

DIPLOMACIA DE ACORAZADOS: 1904-1915

La política naval argentina, rehén de los EE.UU.

Jorge R. Bóveda

Jorge Rafael Bóveda es abogado y autor de numerosos trabajos de Historia Naval Argentina. Miembro del Instituto de Historia Militar Argentina.

BRASIL INAUGURA LA ERA DEL DREADNOUGHT

La década anterior al estallido de la Primera Guerra Mundial evidenció un nuevo período de expansionismo naval de las principales potencias sudamericanas, esto es, la Argentina, Brasil y Chile. Brasil fue la primera en aumentar su escuadra de combate de la mano de José María da Silva Paranhos hijo, Barón de Río Branco ⁽¹⁾ (1848-1912), brillante estadista y sagaz diplomático que había logrado incorporar territorios a su país a expensas de sus vecinos, pero sin recurrir a las armas, nada menos que 1.200.000 km² (cuatro veces la Provincia de Buenos Aires), todo lo cual aumentó su convicción de que Brasil emergería como una gran potencia. Para dar credibilidad a esa imagen, su plan preveía la creación de una poderosa flota.

Durante largos años, Brasil ocupó una posición de inferioridad naval respecto de Chile y Argentina, pese a ser el país geográficamente más grande de la región. Su postergada ambición de consolidarse como una potencia sudamericana llevó a Brasil a reorganizar su marina de guerra en 1904. Al asumir el poder Rodrigues Alves, designó al frente de la cartera de Marina al Almirante Julio César de Noronha. Este oficial, influenciado por la doctrina creada y difundida por el Capitán norteamericano Alfred Mahan ⁽²⁾, presentó un programa naval que fue aprobado por Decreto 1.296 del 14 de diciembre de 1904. El mismo autorizaba la compra de tres acorazados de 14.000 ton, tres cruceros acorazados de 9.500 toneladas, seis cazatorpederos de 400 toneladas, seis torpederas de 130 toneladas, seis torpederas de 50 toneladas, tres submarinos y un transporte capaz de

⁽¹⁾ El éxito de su gestión como perito brasileño en el arbitraje sobre la cuestión de las Misiones (1893) que disputaban la Argentina y Brasil, confiada al presidente de EE.UU., Grover Cleveland, convierte al oscuro cónsul General en Liverpool en celebridad nacional. Su adversario argentino es Estanislao Zeballos, con quien inaugura una rivalidad política y personal que tendrá serias repercusiones en la relación entre los dos países por muchos años. (Ricupero, Rubens. Barón de Río Branco, Editorial Nueva Mayoría, 2000).

⁽²⁾ Mahan proponía el concepto de que toda potencia que se precie de tal debía tener el "dominio del mar". Ello se lograba por medio de una poderosa fuerza naval, capaz de imponer su voluntad a cualquier otra que se le opusiera. Esta línea de pensamiento estratégico fue rápidamente adoptada por las grandes potencias y también en los principales países de Sudamérica.



(3)
 Guedes, Max Justo, El Barón de Río Branco y la modernización de la defensa, páginas 321-345, en Cardim, Carlos Henrique Río Branco: América del Sur y la modernización del Brasil, Ministerio de Relaciones Exteriores del Brasil, 2003.

cargar 9.500 toneladas de carga ⁽³⁾. Este programa era parte de un plan estratégico concebido por Río Branco, que incluía la expansión territorial y el estrechamiento de las relaciones con el gobierno de los EE.UU.. Curiosamente, en el momento en que la acción del Brasil se divisó en el horizonte argentino, no había entre ambos países importantes cuestiones diplomáticas pendientes por resolver.

(4)
 Keegan, John, The Price of Admiralty: The evolution of naval warfare, Penguin Books, 1988, pag. 118.

Por distintas causas, aquel ambicioso programa naval fue demorado hasta 1906, año en que Inglaterra botó el revolucionario "Dreadnought" que introducía cambios radicales en la construcción naval de la época. No sólo había sido construido en tiempo récord (entre octubre/1905 y febrero/1906) sino que, además, disponía de turbinas de vapor que le conferían la velocidad de un crucero y contaba con una robusta coraza, características que lo distinguían de cualquier otro buque a flote. Su armamento estaba conformado exclusivamente con piezas de gran calibre (10 cañones de 12" en 5 torres) capaces de perforar la coraza de cualquier eventual adversario. Este sería el primero de una serie de buques cuyo declarado rol sería aniquilar la cortina protectora de una flota enemiga, procurando definir la acción en un enfrentamiento decisivo de buques capitales al estilo Trafalgar ⁽⁴⁾.



ARA Moreno navegando en el Atlántico Sur.

Como consecuencia de ello, Brasil, ahora con Alfonso Pena como presidente y el Almirante Alexandrino de Alencar como Ministro de Marina, reemplazó, mediante el Decreto N° 1.567 del 23 de noviembre de 1906, su programa original de tres acorazados de 14.000 toneladas por dos unidades del tipo "Dreadnought" de 19.280 toneladas y doce cañones de 305 mm; que fueron encargados a los Astilleros Armstrong Whitworth & Co. Ltd. de Inglaterra. Se los designó con los nombres de *Sao Paulo* y *Minas Gerais*, los dos estados más poderosos e influyentes de Brasil, cuna de los primeros presidentes republicanos. Los

poderosísimos buques debían incorporarse a la escuadra Brasileña en 18 meses, es decir, en junio de 1908.

Argentina y Chile no estaban en condiciones de responder al desafío brasileño dada la vigencia del acuerdo de desarme suscripto en 1902, el primero en su tipo en el mundo, que vedaba a ambos países la posibilidad de adquirir nuevos buques por el término de cinco años. Sin embargo, no pasó mucho tiempo antes de que Chile renunciara a este acuerdo haciendo saber a la Argentina, a principios de 1906, que tenía intenciones de reforzar su escuadra con dos buques de gran porte. Argentina, la más renuente de las potencias sudamericanas a embarcarse en una nueva y costosa carrera armamentista, no podía ya ignorar el desequilibrio del poder naval que se cernía sobre la región.

El Presidente Figueroa Alcorta, quien ya durante el gobierno de Quintana había declarado: "No podemos permitir que otro país sudamericano nos aventaje en poder naval. Ningún sacrificio nos debe detener", convocó en septiembre de 1906 a una "Junta de Notables" a la que acudieron los más eminentes hombres públicos y personalidades destacadas de la vida política nacional para considerar la cuestión de los armamentos navales frente a la amenazadora posición de Brasil.

Pese a que las deliberaciones fueron mantenidas en la más estricta reserva, se sabe que Zeballos, quien en ese momento no ocupaba ningún cargo gubernamental, apoyó la postura del Ejecutivo en cuanto a la necesidad de fortalecer a la Armada Argentina para vedar el control del mar y de los ríos interiores a otras potencias sudamericanas.

Se desató un feroz debate parlamentario en torno a los fondos requeridos para responder a la amenaza y se sucedieron varias crisis de Gabinete antes de que la cuestión de los armamentos navales fuera decidida. A finales de 1907, un nuevo error de la diplomacia de Teodoro Roosevelt sacudió aún más el ya herido orgullo argentino al despachar una escuadra de 16 navíos de guerra hacia San Francisco pasando por el estrecho de Magallanes. La flota debía reaprovisionarse de carbón en Trinidad, Río de Janeiro, Punta Arenas, Callao, y la bahía de Magdalena. El Departamento de Estado no puso objeciones a la omisión de Buenos Aires y Valparaíso.

El 15 de enero, mientras la escuadra norteamericana se encontraba en Río, Roosevelt envió a su par brasileño un cálido mensaje en el cual se refería a los barcos de guerra como “mensajeros de amistad y buena voluntad que habrán de celebrar con ustedes la vieja y continuada amistad de nuestras dos grandes repúblicas”. El Ministro Zeballos recibió la noticia como una bomba de alto poder. Inmediatamente, calificó la omisión de los puertos argentinos como un “acto de hostilidad”, amonestó al ministro argentino en Washington por su pasividad y dio órdenes para que se pusiera en contacto con las autoridades norteamericanas y logrará convencerlos de que algunos de los barcos hicieran escala en Buenos Aires o Bahía Blanca. Se tomaron rápidas medidas para enviar una flotilla de destructores a Buenos Aires, pero ello no puso fin a la cuestión. Grupos nacionalistas argentinos amplificaron el incidente con el objeto de lograr apoyo popular para un programa de construcciones navales equiparable al de Brasil.

LA PAZ CONTINENTAL EN PELIGRO

El Barón de Río Branco desde Itamaraty, y Estanislao S. Zeballos desde Buenos Aires iniciaron un peligroso duelo diplomático de intrigas y alianzas que parecía conducir a ambos países hacia un inevitable choque armado. Los brasileños temían que la Argentina fuera a restablecer la soberanía sobre antiguos territorios del virreinato. Los argentinos sospechaban que Brasil estaba detrás de la irreductible posición uruguaya en torno a la controversia por la jurisdicción de las aguas del Río de la Plata y la Isla Martín García. Las frecuentes demostraciones públicas de amistad entre los Estados Unidos y Brasil no contribuían a apaciguar los temores argentinos sino a alimentar los crecientes rumores de una alianza militar entre ambos países y el apoyo norteamericano al rearme brasileño.

