construidos en Inglaterra, el diario *La Nación* señalaba los inconvenientes para que las naves –casi terminadas– pudiesen enarbolar el pabellón nacional: “El *destroyer Mendoza* está listo desde hace ya bastante tiempo [...] La suma que el gobierno argentino debe por la construcción de esta unidad -y que constituye la última cuota- es de 30.000 libras esterlinas [...]”. *La Nación*, 20 de julio de 1929, p. 2.

²⁰³ “Desde hace muchos días [...] se halla en Londres [...] la dotación de personal destinado a hacerse cargo de esas unidades [destructores *La Rioja*, *Mendoza* y *Tucumán*] para traerlas al país. Los miembros de las dotaciones vagan actualmente sin misión alguna por las calles de esa ciudad [...] No concluyen aquí las consecuencias de la imprevisión oficial para cuidar del crédito del país en el exterior. El transporte *Bahía Blanca* [...] que llevó a las dotaciones aludidas hasta Inglaterra, carece [...] de los medios indispensables para abonar hasta los derechos de estadía que irroga su permanencia en los muelles de Londres, razón por lo cual se ha visto en la [...] necesidad de llevar anclas para refugiar su indigencia en el puerto de Cowes. Estos hechos [...] indican una lamentable despreocupación por parte del gobierno argentino en atender compromisos ineludibles contraídos en el exterior [...] cuyo olvido [...] sólo podrán acarrear consecuencias perjudiciales para los intereses del país, sea en el orden económico o en nuestro prestigio moral”. *La Prensa*, 25 de junio de 1929, p. 14.

²⁰⁴ En el Ejército sucedía una situación similar con las cuotas impagas a las fábricas europeas. Cfr. *La Prensa*, 27 de junio de 1929, p. 15.

Mientras tanto, el excesivo número de hombres a bordo del transporte *Bahía Blanca* que esperaban tripular los nuevos buques, ocasionó innumerables problemas por el hacinamiento en que vivían y la escasa provisión de víveres y material de limpieza. Las crónicas periodísticas sobre las paupérrimas condiciones de vida contrastaban las informaciones oficiales sobre esta situación²⁰⁵. Las observaciones realizadas a los contratos firmados por la Comisión Naval –representada en la figura de Galíndez, jefe de la misma - habían demorado los pagos y causado un gran perjuicio al personal apostado en Europa, lo cual fue señalado en numerosas oportunidades por la oposición, la prensa nacional y los jefes navales.

El retraso en los pagos a los astilleros extranjeros, en los sueldos de los marinos enviados a Europa para controlar la construcción de los nuevos medios, las conclusiones parciales arribadas por la comisión del Consejo Supremo de Guerra y Marina, las demoras ocasionadas en el envío de víveres para la tripulación de los buques argentinos amarrados en los puertos europeos, sumado al largo enfrentamiento entre Zurueta y Galíndez²⁰⁶ –este último ligado ideológicamente a Domecq García y Alvear- derivó en la presentación de su solicitud de relevo como titular de la comisión, la cual no fue contestada desde Buenos Aires hasta el fin del gobierno radical²⁰⁷.

En medio de pedidos de dimisiones de los integrantes de las comisiones de armamento del Ejército y Marina, los marinos varados en Gran Bretaña a la espera de la entrega de dos de los tres destructores y la presión de los diarios para que se destrabe el conflicto, fue botado en Liorna el crucero *25 de Mayo*²⁰⁸. Para mediados de agosto, la situación tendió a normalizarse con el pago por parte del gobierno de la suma adeudada a los astilleros europeos y fábricas estadounidenses²⁰⁹. El monto total ascendía a 2.525.000 millones de pesos oro y comprendía las cuotas desde la asunción del nuevo mandatario en octubre del año anterior. En breve,

²⁰⁵ En un editorial publicado por *La Prensa* se mencionan las condiciones de habitabilidad que afrontaban los marineros alojados en el *Bahía Blanca*. “Mientras tanto 800 hombres háyanse esperando, presa de la presa de la mayor inquietud, pesimamente alojados [...] durmiendo amontonados en los corredores de la nave, en sus cubiertas y aún en los botes salvavidas, donde buscan vanamente un decoroso descanso. Todo ello se debe a la desidia del Ministerio de Marina, que desde el 12 de octubre no gira el dinero para los pagos de cuota [...].*La Prensa*, 15 de julio de 1929, p. 15.