Debido a la sistemática negativa de los legisladores argentinos a aprobar la ley de armamentos navales auspiciada por el Presidente Figueroa Alcorta entre 1906 y 1907, el ahora Canciller Zeballos concibió la idea de formar una “alianza” con Chile con el objeto de presionar a Brasil para que cediera uno de sus “Dreadnoughts”⁽⁵⁾.

Las relaciones con Chile habían mejorado notablemente gracias a la amistad personal entre Zeballos y el Presidente chileno, Pedro Montt. Su hermano, Luis Montt, viajó a Buenos Aires para analizar la “alianza defensiva” entre ambos países, que si bien no incluía la asistencia militar en caso de guerra, constituiría un factor de presión que el Brasil no podría desconocer. El acuerdo preveía la invitación a Brasil para formar parte de la alianza. Esta cláusula, como lo reconoció el propio Zeballos, había sido introducida para “salvar la amistad del Brasil y los móviles elevados de esta política”, en el caso de que el documento tomara estado público. El tratado nunca llegó a firmarse por el riesgo implícito que conllevaba para Chile la posible enemistad con Brasil. Este ambicioso plan de Zeballos buscaba aislar a Brasil y ganar tiempo para resolver la cuestión de los armamentos.

Al quedar trunca la opción de una alianza defensiva argentino-chilena el canciller Zeballos urdió una eventual “guerra preventiva” contra Brasil, por si las negociaciones directas con ese país fracasaban, fijando como objetivo la ciudad de Río de Janeiro, una plaza considerada fácil de capturar por los militares argentinos. El plan contemplaba la movilización de la escuadra argentina y 50.000 reservistas de la Guardia Nacional⁽⁶⁾.

(5)
Etchepareborda, Roberto, Zeballos y la Política Exterior Argentina, Editorial Pleamar, 1982, pág. 62/64.

(6)
Zeballos a Roque Sáenz Peña, AGN Archivo Ernesto Celesia: correspondencia Zeballos-Roque Sáenz Peña, citado en Etchepareborda, Roberto, Los Armamentos Navales de 1908: enfrentamiento de empresas y diplomáticos en Investigaciones y Ensayos N° 13, pág. 183/4.

Acorazados ARA *Moreno* y ARA *Rivadavia* en el puerto de Buenos Aires (hoy Puerto Madero).



(7)
En ese momento, el Presidente de Brasil era Alfonso Moreira Pena, quien culminó su mandato en 1906.

(8)
Schiff, Warren, The Influence of German Armed Forces and War Industry on Argentina, Hispanic American Historical Review Vol. 52 August 1972, pág. 449.

(9)
Carta de Zeballos a Roque Sáenz Peña del 27/06/1908. Zeballos responsabilizó de su renuncia al Ministro de Marina, Betbeder y al diario La Nación. Ver texto completo de la carta en Etchepareborda, Roberto, La política externa argentina (1870-1920), Córdoba, Universidad Nacional de Córdoba, 1967, pág. 233/241.

De acuerdo con Zeballos, el “ultimátum” a Brasil ⁽⁷⁾ para que dividiera su escuadra con la Argentina en el término perentorio de ocho días habría sido aprobado por el Gabinete en pleno el 10 de junio de 1908 “sin observación alguna”. Sin embargo, el plan y lo tratado en la reunión se filtraron a la prensa, recibiendo la oposición de algunos sectores del Gobierno y de la opinión pública. A ello se sumó una discreta intervención de la diplomacia británica en contra de Zeballos, percibido como un elemento perturbador de la paz subregional ⁽⁸⁾. Seis días después, Zeballos renunció a pedido del Presidente debido a fuertes presiones de los sectores Roquistas y Mitristas favorables a una política de acercamiento con Brasil ⁽⁹⁾.

Pasaron 30 meses desde que Brasil firmó los contratos para la construcción de sus acorazados antes de que el Congreso argentino aprobara el programa naval de Figueroa Alcorta. La Ley N° 6.283 del 17 de diciembre de 1908 autorizó la suma de \$32.000.000 de pesos oro para la adquisición de dos dreadnoughts o acorazados, seis destructores y 12 torpederos. También preveía la facultad (para el Ejecutivo) de aumentar las adquisiciones en: un acorazado, tres destructores y cuatro torpederos.

La Argentina convocó el 1ro de marzo de 1909 a una licitación internacional –la primera en su tipo en el mundo– para recibir ofertas de las principales firmas constructoras de Europa y Norteamérica. A tal fin se trasladó una comisión naval argentina a Londres, presidida por el Contraalmirante Manuel Domecq García, quien se instaló en la exclusiva Victoria Street N° 36, en Westminster, un selecto barrio londinense donde se encontraban situadas las principales reparticiones de gobierno y las oficinas coloniales.

Fueron treinta y uno los astilleros que respondieron a la convocatoria argentina, presentando más de mil planos de los diferentes tipos de buques, incluidos en el pliego de condiciones. La comisión naval argentina se abocó a visitar los astilleros ingleses, alemanes y austríacos manteniendo a raya a los voraces intermediarios de las casas constructoras. “*Da una idea de la forma seria en que se ha procedido –dice un corresponsal de El País en una carta fechada el 17 de marzo de 1909- la escrupulosidad en que han sido presentadas las propuestas; algunas casas han enviado volúmenes de más de 300 páginas, impresas y encuadradas en cuero de Rusia y hasta 20 bultos de modelos, siendo que los volúmenes citados sólo a cascos se refieren.*”

(10)
Livermore, Seward W., Battleship Diplomacy in South America: 1905-1925, The Journal of Modern History, volume 16, Issue 1. Mar, 1944, pág. 31-48.

La competencia por el millonario negocio fue feroz e inescrupulosa. Firmas europeas de reconocido prestigio contaban con el apoyo de sus respectivos gobiernos, que nunca vacilaron en ejercer presión diplomática para influenciar la adjudicación de los contratos a sus propios connacionales. Pero los norteamericanos estaban dispuestos a todo para arrebatar a los

ingleses el cuasi monopolio del mercado de la construcción de buques de guerra (10).

La designación del veterano abogado corporativista Charles H. Sherrill (11), para llevar adelante las negociaciones en Buenos Aires, actuando en conjunción con el departamento de Estado y el Departamento de Marina, permitieron a los Estados Unidos adjudicarse los contratos de los dos acorazados el 21 de enero de 1910. Al día siguiente, el Secretario de Estado, Philander Knox, comunicaba a la Fore River Shipbuilding Company, de Quincy, Massachusetts, la adjudicación de los contratos para la construcción de los buques y, a la Bethlehem Steel Corporation, un contrato de US\$1.000.000 para fabricar la artillería de los acorazados y de los torpederos que habrían de construirse en astilleros de Inglaterra, Francia y Alemania (12). Después de siete meses de “acción constante, agresiva e inmediata” los funcionarios norteamericanos, desde Taft hasta Sherrill, estaban genuinamente orgullosos de los resultados obtenidos en su primera licitación internacional, que les dio la oportunidad de subrayar el gran prestigio y eficiencia que los contratos de los buques de guerra habían ganado para el trabajo, la industria y el comercio norteamericanos.

EL MOTÍN DE LOS ACORAZADOS (13)

Mientras tanto, los grandes acorazados monocalibres brasileños *Sao Paulo* y *Minas Gerais*, cuya misión era obtener la supremacía naval en el Cono Sur, recién fueron recibidos en 1910, pero su efectividad como unidades de combate estaba a punto de ser eclipsada por un problema doméstico de difícil solución.

Ni el Gobierno ni los propios militares habían advertido el creciente malestar de la marinería por el uso y abuso que hacían los Oficiales de los castigos corporales a bordo de los buques. El riguroso Código de Disciplina Militar vigente, el exceso de trabajo y la poca paga habían generado un peligroso clima en las filas de la Marina de Guerra carioca que tendría consecuencias imprevistas en el futuro desenvolvimiento de la fuerza.

El 22 de noviembre de 1910 a las 22:30, apenas siete días después de asumir la presidencia, el Mariscal Hermes da Fonseca, estalló un motín a bordo del acorazado *Minas Gerais* recién llegado al país, como consecuencia del desproporcionado castigo que había recibido un marinero (negro) de ese buque la noche anterior. Su Comandante, el Capitán de Navío Joao Batista Das Neves fue asesinado junto a otros oficiales de la plana mayor que se resistieron al motín. Los acorazados *Sao Paulo* y *Deodoro*, conjuntamente con el scout *Bahía* se unieron a los rebeldes.

En la madrugada del 23, las unidades amotinadas efectuaron algunos disparos con cañones de pequeño calibre sobre Río de Janeiro y Niteroy causando pocos daños materiales, algunos heridos y la muerte de dos niños en el Morro de Castelo. También se dijo que había muerto una mujer en el Morro de Pinto, aunque ello nunca fue confirmado.

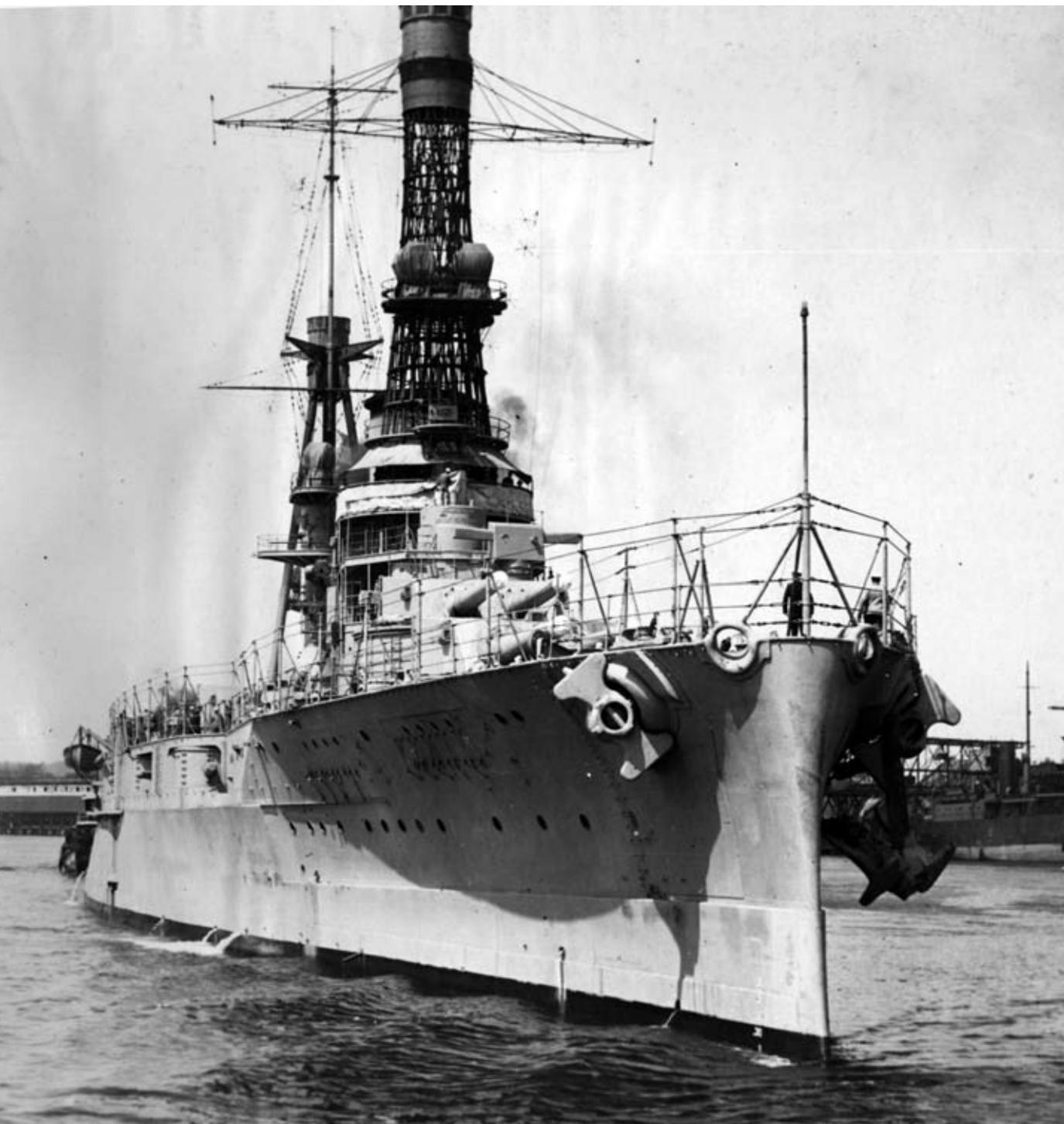
Los buques rebeldes controlaban el movimiento de las embarcaciones en la bahía de Guanabara, detenían las lanchas de pasajeros y disparaban sobre aquellas lanchas o botes sospechosos. El Arsenal de Marina, las islas de Villegagnon y de los Cobras, y los barcos fondeados en San Benito fueron fustigados por un tiroteo más intenso, sin acertarles; nunca se supo si intencionalmente o por la escasa puntería de los artilleros.



(11) Activo promotor de la elección de Taft, conocido abogado de empresas de New York. Estaba dotado de una exuberante personalidad que lo hacía sentirse cómodo entre hombres de negocios y estadistas. Era autor de varios libros. Mientras estudiaba en Yale, fue campeón norteamericano de la carrera de 100 yardas llanas, y había ideado el arranque agazapado para los corredores. Tras obtener en Europa cartas de presentación para los principales círculos sociales de la Capital logró entrevistarse dos veces en menos de dos meses con el Presidente Figueroa Alcorta y cinco con el Ministro De la Plaza, Ministro de Relaciones Exteriores, para discutir el tema de los buques de guerra. Conferenció repetidas veces con los ejecutivos de La Prensa, punta de lanza de la campaña periodística favorable a la expansión naval y campeona de la causa norteamericana. Además, contactó al influyente Ministro argentino en Roma, Roque Sáenz Peña, quien era entonces una potencia local tuviera o no un cargo.

(12) Mc Gann, Thomas F., Argentina, Estados Unidos y el Sistema Interamericano 1880-1914, EUDEBA, Buenos Aires, 1960. pág. 398 y Peterson, Harold F., La Argentina y los Estados Unidos 1810-1914, Hyspamérica, 1985, pág. 346.

(13) Este capítulo se basa en “A Revolta Dos Marinheiros-1910” de Helio Leoncio Martins, incluida en la obra: Historia Naval Brasileira, Volume quinto, tomo I B, Ministerio Da Marinha, Marinha Do Brasil, Río de Janeiro, 1997, págs. 103-126.



Vista de proa del ARA *Moreno* en el puerto de Filadelfia, EE.UU. en 1925 tras su modernización. Obsérvese el nuevo director de tiro ubicado en la torre de artillería de proa.

Una eficaz campaña de prensa había magnificado las bondades de los grandes e “invencibles” acorazados, a los ojos de la opinión pública, que los consideraba “los barcos más poderosos del mundo”. La presencia en la bahía de aquellas enormes fortalezas movilizadas, erizadas de cañones, habían logrado intimidar a la población, que ahora veía amenazada su existencia por su propia flota de combate capaz de vaciar toneladas de proyectiles sobre sus cabezas desde muchos kilómetros de distancia. El pánico se apoderó de la ciudad y muchos trataron de huir por cualquier medio. Los trenes hacia Petrópolis y hacia el interior estaban repletos.

Los rebeldes tomaron conocimiento a través de un telegrama subrepticio de que se preparaba un ataque de los “destroyers”, por lo que resolvieron pasar la noche del 23 al

24 fuera de la entrada del puerto. Lo hicieron sin ser molestados por las Fuerzas leales a la República, y continuaron navegando a distancias seguras, por fuera de las islas Maricás, Redonda y Cagarras.

A las diez de la mañana del día siguiente, regresaron, ahora menos agresivos, por tener ya conocimiento de la actitud del Congreso, donde un decreto de amnistía se estaba preparando apresuradamente y además por el enorme apoyo que tenían de los parlamentarios y de la prensa, que pedían que todo fuese resuelto rápidamente, con exclamaciones que entronizaban a las justicia de las causas por las que luchaban los marineros, elogiando la eficiencia con que maniobraban los barcos y agradeciendo la bondad demostrada al no haber destruido la ciudad. Tales manifestaciones no ocultaban el sentimiento de pánico y terror ante su invencibilidad, todo acompañado por gran imaginación.

Los rebeldes seguían preocupados por la posible reacción de los navíos que permanecían leales al gobierno. No temían a las fortalezas, las que, sintiéndose impotentes contra un adversario que disponía de cañones de 305 mm que tiraban a quemarropa, recibieron órdenes de no provocarlos.

Dos “destroyers” que se animaron a hacer un reconocimiento fueron perseguidos a tiros desde el *Deodoro* que, como de costumbre, no acertaron. La noche del 24 al 25, nuevamente los rebeldes buscaron la seguridad de las aguas abiertas, donde pensaban que los espacios más grandes evitarían la sorpresa de un ataque con torpedos, estando fuera de discusión la posibilidad de un eventual ataque nocturno. Al regreso, temieron que la entrada del puerto estuviese minada (hubo intención de hacerlo), según cuenta una carta atribuida a Francisco Dias Martins, el “Comandante rebelde” del Bahía. Según este relato, “si su barco, el primero en cruzar el puerto, hubiera sido alcanzado, la ciudad hubiera sido impiadosamente bombardeada en revancha a lo que habrían considerado una traición”.