²⁰⁶ Cfr. *La Nueva Provincia*, 18 de julio de 1929, p. 4; *La Prensa*, 27 de julio de 1929, p. 17.

²⁰⁷ “Haciendo más de dos años que me encuentro en el extranjero y entendiendo que para seguir desempeñando debidamente mi comisión, debo contar con la confianza absoluta del gobierno como hasta ahora, pido a V.E. quiera solicitar al Excelentísimo Señor Presidente el relevo de mi cargo”. “Telegrama del CL Galíndez al CL Zurueta pidiendo su relevo”, Ministerio de Marina, Archivo General de la Armada, 18 de octubre de 1928.

²⁰⁸ Cfr. *La Prensa*, 12 de agosto de 1929, p. 9.

²⁰⁹ “Después de una demora no explicada, el Poder Ejecutivo acaba de ordenar que sean pagadas las cuotas que adeudaba por la construcción de tres buques exploradores en Inglaterra, por la modernización de un guardacostas en astilleros italianos y por la adquisición de material aeronaval y explosivo que se había contratado en los Estados Unidos [...] La situación que había planteado la demora oficial era muy poco favorable para los prestigios del país en el exterior. En los círculos financieros y mercantiles no podrá explicarse satisfactoriamente la morosidad que se ha observado [...]”. *La Prensa*, 14 de agosto de 1929, p. 13.

fueron entregados los destructores *Mendoza* y *Tucumán* a la Comisión Naval, mientras que el transporte *Bahía Blanca* fue enviado a Hamburgo para su reparación y modernización. A fines de septiembre, Manuel Domecq García llegó a Génova²¹⁰. Allí se entrevistó con el contralmirante Galíndez y otros marinos, aunque se desconoce los temas tratados y no existe documentación oficial que eche luz sobre lo acontecido. Es altamente probable que el 29 de septiembre haya concurrido a la botadura del crucero *Almirante Brown* en Génova, aunque las crónicas periodísticas no lo mencionan entre los asistentes.

Desde mediados de 1929 hasta septiembre de 1930 fueron reflejadas claramente las posturas diametralmente contrarias que tenían los matutinos *La Prensa* y *La Nueva Provincia* acerca de la gestión radical y el cumplimiento de la Ley de Renovación del Material Naval. Mientras que el jornal capitalino criticaba abiertamente la falta de política militar del yrigoyenismo y la falta de pago a los compromisos con los astilleros europeos - traducido en el atraso de la entrega de los nuevos buques²¹¹-; el periódico bahiense cargaba la responsabilidad a supuestas irregularidades cometidas por los integrantes del Ejército y Armada que llevaron a la suspensión de los compromisos contraídos con fábricas de armamentos y astilleros²¹².

En el ámbito naval, el estado de tensión entre Zurueta y Galíndez aumentaba conforme la injerencia del primero en las esferas relacionadas al segundo. El Jefe de la Comisión Naval en Europa, por disposiciones firmadas durante el gobierno anterior, tenía total autoridad sobre los marinos que allí se encontraban. Sin embargo, el ministro generó situaciones de confrontación entre ellos al colocar a hombres por fuera de la órbita de la comisión, creando situaciones de privilegio o de excepción donde los substraían de las disposiciones y normas en común, menoscabando con ello la disciplina y los principios de subordinación y generando a la vez serios problemas de conducción en los oficiales de mayor jerarquía²¹³.