Las intenciones y objetivos de los rebeldes quedaron bien enmarcados en dos famosas proclamas, la primera de ellas fue emitida por la marinería del Minas Gerais y estaba dirigida al Presidente de la República, decía así:

“Al Pueblo y al Jefe de la Nación:

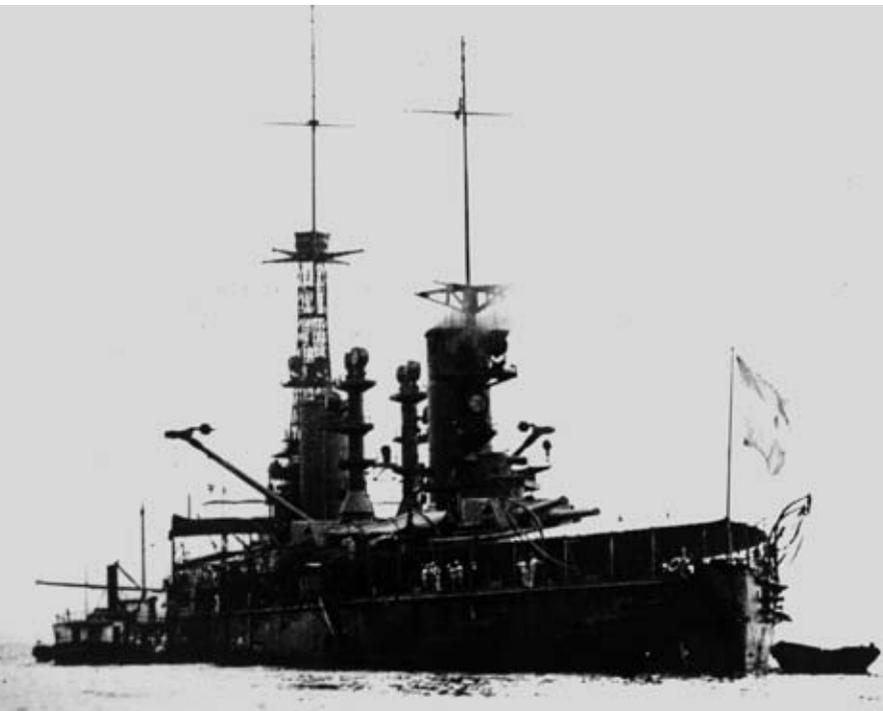
Los marineros del Minas Gerais, del Sao Paulo, del Bahía, del Deodoro y de los otros navíos de guerra vistos en el puerto con la bandera escarlata, no tienen otro objetivo que no sea el de ver abolida de nuestras corporaciones armadas, el uso infame de la “chibata” (vara) que deshonra al ciudadano y humilla los caracteres. La resolución de izar en el mástil de los navíos la bandera escarlata y de levantarse contra el proceder de algunos comandantes y oficiales, sólo fue llevada a cabo después de haber reclamado, muchas veces insistentemente, contra esos malos tratos, contra el exceso de trabajo a bordo y por la absoluta falta de consideración con que siempre fuimos tratados”.

“Del Jefe de la Nación, el ilustre Mariscal Hermes da Fonseca, cuyo gobierno los marineros desean que sea coronado por la paz y por el inalcanzable brillo, sólo desean los reclamantes la amnistía general, la abolición completa de los castigos corporales para el engrandecimiento de nuestras clases armadas”.

“Los marineros lamentan que estos acontecimientos se hayan dado al comienzo de la Presidencia de Su Excelencia el Sr. Mariscal Hermes da Fonseca, a quien la guarnición del Sao Paulo le tiene especial simpatía.

“Al pueblo brasileño, los marineros piden que miren su causa con la simpatía que merece, pues nunca fue su intención atentar contra la vida de la población trabajadora de Río de Janeiro.

“Sólo ante una emergencia, cuando fuimos atacados o dimos todo por perdido, los marineros actuaron en su defensa. Esperan mientras tanto que el Gobierno de la República se resuelva a actuar con humanidad y justicia. Los Marineros de la Armada brasileña”.



Vista de popa del ARA Rivadavia.

La segunda proclama la envió el Sao Paulo, y estaba destinada al Ministro de la Marina Brasileña, y decía así:

“Al Ministro de la Marina Brasileña:

Tenemos el honor de implorar a Vuestra Excia. la libertad, pues nada nos aflige más que pasar por las decepciones de las que continuamente hemos sido blanco, y terminar por completo con estas infamias. Por eso pedimos a V.E. abolir el castigo de la vara y los demás castigos bárbaros por el derecho de nuestra libertad, a fin de que la Marina brasileña sea una Armada de ciudadanos y no una hacienda de esclavos que sólo tienen de sus señores el derecho a ser chicoteados.

En la Marina brasileña de otros tiempos ya estábamos prevenidos para demostrar que en la Marina actual no eran necesarios la vara ni los castigos violentos de los que hemos sido víctimas, para que podamos ser

buenos marineros y para eso damos prueba de que basta que V.E. dé un golpe de vista a los continuos reclamos que siempre hemos hecho implorando a los comandantes, al ministerio, y, en fin, hasta a las redacciones de los diarios. Llegamos a rogarle que terminase con esos castigos bárbaros, esas violencias y en fin todas esas infamias que sólo logran manchar y desgastar el buen funcionamiento y la unión de la Marina brasileña.

Habiendo llegado al último extremo que la paciencia nos permitió, es por eso, que convencidos de que no éramos escuchados, fuimos obligados a mandar una circular a todos los barcos de nuestra escuadra, declarando que la Marina carecía de unión y lealtad, a fin de, con un poco de heroísmo, pudiéramos, de común acuerdo obtener nuestra libertad y nuestro derecho a sacar esta dinastía, siendo que si fuera posible, resistiríamos hasta perder la última gota de sangre, pero recuperaríamos nuestro buen sentido. Esta circular, distribuida hace días en nuestra escuadra, tenía como señal, que el primer navío en el que el comandante u oficial realizara castigos bárbaros, se rebelarían y contarían con todas las almas reunidas en un solo cuerpo. Y, por eso, fue ésta la causa del hecho que nos llevó a este proceder, luego que supimos que a bordo del Minas Gerais, la noche del 21 del corriente, era bárbaramente castigado uno de nuestros compañeros.

Así empezó a tramarse la revolución y por eso, estamos obligados a decir a V.E. que la Marina brasileña estaba resuelta a aceptar la paz de la siguiente manera: que el Sr. Presidente de la República, venga en persona, con una comisión de Senadores y Diputados, a fin de que V.E. con esa comisión labre el término de paz de la siguiente manera: por Decreto del Sr. Presidente de la República quedan abolidos los castigos corporales en la Marina, como también que no existan derechos de los oficiales e inferiores a maltratar con palabras agraviantes, como por Decreto del Sr. Presidente, quedan perdonados todos los marineros que hicieron la revuelta.

Confiados en la persona de V.E. la tripulación se postra a vuestros pies, pero no nos descuidamos de esta fecha en adelante, de andar prevenidos para alguna otra ocasión, en que sean violados nuestros derechos así como pedimos que en esos derechos el marinero tenga como fin, proceder con la mejor corrección.

Asimismo la Marina pide la garantía de todos los insurgentes y que no suframos ningún castigo después de nuestra entrega.

En nombre de la Marina brasileña, somos de V.E., humildes subordinados. Salud y Fraternidad. Los marineros insurgentes.”

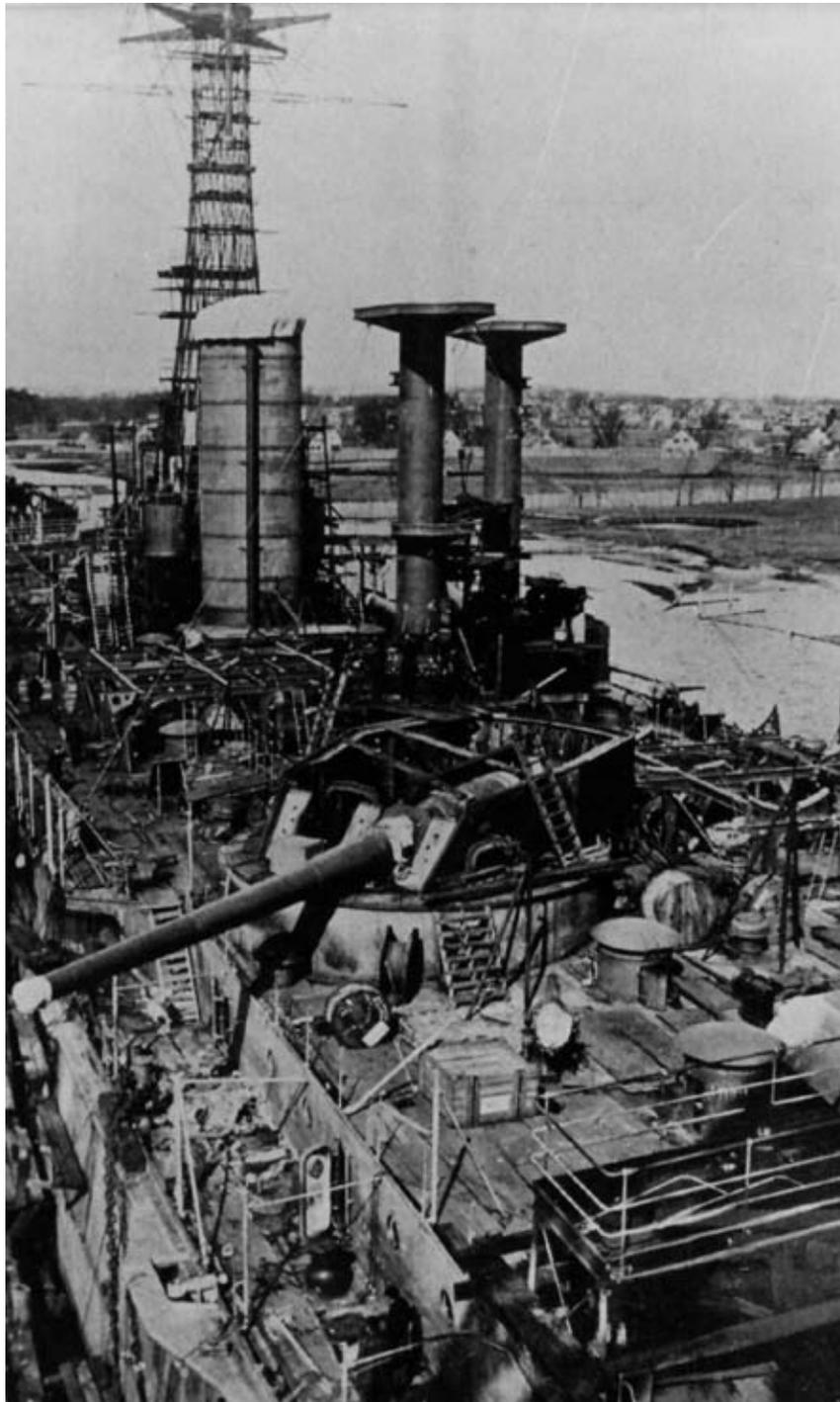
En la tarde del 25 de noviembre, los rebeldes recibieron por boca del emisario político, quien desde el principio confabulaba con ellos, la noticia de la concesión de la amnistía que habían reclamado insistentemente. Decidieron, por precaución, pasar la noche fuera del puerto, descargaron los cañones y prepararon el regreso victorioso para el día siguiente en que recibirían la comunicación oficial por parte del Gobierno.

Resumiendo, la “Rebelión de noviembre”, como se la denominó en Brasil, fue el resultado de una serie de circunstancias que se venían gestando desde mucho tiempo atrás en la Armada brasileña. Los castigos corporales (“la chibata”), el exceso de trabajo, los magros salarios, la enorme distancia social y cultural entre oficiales y marineros, constituyeron la espoleta que desencadenó la revuelta de la marinería a bordo de los grandes acorazados, lo cual fue alimentado principalmente por el abandono gubernamental, por la imprevisión y desactualización de los Jefes de la Marina. La legislación naval defectuosa y las tripulaciones formadas en gran parte por elementos indeseables también contribuyeron a generar la crisis. Una fuerza naval en esas condiciones difícilmente podría haber constituido una seria amenaza para la Argentina o para cualquier otro país. De haberse conocido a tiempo estos síntomas, es probable que la carrera armamentista naval entre ambos países jamás se hubiera desencadenado.

LA MISIÓN CÁRCANO

Pese al precario estado de alistamiento de la Marina brasileña con posterioridad a la revuelta de noviembre de 1910, Brasil no estaba dispuesto a perder la superioridad de los “Minas Gerais”. Enterada de las características de las nuevas unidades argentinas encargadas en los Estados Unidos, Brasil decidió contratar un tercer acorazado aun más poderoso que los anteriores, el “Río de Janeiro”, de 27.500 toneladas, y 14 cañones de 12 pulgadas.

La Armada Argentina reaccionó enseguida solicitando a la comisión naval en los Estados Unidos un estudio comparativo entre las dos escuadras. Los Oficiales argentinos concluyeron que, al tener sus buques el mismo casco y las mismas líneas, ello facilitaría las evoluciones y el comando tanto de las unidades como del conjunto, mientras que la división brasileña se la juzgaba “poco homogénea” por la diversidad de los arcos de maniobra, diámetros tácticos, etc., lo que se estimaba dificultaría la constitución táctica de la división y sus maniobras ⁽¹⁴⁾.



El ARA *Rivadavia* en plena construcción en el astillero de Fore River, en Quincy, Massachusetts. Obsérvese el palo canasta y la torre de babor con un solo tubo.

(14) Estudio Comparativo de la Comisión Naval Argentina en los Estados Unidos. New York, Noviembre de 1910. Original en el Archivo General de la Armada.

La preocupación dominante del Dr. Saenz Peña apenas asumió la Presidencia fue realizar un “programa de cooperación y solidaridad americanas hasta alcanzar la equivalencia naval en los grandes barcos de guerra y un perfecto entendimiento en las cuestiones económicas y políticas”, en especial con Brasil. En ese marco, envía a su amigo Ramón J. Cárcano, a la sazón Vicepresidente de la Cámara de Diputados, en misión confidencial a Itamaraty haciéndole saber al Barón de Rio Branco que era conveniente alcanzar entre ambos países “un pacto que nos contenga en la carrera del armamentismo (naval), suprimir esta danza de millones. Una equivalencia naval” (15). Ante la suspicacia del Barón sugiere “que el Brasil suprima la construcción del tercer monstruo y la Argentina no firme el contrato ya preparado para la construcción de su homónimo. Ese acuerdo –dice Cárcano– tendría en nuestros pueblos de América el inmenso prestigio del buen sentido”. El Barón, tras recordar con amargura el episodio de “Joao Cândido” (el Jefe revolucionario de los motines brasileños de 1910), señala: “*ahí están los grandes barcos desarmados en la bahía*”, en clara alusión a los nuevos dreadnoughts.

(15)
Cárcano, Ramón, Mis primeros ochenta años, *Plus Ultra*, 1961, págs.265/275.

Si bien el acuerdo no llegó a instrumentarse, se acordó con el Presidente, Mariscal da Fonseca suprimir las nuevas adquisiciones “Es un pacto de caballeros –dijo el Presidente– y el hecho aparecerá como un acto independiente y espontáneo de cada Gobierno en uso de su soberanía, para no suscitar discusiones y movimientos de la opinión (pública) tan susceptible siempre en estas cuestiones” (16). De este modo caballeresco, sin firmar un solo documento, se puso fin a la carrera armamentista entre ambos países que ninguno de los dos estaba en condiciones financieras de afrontar debido al creciente endeudamiento público de ambos.

(16)
Ibidem págs.274/275

El 16 de marzo de 1911, poco antes de que el Principessa Mafalda soltara amarras rumbo a Europa, el Dr. Cárcano pudo enviar un mensaje al Presidente Saenz Peña dando cuenta del éxito de su gestión. El *Río de Janeiro*, botado en 1913, fue vendido en enero de 1914 a Turquía, que lo rebautizó Sultan Osman I. Sin embargo, en agosto de 1914, fecha en que se completó el buque, estalló la Primera Guerra Mundial y Gran Bretaña lo incorporó a la Royal Navy con el nombre de *Aguincourt*.

LOS DREADNOUGHTS ARGENTINOS

A mediados de 1914, los acorazados ARA *Moreno* y ARA *Rivadavia* están próximos a completarse pero el escenario interno ha cambiado radicalmente. Un sector influyente de la política argentina percibe que la amenaza brasileña ha dejado de ser tal y que el enorme gasto en los grandes buques ya no se justifica. Por esta misma época, el gobierno argentino recibe halagüeñas propuestas de compra de los acorazados por parte de terceras potencias. Se inicia entonces un áspero debate en la Cámara de Diputados para decidir la suerte de los buques.

Como primera medida, el Congreso de la Nación remite una minuta con cinco preguntas al Poder Ejecutivo a fin de dilucidar la cuestión. Las preguntas que le cupieron contestar al entonces Ministro de Marina, Vicealmirante Juan Pablo Sáenz Valiente, fueron las siguientes: ¿podrían ser enajenados ambos barcos, o uno de ellos, sin perjudicar la eficacia de la Marina nacional? y Si ellos son conservados, ¿a cuánto ascendería la suma indispensable anualmente para su tripulación y mantenimiento, navegando o en desarme, y en este último caso, si tenemos diques apropiados para ellos?

A la primera de estas preguntas el almirante Sáenz Valiente, en representación del Poder Ejecutivo, señaló, desde un punto de vista estrictamente técnico que: “Nuestro poder (naval) actual, sin Dreadnoughts, es nulo ante una flota que cuente con una de esas unidades”, dado que nuestra flota de combate estaba representada en ese momento por los cuatro cruceros-acorazados tipo *San Martín* que disponían de un alcance efectivo de 2.000 metros mientras que la artillería del *Minas Gerais* podía disparar más allá de los 10.000 metros.