Las disposiciones inconsultas emanadas desde Buenos Aires hacia Europa vinculadas a desprestigiar la autoridad del jefe de la comisión generaron un enfrentamiento abierto entre ambos, que pareció resolverse cuando Galíndez nuevamente solicitó su relevo del cargo en abril de 1930, el cual tampoco fue denegado²¹⁴.

El Ministro de Marina sólo le señaló que antes de considerar la sustitución, le envíe un informe sobre el estado y cumplimiento de las construcciones navales. Galíndez, indicó los

²¹⁰ Cfr. *La Prensa*, 24 de septiembre de 1929, p. 12.

²¹¹ Cfr. *La Prensa*, 30 de octubre de 1929, p. 17; *La Prensa*, 01 de febrero de 1930, p. 14.; *La Prensa*, 27 de febrero de 1930, p. 14.

²¹² Cfr. *La Nueva Provincia*, 18 de julio de 1929, p. 4.

²¹³ Cfr. *La Prensa*, 14 de abril de 1930, p. 12.

²¹⁴ Cfr. *La Prensa*, 18 de abril de 1930, p. 10.

inconvenientes generados por la falta de pago de las cuotas a los astilleros y las disposiciones del ministro y del presidente Yrigoyen que atentaban contra el normal funcionamiento de la Comisión, lo que le valió la imposición de una sanción disciplinaria consistente en ocho días de arresto riguroso por los términos y conceptos vertidos en la carta.

La medida ocasionó un profundo impacto en los marinos, porque existían escasos antecedentes donde un oficial superior de la jerarquía del citado oficial, era observado con una pena tan dura. Los diarios también se hicieron eco de la situación interna que se vivía en la Marina y el suceso tomó estado público muy pronto²¹⁵. Una vez cumplida la pena disciplinaria, Galíndez se dirigió a Yrigoyen reclamando por la sanción implementada por Zurueta, ya que

“el señor ministro no ha podido disimularlo –*el estado de tensión*- y ha evidenciado en sus relaciones oficiales su enemistad personal; sus comunicaciones, desde el día en que fue investido en de su actual cargo, han sido secas y violentas, faltas de cordialidad [...] Lejos de ver en el Ministro el mejor apoyo para el desempeño de mi misión, he encontrado en el mayor obstáculo [...]”²¹⁶.

La persecución denunciada por Galíndez y las acusaciones realizadas a éste por la Comisión Investigante a cargo de Martín eran un tiro por elevación a Domecq García, quien lo había nombrado y apoyado firmemente en su gestión al frente de las compras de medios y material en Europa. De esta forma fueron trascurriendo los últimos meses del contralmirante Tomás Zurueta al mando de la cartera ministerial y de Hipólito Yrigoyen como primer magistrado.

La última etapa del gobierno estuvo marcada por un clima enrarecido en las Fuerzas Armadas a raíz del favoritismo hacia los uniformados yrigoyenistas, que tuvo como consecuencia el quiebre de la estructura jerárquica. Las crónicas de la época dan cuenta de reiteradas situaciones en las que se veía lesionada la cadena de mando, llegando incluso a ser desautorizados por el presidente hasta los mismo ministros, es decir, Dellepiane y Zurueta. El nuevo atraso al pago de salarios –que después de la crisis de 1929 respondió a factores económicos- las reuniones destituyentes realizadas en dependencias sociales del Ejército, la consolidación de logias militares y la percepción de un ninguneo hacia las instituciones

²¹⁵ Cfr. *La Nación*, 19 de julio de 1929, p. 5.

²¹⁶ “Carta del CL Galíndez al presidente Yrigoyen”, Ministerio de Marina, Departamento de Estudios Históricos Navales, Donación Martín, 13 de julio de 1930.

castrenses sostenido en el tiempo por parte del caudillo radical, coadyuvaron para la intentona revolucionaria del teniente general José Félix Uriburu que resultó todo un éxito.