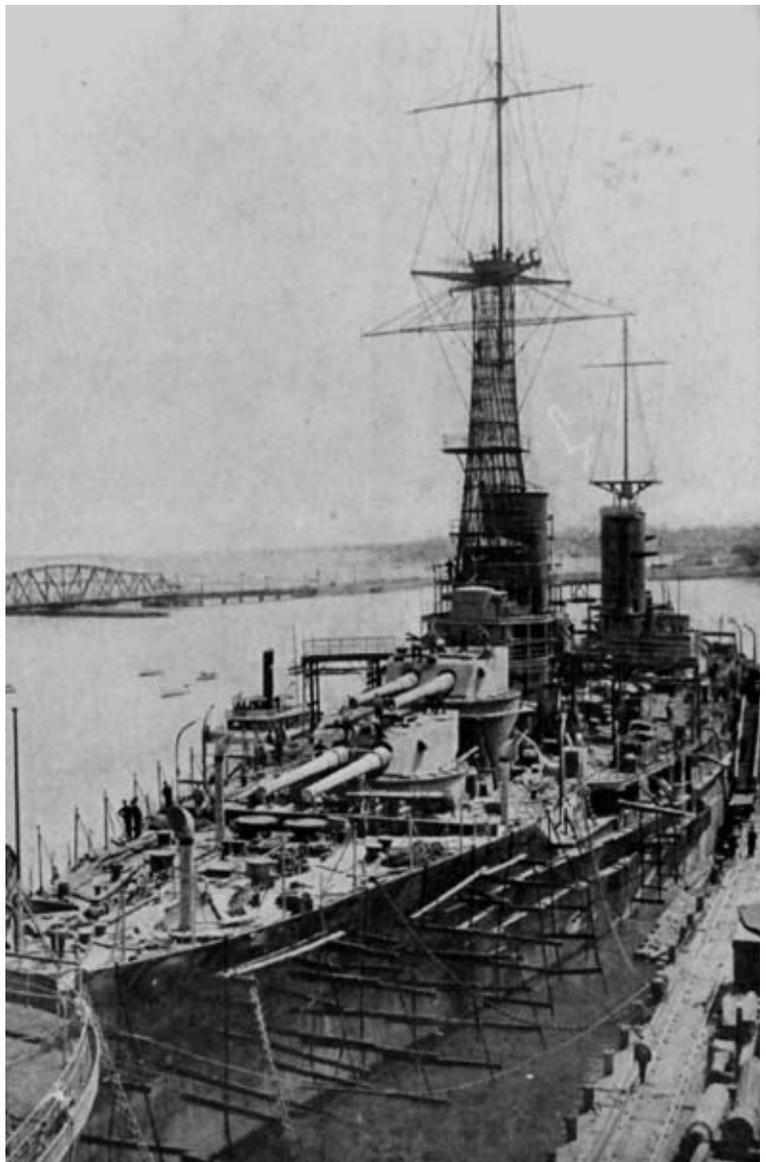
Además de esta notoria desventaja, los *Minas Gerais* disponían de una velocidad sensiblemente superior a los tipo *San Martín*, lo que facilitaba que los primeros pudieran mantenerse a una distancia más segura para –con toda impunidad– batir a los segundos hasta ponerlos fuera de combate sin haber estado expuestos en ningún momento a daño alguno⁽¹⁷⁾.

El pormenorizado informe de Sáenz Valiente se detenía en otros aspectos igualmente importantes que debían tenerse muy en cuenta para tomar una decisión final sobre el destino de los buques.

“El Brasil –advertía Sáenz Valiente al Congreso– después de los tristes sucesos de orden interno que tuvieron por teatro la bahía de Río de Janeiro, dio principio a una era de reorganización y trabajo de resultados altamente halagüeños y comprensibles en una Marina donde los Estados Mayores son ilustrados y sus equipajes firman contrato a largo plazo. Y despreciando una crisis profunda y verdadera, no solo sigue adelante la ejecución de su plan de armamento compuesto de tres dreadnoughts, ocho destructores, un buque-mina, diques talleres, etc., sino que hoy mismo lo refuerza agregándole tres submarinos, un buque madre, tres destructores de 1.200 toneladas, elementos de aviación y tres monitores última palabra de la arquitectura naval, que no pueden tener más objetivo que el dominio de las aguas de los ríos Paraná y Paraguay”. Y para que no quede duda de sus propósitos y se destruya de una vez por todas el error que cifra en el Brasil amistosas intenciones para nuestro país, agréguese a sus armamentos objetivados el rechazo de la equivalencia naval así fundada: “El Brasil juzga necesarios los armamentos y cada país debe realizarlos en la medida de sus fuerzas y de su pensamiento”. Y siempre consecuente con su objetivo de hegemonía o predominio, vende su tercer acorazado para sustituirlo por otro más poderoso y racional (el *Riachuelo*) porque los dos que posee le dan el primer rango (de potencia naval del Cono Sur) y le permiten esperar, sin peligro, la evolución de sustituirlo por otro más poderoso aún.

La sustitución está ya realizada, y el nuevo Dreadnought (*Riachuelo*) de 30.000 toneladas de desplazamiento tendrá 8 piezas de 38 centímetros, coraza de 33 centímetros, 22 nudos de velocidad, gran radio de acción y precio que oscila alrededor de 3.000.000 de libras esterlinas.

El Brasil, pues, pretende el dominio del mar y dada su división geográfica y política éste dominio tiene por objetivo exclusivo concentrar al sur sus ejércitos del centro y del norte: en consecuencia el pensamiento estratégico del Brasil se realizaría sin dificultad alguna si restamos a la Marina nacional los acorazados *Moreno* y *Rivadavia*.



El ARA *Rivadavia* en el astillero de Fore River. Fotografía tomada probablemente a fines de 1914 dado su avanzado estado de construcción.

(17)
Informe sin fecha del Ministro de Marina al Congreso de la Nación contestando minuta sobre venta de acorazados, Archivo General de la Armada, Sección Secretaría de Marina, Caja 1.



Primera dotación del ARA *Rivadavia* a su llegada al país en febrero de 1915.

(18)

Informe sin fecha del Ministro de Marina al Congreso de la Nación contestando minuta sobre venta de acorazados, Archivo General de la Armada, Sección Secretaría de Marina, Caja 1.

(19)

A principios de 1915 la New York Shipbuilding Co. solicitó al Gobierno argentino un adicional de U\$S1.800.000 por modificaciones introducidas en los navíos. Finalmente se llegó a un acuerdo en mayo de 1915.

Corroborar ese objetivo de los armamentos navales brasileros, el hecho de que actualmente y a pesar de la crisis (financiera), tiene en construcción para su ejército 600 piezas de artillería, 150.000 mausers y 50 millones de cartuchos; empeñándose en reforzar las líneas de fuertes, ferrocarriles y guarniciones en la frontera argentina (sic) (18).”

Por si aquellos argumentos fueran pocos el alto Jefe Naval destacó que la venta de los acorazados “sería una mala operación económica” para el país al considerar que los mismos habían incrementado su valor en 1.700.000 libras esterlinas (\$18.549.000 moneda nacional) desde el momento en que habían sido encargados en los Estados Unidos (19).

“Nuestro país –decía Sáenz Valiente al Congreso– no ha tomado jamás la iniciativa de los armamentos navales, y así se explica cómo han pasado 16 años entre la construcción de los buques tipo *San Martín*, consecuencia del litigio con Chile, y los *Rivadavia* ordenados como respuesta a los armamentos del Brasil. En ese lapso de tiempo la arquitectura naval ha dado un enorme paso y los materiales bélicos han recibido numerosos perfeccionamientos que explican la diferencia fundamental entre ambos tipos. Dieciséis años es un plazo enorme en la vida del material de guerra y enajenar ahora los buques para más o menos tarde adquirir otros, es aumentar visiblemente ese término con evidente perjuicio en todo concepto.”

El costo de mantenimiento de los buques fue tenido especialmente en cuenta al contestar la segunda pregunta. En este sentido, se informó al Congreso que el costo anual para mantener y tripular el *Rivadavia* y el *Moreno* ascendía a la suma de \$1.328.000 pesos moneda

nacional para cada uno, es decir \$2.656.000 para ambos buques en estado de armamento completo. No obstante, se juzgó que tal erogación podría disminuirse significativamente si se radiaban del servicio los ocho buques de mayor antigüedad de la escuadra ⁽²⁰⁾ cuyo valor militar era nulo y seis torpederas de más de 24 años y otros avisos pequeños. Ello equivaldría a un ahorro anual de entre \$852.000 y \$2.076.000 pesos moneda nacional dependiendo si las unidades eran mantenidas en estado de armamento completo o en desarme. Asimismo, se aclaraba que el gasto de mantenimiento no excedería de 2 millones anuales, pues para la práctica del personal bastaba mantener un solo buque en constante armamento y ejercicio mientras que el otro podría conservarse desarmado.

(20)
Se refiere al Brown, 34 años; 25 de Mayo, 24; 9 de Julio, 22; el Patagonia, 29; Los Andes y El Plata, 40; la Maipú y el Espora. igualmente anticuados.

“Cree, pues, el Poder Ejecutivo –decía Sáenz Valiente al concluir su informe– que la incorporación de esas dos unidades a nuestra flota es indispensable, cuestión de tener o no tener fuerza con que apoyar su soberanía y defender sus legítimos derechos sea quién sea que los ataque o los discuta. Enajenar esos buques a pesar de las razones estratégicas, de previsión, morales, patrióticas y económicas mencionadas, es ponerse también abiertamente en contra de nuestra constante doctrina de paz americana. Así pues, las causales evocadas, permiten declarar, en respuesta a la pregunta `si enajenar uno o los dos barcos perjudica la eficiencia de la Marina´ que, aún despreciando intereses inmediatos de esta institución, tal medida no podría realizarse sin grave perjuicio para la Defensa Nacional” (sic).