Hacia fines del gobierno del caudillo radical, la Ley de Renovación del Material Naval se encontraba en ejecución, aunque con demora en los pagos que debían realizarse a los astilleros y empresas que producían armamentos y aparatos esenciales para los buques.

A modo de cierre

La preparación, debate, sanción y ejecución de la Ley N°11.378 de Renovación del Material Naval (1926) fue consecuente con el tipo de política naval apoyada desde el Poder Ejecutivo. Durante los seis años que Alvear estuvo al frente de la presidencia, la Armada tuvo en él a un firme defensor de sus planes para modernizarla. La postergación de las necesidades armamentísticas y edilicias de más de una década llegaron a su fin en este período.

En la Cámara de Diputados, la férrea oposición del bloque socialista al proyecto elaborado por el Ministerio de Marina, asociada a la postura vacilante del ala personalista, generó que el plan de renovación del material naval navegase en un mar de incertidumbres. Ante la coyuntura desfavorable, el Ejecutivo dictó apresuradamente un decreto para la adquisición de las principales unidades que necesitaba la Escuadra de Mar en caso de fracasar el proyecto en el Congreso²¹⁷. En esos días, el contralmirante Galíndez viajaba para Europa con un fuerte respaldo y amplias atribuciones por parte de Marcelo T. de Alvear, quien pretendía firmar la mayor cantidad de contratos de unidades flotantes antes de finalizar su mandato.

Las reiteradas apariciones del Ministro de Marina en el Congreso para justificar y apresurar el trámite del plan naval junto a la necesaria intervención de Hipólito Yrigoyen entre los diputados personalistas en la Cámara Baja, hicieron viable la aprobación del mismo hacia fines de septiembre de 1926, fecha de clausura de las sesiones ordinarias.

A partir de la promulgación el 5 de octubre, se abrió una nueva etapa en la institución militar. Una vez conseguido el objetivo primordial, comenzaron a surgir interrogantes sobre el grado de injerencia que correspondían al Estado Mayor General y la Comisión Naval en el proceso de elección y compra de navíos. Por este motivo, surgieron fuertes contradichos entre el Ministro de Marina Domecq García y el contralmirante Daireaux, Jefe del Estado Mayor. La disputa tuvo como desenlace la sustitución del segundo y en su lugar vino un hombre más allegado al ministro, el entonces capitán de navío Storni.

²¹⁷ Cfr. Acuerdo de Ministros del 18 de Mayo de 1926.

Mientras en la Armada acontecían estos problemas, Galíndez visitaba los principales astilleros del Viejo Continente para concluir que los más confiables en precio y calidad eran los italianos. Su relación con los embajadores de Inglaterra, España y Francia tuvo altibajos por varias causas. Por un lado, la personalidad fuerte que poseía a veces le jugaba una mala pasada al momento de relacionarse con políticos que pensaban diferente. Por otro, estos funcionarios querían conseguir que los barcos se realicen en las naciones donde ellos estaban destacados y así quedar bien ante la vista de sus gobiernos. También fue importante el grado de influencia que tenían los lobistas de un lado y otro del Atlántico para hacer circular rumores que favorecían o desestimaban la economía de un determinado país o astillero.

En esta compleja trama, nada sencilla para un solo hombre que tenía la responsabilidad del modo en qué se invertirían una gran parte de los 75 millones de pesos oro, se adicionaron más inconvenientes políticos y navales a partir de 1928. El arribo de un transporte, dos buques hidrógrafos y remolcadores –todas ellas embarcaciones auxiliares que no poseían una función estrictamente militar- generaron la primera ola de cuestionamientos por los diarios y algunos marinos que tenían reparos en la figura del contralmirante.