Advertía asimismo al Congreso que “el poder militar de la Nación y especialmente el poder de la Marina no está todavía en condiciones de responder con la amplitud que debiera estarlo –dada la extensión de su territorio, de su litoral marítimo y las codiciadas tierras que encierra– entre las cuales los yacimientos petrolíferos de la costa patagónica, llenan uno de sus primeros renglones y anuncian al pueblo argentino que su independencia política se auna a su independencia económica entrando en la era que ha de llevar a nuestra gran Patria a la meta que solo es dable conseguir a los pueblos absolutamente libres, orgullosos de su ser, fuertes y conscientes de su soberanía”.

El destino final de los buques se decidió en una extensa sesión secreta que se prolongó desde el 15 de junio hasta el 1 de julio de 1914, siete meses antes de la llegada de los buques a la Argentina. Los diputados Julio A. Costa, Julio A. Roca (h) y Luis María Drago eran los principales impulsores de la venta de los acorazados, teniendo en cuenta las malas perspectivas económicas del país y la diluida hipótesis de conflicto planteada con Brasil.

El canciller José Luis Murature, el Ministro de Marina, Sáenz Valiente, y el Diputado Estanislao Zeballos se opusieron tenazmente. Este último jugó una vez más con la hipótesis del engrandecimiento nacional por medio de la guerra, y el diputado Drago lo refutó, concluyendo textualmente “que aún a pesar de los gobiernos, a pesar de las clases dirigentes, todas las tendencias de la humanidad se inclinan por la paz” ⁽²¹⁾. Días después, comenzaba la Primera Guerra Mundial. La adquisición de estos dos “dreadnoughts” elevó el tonelaje de la escuadra Argentina a 94.000 toneladas, ubicando a nuestro país –hacia 1922– entre las siete flotas más importantes del mundo, aunque lejos de las primeras.

(21)
Diputados, sesión secreta del viernes 26 de junio de 1914, fs. 517. citado por Gustavo Ferrari en Estanislao S. Zeballos, serie “Los diplomáticos” del CARI

EL INTERÉS DE LOS EE.UU.

El entusiasmo que había lanzado a las repúblicas sudamericanas a una feroz competencia por la supremacía naval del cono sur pronto se desvaneció. La pesada carga financiera impuesta por el mantenimiento de unidades de combate resultó mucho más pesada de lo inicialmente previsto. En cada república surgió una fuerte presión popular por desprenderse de esos monstruos de acero y desviar los fondos para mejorar el frente interno.

En enero de 1914, Brasil vendió su tercer dreadnought (el *Río de Janeiro*) al gobierno turco y esto fortaleció la determinación de algunos sectores argentino-chilenos por deshacerse de sus buques.

Los dos buques argentinos, que estaban próximos a completarse en astilleros norteamericanos, contenían las más avanzadas instalaciones y equipos disponibles en los acorazados de la U.S. Navy. A las autoridades norteamericanas les desagradaba la idea de que este material (secreto) pasara a manos de una armada rival, como Alemania o Japón. Había una sensación de que la política de la administración Taft había sido un error desde el principio. “La posibilidad de la venta de estos buques a un país europeo decía el jefe del Bureau of Ordnance de los EE.UU., nos obliga a preguntarnos sobre la conveniencia de continuar con una política de proveer a contratistas de los EE.UU. con los diseños más avanzados de nuestro material de guerra, como ocurrió en el caso de estos dos buques (en referencia a los buques argentinos)”.

El contrato con la Argentina le daba a los EE.UU. la primera opción de compra sobre el *Rivadavia* y el *Moreno* en la eventualidad de una venta a un tercer país. El Departamento de Marina no deseaba adquirir estos buques, pues habían surgido importantes mejoras técnicas que los mismos no poseían y, en consecuencia, demandó ejercer mayor presión diplomática sobre la Argentina para que ésta conservara sus buques. “Es la opinión de este departamento”, decía el secretario de marina el 7 de abril de 1914, “que atentaría contra los intereses de los EE.UU. que el gobierno Argentino venda uno o ambos buques en construcción para ese país”. El 13 de abril, Bryan telegrafió a la legación de los EE.UU. en Buenos Aires que el Departamento de Estado coincidía con el Departamento de Marina en considerar muy imprudente dejar que el gobierno argentino venda sus acorazados a una potencia extranjera”.

Las recientes elecciones en la Argentina habían resultado en mayores logros sociales. El Agregado Naval norteamericano informó a su país que existía un fuerte consenso en el Congreso a favor de la venta de los buques y en invertir el dinero para fundar más escuelas.

La cuestión, como ya se dijo, se debatió en la Cámara de Diputados en junio de 1914 y no se decidió hasta después de un prolongado debate. Tres Proyectos de Ley, favoreciendo la venta de los acorazados, fueron debatidos en sesión secreta. La postura de economizar dinero y reducir el presupuesto estaba liderada por un distinguido estadista, el Dr. José María Drago, pero al final triunfó el grupo que estaba a favor de la conservación de los buques.

Lorillard, el Agregado Naval de los EE.UU., informó el 22 de junio a su país que los Proyectos de Ley habían sido rechazados y desaconsejó demorar más la entrega de los buques a las autoridades argentinas. La excesiva demora que había demandado la construcción de los buques causó muchas críticas a los métodos y materiales norteamericanos y estos rumores fueron utilizados para desacreditar el comercio de EE.UU. con la Argentina y el resto de Latinoamérica.

Problemas adicionales ocurrieron después del estallido de la Primera Guerra Mundial en 1914. El embajador alemán se quejó al departamento de estado de que Inglaterra tenía intenciones de apoderarse de los buques en cuanto llegaran al Río de la Plata, y el Embajador británico demandó a los EE.UU. que tomaran las máximas precauciones para prevenir que los buques fueran transferidos a una potencia neutral, que luego los vendería a Alemania.

Bryan insistió en que Argentina aceptara los buques de buena fe y sin reservas que denotaran hostilidad hacia las leyes de neutralidad norteamericanas. Por esta época, un importante grupo económico internacional ejercía una fuerte presión en Washington y Buenos Aires para permitir la venta de los buques a un estado de los Balcanes, desde donde encontrarían su camino hacia una de las potencias beligerantes (22). Los buques, finalmente, llegaron ese verano al Río de la Plata y se incorporaron de manera oficial a la flota de mar argentina.

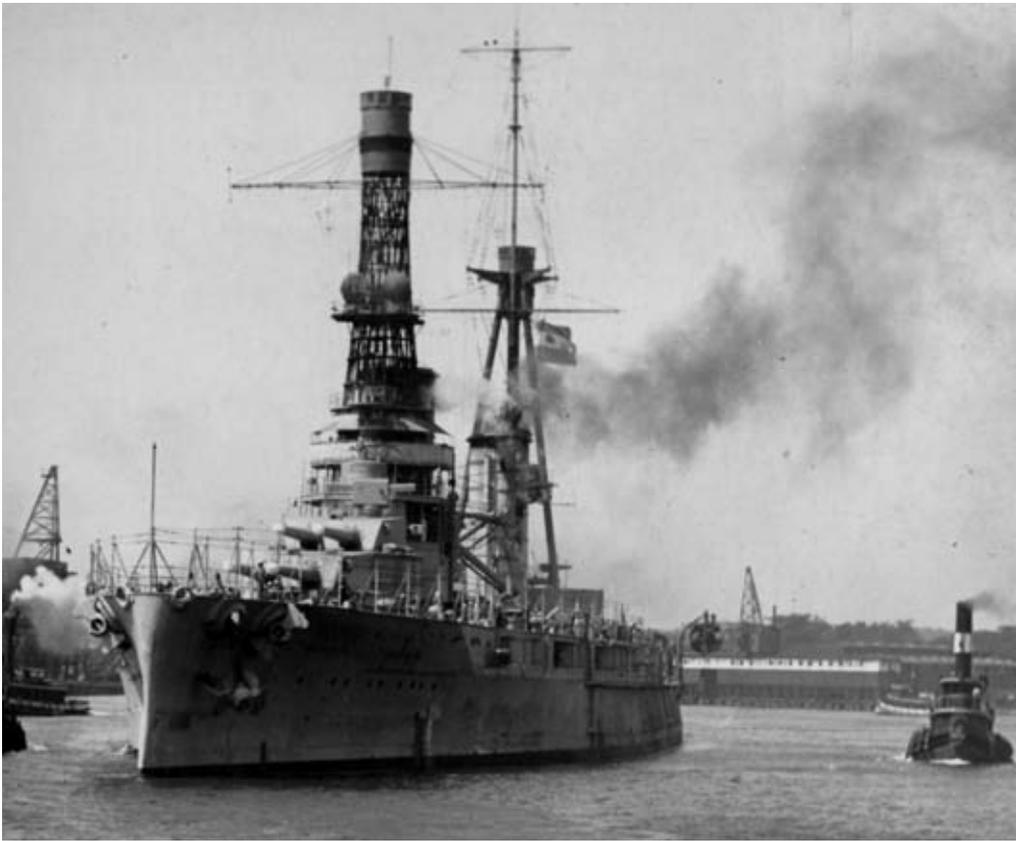
En el mismo período, la U.S. Navy consintió a regañadientes –señala Seward Livermore– la admisión de veinte oficiales de marina argentinos para adiestrarlos a bordo de sus buques; estos oficiales, por su parte, sintieron que no habían sido tratados con total franqueza y cortesía durante la etapa en que estuvieron embarcados como invitados del departamento de marina (23). El asunto llegó a los periódicos y creó una sensación desagradable.