Con la asunción del doctor Hipólito Yrigoyen en octubre, la dinámica institucional se vio seriamente afectada a partir del giro copernicano que la nueva gestión tuvo con la financiación y ejecución de la Ley de Renovación del Material Naval. El arribo al Ministerio de Marina del más conspicuo oficial superior personalista en actividad –contralmirante Tomás Zurueta-, su abierto enfrentamiento con el Jefe de la Comisión Naval –uno de los marinos con mayor jerarquía y personalidad de la institución-, la decisión intransigente del presidente de cancelar el pago de cuotas a las casas constructoras hasta averiguar la existencia de irregularidades técnicas-administrativas, la apertura de investigaciones al proceder de Galíndez y las críticas soslayadas a Domecq García y Alvear; conformaron una síntesis que repercutió negativamente en el desarrollo normal de la ley.

Ante esta situación, la prensa escrita adoptó posturas diversas. El diario *La Nación* tendió a mantener una línea editorial más objetiva, en la cual se describía la noticia en cuestión. En cambio, el periódico *La Prensa* realizó extensos análisis que ponían énfasis en las instancias que se vinculaban con la Ley de Renovación y su posterior aplicación. El denominador común de la mayoría de éstas era la crítica negativa y sesgada hacia la manera en que el gobierno yrigoyenista ejecutaba la legislación analizada aquí. Por su parte, *La Nueva Provincia* destacaba las supuestas irregularidades del organismo creado por Alvear y tendía a minorizar la crisis en que estaba sumido el gobierno radical. En el ámbito militar, el

contralmirante personalista Ramón González Fernández poseía una vieja amistad con Enrique Julio, director del medio escrito.

Hacia 1929, la situación conflictiva se vio incrementada con los resultados negativos a los que llegó el almirante Juan Martín en sus investigaciones de los buques auxiliares. La relación profesional entre el Ministro de Marina y Galíndez llegó a un punto de no retorno cuando le fueron impuestos ocho días de arresto a éste último. El pedido de relevo al cargo no le fue aceptado y tuvo que seguir al mando del plan de sustitución de unidades de guerra.

Los últimos meses del caudillo radical al frente del país se vieron ensombrecidos por la ruptura en la cadena jerárquica de las Fuerzas Armadas a partir de favoritismos hacia antiguos militares legionarios, atrasos en el pago de salarios, solicitudes de retiro de altos jefes y desautorizaciones a las sanciones impuestas por los ministros castrenses a su personal. En este período, tomaron protagonismo las tribulaciones internas, pasando a un segundo plano las compras en el exterior.

A partir del 6 de septiembre de 1930, se inauguró una etapa marcada por un panorama desolador a partir de la crisis económica mundial que afectó a todo el país entero. Esta situación generó múltiples inconvenientes en el servicio naval, llevando a reducir las actividades profesionales. Al momento de asumir el gobierno el general José F. Uriburu, se había finalizado con la rúbrica de contratos que comprendía la primera de las tres etapas que indicaba la ley²¹⁸. Fueron incorporados a la escuadra los buques auxiliares anteriormente mencionados, tres destructores gemelos en Inglaterra, dos del mismo tipo en España y 30 aviones adquiridos a Estados Unidos e Italia. En cuanto a construcciones, se edificó la dársena de submarinos en Mar del Plata, fue remodelada la Base Aeronaval de la misma ciudad y se inauguró la Escuela de Aviación en Punta Indio. Varias unidades de la flota fueron modernizadas en los astilleros de Río Santiago como en Italia. Quedaban pendientes en esta primera etapa la entrega de dos cruceros y tres submarinos italianos.

A principios de la década del 30 llegaron los últimos buques imputados con fondos de la ley. En 1931 llegaron al país los dos cruceros ligeros *Almirante Brown* y *25 de Mayo*, mientras que los submarinos *Salta*, *Santa Fe* y *Santiago del Estero* sufrieron una demora de tres años, siendo entregados en 1933 cuando debían haber estado finalizados para fines de 1930. En cuanto a las finanzas destinadas para los siete años restantes -60 millones de pesos oro a insumir desde 1929 hasta 1936-, se gastaron 13.415.992 millones de pesos oro. Es decir

²¹⁸ De los 35 millones de pesos oro que debían invertirse durante los primeros tres años –desde 1927 hasta fines de 1929- fueron comprometidos 23 millones de pesos oro.

que de los 75 millones de pesos contemplados por la Ley N°11.378, sólo fueron invertidos aproximadamente 37 millones desde 1926 a 1936, es decir, el 49% del total.

Como hemos manifestado, si bien quedó una suma importante para comprar los elementos de combate restantes –el tercer crucero, un grupo de tres submarinos y un destructor- la crisis económica y la inestabilidad política a partir de 1930 hicieron claudicar el plan concebido por Alvear y la institución. De todos modos, el material bélico que llegó al país sirvió para sustituir una numerosa cantidad de buques que se encontraban anticuados para la guerra moderna. Por las adquisiciones rubricadas en la gestión alvearista, la renovada Flota de Mar pasó a ser la más importante de Sudamérica a partir de las óptimas cualidades marineras y armamentísticas que lograron principalmente los cruceros y submarinos, aventando las denuncias, acusaciones y sospechas que tuvieron lugar durante el segundo mandato del presidente Yrigoyen.

ANEXO 1

Acuerdo del 18 de Mayo (1926)

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 – Victor M. Molina – José P. Tamborini – Angel Gallardo – Roberto M. Ortíz – Antonio I. Sagarna – Emilio Mihura.

ANEXO 2Ley N° 11.378 (1926)

El Senado y Cámara de Diputados etc.

ARTICULO 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 Destruyores en reemplazo del "Mendoza", "Salta", "Rioja" y "San Juan", construidos 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" é "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.

ARTICULO 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 más indispensables en los arsenales de Puerto Belgrano, Río de la Plata y Bases Aeronavales, a fin de poder atender las necesidades de los nuevos servicios.

ARTICULO 3° — Queda autorizado el Poder Ejecutivo para iniciar el acopio de material de guerra, para contratar las estaciones radiotelegráficas, artillería anti-aérea, 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.

El Poder Ejecutivo hará construir igual e inmediatamente dos barcos adaptados exclusivamente para estudios oceanográficos y de la fauna y flora marítima y fluvial. Estos barcos dependerán, a los efectos de dichos estudios, de la Universidad de Buenos Aires, la que, de acuerdo con el Ministerio de Marina, reglamentará lo pertinente a su uso y mantenimiento.

ARTICULO 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. Los títulos de este empréstito no se colocarán a un tipo menor de 92 por ciento, libre de comisión y gastos. Recibidas las propuestas directamente de los banqueros, el decreto de acuerdo de ministros que acepte lo que se considere más conveniente será motivado y se publicará.

Los títulos serán rescatados por sorteo a la par, cuando la cotización sea a la par o arriba de ella, y por licitación cuando fuese debajo de la par, pudiendo aumentarse el fondo de amortización si el Poder Ejecutivo lo considerase conveniente.

Estos títulos estarán libres de todo impuesto presente o futuro.

ARTICULO 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 20.000000) veinte millones de pesos oro sellado; y en los cuatro últimos años, veinte millones de igual moneda.

ARTICULO 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.

ARTICULO 7° — Los gastos que origine el cumplimiento de la presente ley se imputarán a la misma.

ARTICULO 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 Gonzalez. — Gustavo Figueroa, Secretario del Senado. — José Arce. — David Zambrano, Secretario de la C. de Diputados.

Fuentes inéditas

Documentación oficial del Archivo General de la Armada (A.G.A.R.A.).

Documentación oficial y particular del Departamento de Estudios Históricos Navales (D.E.H.N.).

DOMECQ GARCÍA MANUEL: *Guerra ruso-japonesa (1904-1905). Estudio sobre la preparación y eficiencia de la Marina Japonesa. Buenos Aires. Volúmenes. I - V, 1917.*

Memorias del Ministerio de Marina correspondiente a los ejercicios 1922 a 1930. Buenos Aires, Talleres Gráficos de la D.G.A, 1923.