(22)

Un grupo de banqueros franceses, actuando por cuenta y orden del Gobierno ruso, ofrecían el doble del precio de los buques en oro que deberían entregarse a Grecia.

(23)

El Vicepresidente de la Bethlehem Steel Company destacó que la política del Departamento de Marina respecto de estos Oficiales estaba creando un malentendido y resentimiento pues no se les autorizó completa libertad a bordo de los buques de guerra de los EE.UU., especialmente durante las prácticas de tiro y maniobras con la flota.



El ARA *Moreno* maniobrando en el puerto de Filadelfia, EE.UU. en 1925 luego de ser sometido a una completa modernización.

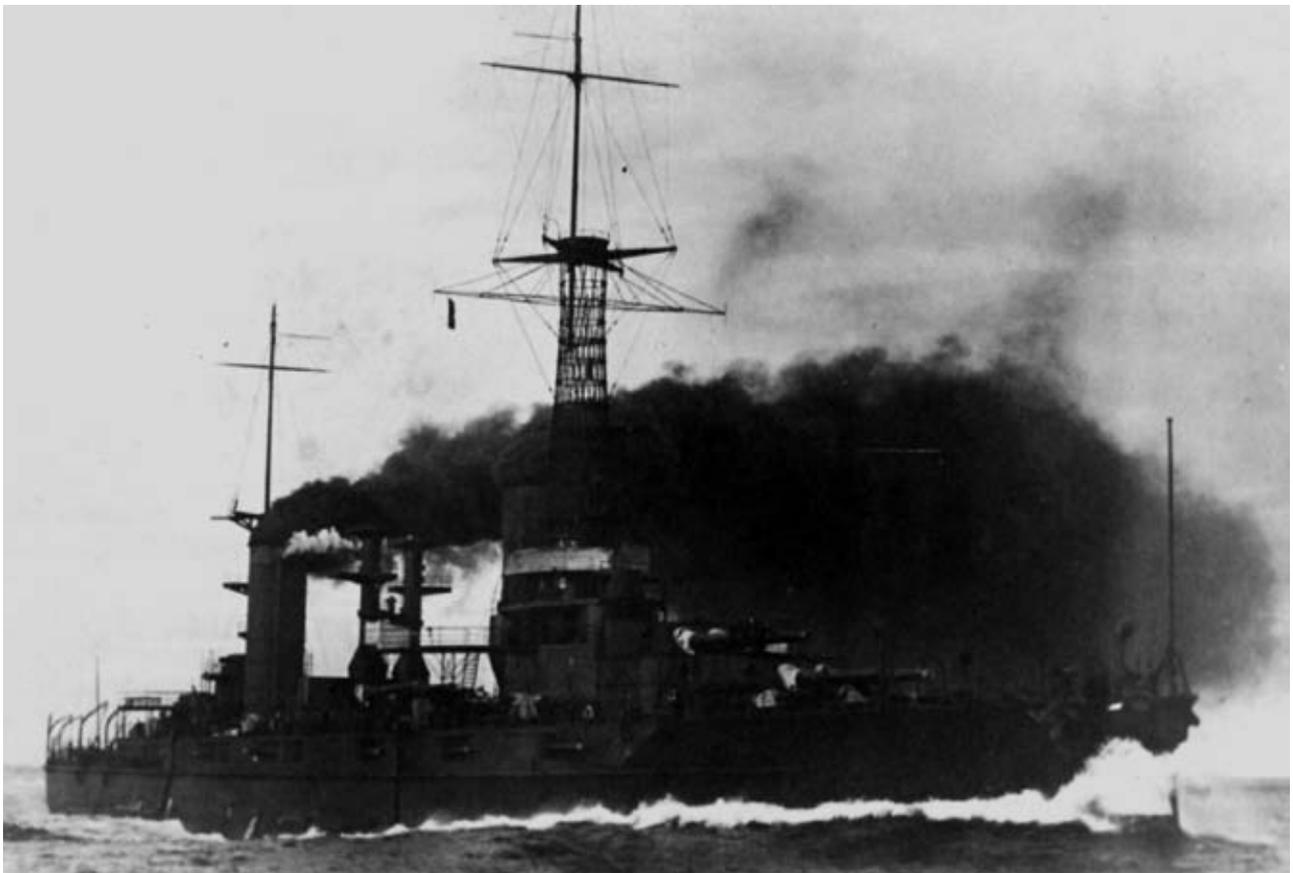
CONCLUSIÓN

El estallido de la Gran Guerra en Europa aseguró de algún modo la continuidad de la paz en el Cono Sur. Los fabricantes de armamento y el Departamento de Estado de los EE.UU. desviaron su atención hacia las oportunidades sin precedentes que ofrecían las necesidades de los aliados, dejando de lado, por el momento, el pingüe negocio de los armamentos navales con las potencias sudamericanas. Sin embargo, una vez concluida la contienda bélica, hubo un enorme excedente de armamento, respecto del cual se tomaron algunas medidas. Agentes diplomáticos y comerciales fueron enviados a las repúblicas sudamericanas en un esfuerzo por interesarlas en aumentar sus flotas y arsenales.

En 1919, una misión naval de los EE.UU. fue enviada a Perú para reorganizar su Armada y construir una base de submarinos en la isla de San Lorenzo, en el puerto de El Callao, para el mantenimiento de los sumergibles que proveyó la Electric Boat Company de ese país.

Los británicos, a su vez, enviaron a Chile una misión naval con el objeto de venderles un número no especificado de acorazados, cruceros y destructores que ya no eran necesarios para la Royal Navy. Esto generó gran tensión entre sus vecinos ante la posibilidad de que Chile alterara el balance del poder naval en el Cono Sur. Los chilenos, sin embargo, sólo adquirieron un super-dreadnought (el *Almirante Latorre* armado con cañones de 356 mm), y algunos destructores, todos los cuales habían sido encargados antes de la guerra, y luego transferidos a los británicos en 1914.

En 1923 los EE.UU. enviaron una misión naval a Brasil para reorganizar los asuntos navales de esa República. El Contraalmirante Carl T. Vogelgesang recomendó al Ministro de Marina de ese país un ambicioso programa de construcciones navales que habría agregado 150.000 toneladas de buques de guerra a la Armada brasileña en los siguientes diez años. Las actividades del almirante norteamericano fueron severamente criticadas por funcionarios



El ARA *Rivadavia* navegando a máxima velocidad.

de los países vecinos; por ello el Departamento de Estado de los EE.UU., temeroso de iniciar una nueva carrera armamentista en Sudamérica, a poco de concluida la conferencia de desarme de Washington, puso un freno inmediato a los esfuerzos de las autoridades navales por estimular el lánguido negocio de los armamentos.

En Argentina, las fuentes analizadas sugieren que el Departamento de Estado norteamericano, actuando en conjunción con el Departamento de Marina de ese país, manipuló el debate parlamentario que decidió la suerte de los buques a través de operadores influyentes de la política local, con el objeto de asegurar la adquisición de los acorazados. Los EE.UU., a pedido de los aliados, habían analizado retenerlos, al estallar la guerra en Europa, por temor a que los mismos fueran vendidos a una potencia extranjera, con la velada intención de que luego los adquiriese alguno de los beligerantes.

La economía norteamericana desaconsejaba incorporarlos en ese momento, por lo que decidieron presionar al gobierno argentino para que los retuviera a toda costa, condenando al país a soportar los enormes costos de estos colosos de acero, que sabían de antemano, los marinos criollos no podrían mantener ni operar por tiempo prologando, lo que en definitiva ocurrió.

En resumen, la incorporación de los dreadnoughts argentinos representó una muy breve actualización del material flotante de la Armada Argentina, pues, al ser recibidos los buques en 1915, ya gozaban de una "obsolescencia relativa", producto de los rápidos avances tecnológicos logrados por las grandes potencias durante la Gran Guerra. Por esta razón los dreadnoughts argentinos y brasileños debieron ser modernizados en astilleros norteamericanos entre 1924/26⁽²⁴⁾. El resto de las unidades de superficie de ambas flotas eran prácticamente obsoletas. Ésta importante brecha tecnológica se ampliaría aún más a los pocos años, con el advenimiento de la Segunda Guerra Mundial, ocasión en que el submarino y el portaaviones emergerían como las armas dominantes de la guerra en el mar.

(24) Montenegro, Guillermo J. *El Armamentismo Naval Argentino en la era del desarme*, Instituto de Publicaciones Navales, 2002, pág. 99 y siguientes.