Fuentes editas

Presidencia Alvear 1922-1928, Compilación de de mensajes, leyes, decretos y reglamentaciones. Tomo VII, Buenos Aires, Talleres Gráficos, 1928.

Boletín del Centro Naval. Ediciones desde 1922 hasta 1930.

Libro de sesiones de las Cámaras de Diputados y Senadores (1923-1930).

Periódicos:

La Nación (1926-1930).

La Nueva Provincia (1926-1930).

La Prensa (1926-1930).

Bibliografía

ADRIANI LUIS, ALZUGARAY LUCAS y otros: *Producción y reproducción de sentidos en torno a lo cualitativo y lo cuantitativo en la sociología*. Ponencia Institucional elaborada por un equipo de investigadores y becarios de la UBA y la UNLP. Sin Fecha.

ATENCIO JORGE E.: *¿Qué es la Geopolítica?* Buenos Aires, Editorial Pleamar, 1982.

BOBBIO NORBERTO - PASQUINO GIANFRANCO: *Diccionario de Política*. México, Siglo XXI Editores, 13a. edición, 2002.

BOHOSLAVSKY ERNESTO; SOPRANO GERMÁN (Ed.): *Un estado con rostro humano. Funcionarios e instituciones estatales en Argentina (desde 1880 hasta la actualidad)*. 1ª ed., Buenos Aires, Prometeo Libros, 2010.

CANTON DARÍO: *La política de los militares argentinos*. Buenos Aires, Siglo XXI Editores, 1971.

LAURIO DESTÉFANI (dir): *Historia Marítima Argentina*. Tomo IX-X, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1991.

ETCHEPAREBORDA ROBERTO: *Historiografía militar argentina*. Buenos Aires, Círculo Militar Vol. N° 717, 1984.

FERRARI MARCELA: *Los políticos en la república radical. Prácticas políticas y construcción de poder*. Buenos Aires, Siglo XXI Editores, 2008.

FIGALLO BEATRIZ: *Diplomáticos y marinos argentinos durante la crisis española: Los asilos de la Guerra Civil*. Buenos Aires, Librería Histórica, 1947.

GODAYOL JOSÉ MAS (dir.): *La Marina. Historia. De Trafalgar a nuestros días*. Tomo I - II, Barcelona, Editorial Delta, 1983.

HERNÁNDEZ SAMPIERI: *Metodología de la Investigación*. Buenos Aires, McGraw-Hill, 1991.

LAGOS MANUEL: *El poder naval. Como garantía de la soberanía y prosperidad de la Nación*. Buenos Aires, Talleres Gráficos argentinos, 1921.

LANÚS JUAN ARCHIBALDO: *Aquel apogeo. Política internacional argentina 1910-1939*. Buenos Aires, Emecé Editores, 2001.

LUNA FÉLIX: *Alvear*. Buenos Aires, Hyspanamerica, 1986.

LVOVICH DANIEL: *Nacionalismo y antisemitismo en la Argentina*. Buenos Aires, Ediciones b Argentina, 2003.

MAHAN ALFRED: *The influence of Sea Power upon History*. 1660-1783. Boston, Brown and Co., 1890.

- MAURICE DE BROSSARD: *Historia Marítima del Mundo*. Madrid, Edimat Libros, 1974.
- MONTENEGRO GUILLERMO: *El armamentismo naval argentino en la era del desarme*. Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2002.
- MORGENTHAU J. HANS: *Política entre las naciones. La lucha por el poder y la paz*. México, Grupo Editor Latinoamericano, 1986.
- ORONA JUAN V: *La logia militar que enfrentó a Hipólito Yrigoyen*. Buenos Aires, 1965.
- OYARZÁBAL GUILLERMO: *Las Fuerzas Armadas: 1914 – 1943*, en *Nueva Historia de la Nación Argentina*, volumen 8, cuarta parte: *La Argentina del siglo XX 1914 – 1983*. Buenos Aires, Editorial Planeta, 2001.
- PERTUSIO ROBERTO y MONTENEGRO GUILLERMO: *El poder naval y el entorno geopolítico*. Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2004.
- PION BERLIN DAVID: *Autonomía militar y democracias emergentes en América del Sur* en *Revista de Sociedad, Cultura y Política*. Vol. 5, nº12, Universidad Nacional de Quilmes.
- POTASH ROBERT: *El Ejército Argentino y la política en la Argentina (I). 1928 - 1945 De Yrigoyen a Perón*. Buenos Aires, Hyspamerica, 1975.
- ROUQUIÈ ALAN: *Poder Militar y Sociedad Política en la Argentina*. Buenos Aires, Emecé Editores, 1983.
- El Estado militar en América Latina*. Buenos Aires, Emecé Editores, 1984.
- *Autoritarismos y democracia*. Estudios de Política Argentina. Buenos Aires, Edicial, 1994.
- SABSAY FERNANDO – ETCHEPAREBORDA ROBERTO: *Yrigoyen – Alvear –Yrigoyen*. Buenos Aires, Ciudad argentina, 1998.
- SCENNA MIGUEL ÁNGEL: *Los militares*. Buenos Aires, Editorial de Belgrano, 1980.
- SENESE FRANCISCO: *Hipólito Yrigoyen y los armamentos navales de 1926*. Buenos Aires, 1947.
- SOPRANO GERMÁN: *Del Estado en singular al Estado en plural. Contribución para una historia social de las agencias estatales en la Argentina* en *Cuestiones de Sociología N° 4*. Departamento de Sociología. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Universidad Nacional de La Plata. 2007.
- STOCK GUILLERMO: *Un ponderado jefe de la Armada y su doble personalidad*. Buenos Aires. Editorial E. Lantés, 1924.
- STORNI SEGUNDO: *Intereses argentinos en el mar*. Buenos Aires, Armada Argentina, 2009.

TAMBURINI FRANCESCO: *I sommergibili tipo "Cavallini" per la Repubblica Argentina. Un caso di politica commerciale del fascismo in America Latina en Los tarantinos 1933-1960*. Buenos Aires, El Snorkel, 2009.

TILL GEOFFREY: *Estrategia marítima y la era nuclear*. 2da. ed., Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1988.

Índice

| | |
|---|----|
| Prefacio..... | 2 |
| Agradecimientos..... | 3 |
| Introducción..... | 4 |
| Hipótesis de trabajo..... | 7 |
| Objetivo General..... | 8 |
| Objetivos Específicos..... | 8 |
| Antecedentes de la Ley de Renovación de Material Naval..... | 8 |
| Proyectos y necesidades navales de la Nación hacia 1926..... | 10 |
| Linaje de la familia Alvear y espacios de socialización cívico-militares..... | 13 |
| Prolegómenos de la Ley N° 11.378..... | 15 |
| Tratamiento del proyecto en la Cámara de Senadores..... | 16 |
| Acuerdo del 18 de Mayo..... | 21 |
| Envío de una comisión naval a Europa y repercusiones en el Congreso..... | 22 |
| Defensores y detractores del Plan de Adquisiciones Navales en Diputados..... | 25 |
| Repercusiones institucionales de la sanción legislativa..... | 34 |
| El interés de los gobiernos europeos en la adjudicación de contratos..... | 36 |
| Buques y construcciones realizadas con fondos de la Ley N° 11.378..... | 41 |
| Un cambio radical en la política naval e internas palaciegas..... | 44 |
| A modo de cierre..... | 54 |
| Anexo 1..... | 58 |
| Anexo 2..... | 59 |
| Fuentes inéditas..... | 61 |
| Fuentes editas..... | 61 |
| Periódicos..... | 61 |
| Bibliografía..... | 62 |
| Índice..... | 64 |