

Preparándose para la guerra: la Armada Argentina y sus hipótesis de conflicto en Sudamérica durante la década de 1920

Agustín Desiderato*

Resumen

Como consecuencia de los impactos y efectos producidos por la Primera Guerra Mundial, en la década de 1920 la Armada Argentina se encontraba transitando por un acentuado proceso de obsolescencia material. Para revertir esa situación, sus autoridades elaboraron una serie de estudios, delimitando posibles programas de adquisición y modernización que respondieran a las hipótesis de conflicto existentes en la región, entre otras cuestiones. En este artículo se analizará el Estudio Comparativo sobre el Poder Naval Sudamericano, una fuente poco explorada existente en la biblioteca del Museo Naval de la Nación, que comprende un conjunto de memorias e informes elaborados en 1923 por el Estado Mayor General de la Armada. Allí se detallan los planes y despliegues que contemplaba la Marina en caso de guerra con Brasil, Chile y Uruguay -naciones entonces percibidas como rivales-, los distintos cursos de acción y el material necesario para asegurar el éxito de las operaciones.

Palabras clave: Armada Argentina, guerra naval, Sudamérica, 1920, hipótesis de conflicto

Preparing for war: the Argentine Navy and its conflict scenarios in South America during the 1920s

Abstract

As a result of the impacts and effects of the First World War, during the 1920s, the Argentine Navy was undergoing a pronounced process of material obsolescence. To reverse this situation, its authorities developed a series of studies, outlining possible acquisition and modernization programs that would respond, among other issues, to the existing conflict scenarios in the region. This article will analyze Comparative Study on South American Naval Power, a little-explored source found in the library of the National Naval Museum, which includes a set of memoirs and reports prepared by the General Staff of the Navy in 1923. It details the plans and deployments envisioned by the Navy in the event of war with Brazil, Chile, and Uruguay -nations perceived as rivals at the time- along with the various courses of action and the equipment that would need to be acquired to ensure the success of the operations.

Keywords: Argentine Navy, naval war, South America, 1920s, conflict scenarios

Fecha de recepción: 21-06-2023

Fecha de aceptación: 29-09-2023

* Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani". Escuela Superior de Guerra, Facultad del Ejército, Universidad de la Defensa Nacional (UNDEF). Argentina. E-mail: addeside@gmail.com



Introducción

A comienzos de la década de 1920, la Armada Argentina se encontraba transitando por un agudo cuadro de obsolescencia material y pérdida de valor militar, como consecuencia de los impactos y efectos que la Primera Guerra Mundial había causado en el seno de la Institución.¹ La oficialidad reclamaba por un complejo programa de adquisiciones que le devolviera a la Flota sus condiciones de combate, con vistas al cumplimiento de su fin último: la defensa de la soberanía y los intereses marítimos nacionales. Existió debate sobre los tipos de unidades y elementos a adquirir, pero había común acuerdo sobre la necesidad de que esas compras contemplaran, necesariamente, la composición y disposición de las otras armadas sudamericanas, los últimos adelantos en el arte de la guerra naval y las lecciones y enseñanzas que había dejado la Gran Guerra (Desiderato, 2022).

El gobierno del radical Marcelo Torcuato de Alvear, que había asumido en octubre de 1922, buscó rápidamente el apoyo del sector militar (Rouquié, 1986, pp. 164-166). En el caso de la Armada, la primera decisión del mandatario fue designar como ministro de Marina a Manuel Domecq García, un oficial de prestigio y con una importante y extensa trayectoria dentro de la Fuerza.² La segunda medida fue conseguir el cumplimiento del ansiado plan de adquisiciones navales. Para ello, se elaboraron varios estudios que analizaron las unidades disponibles, las necesarias y el material de guerra ofrecido por el mercado internacional de armamentos (Desiderato, 2022). Sin embargo, en forma reservada también se contemplaron otras cuestiones.

En 1923, el Estado Mayor General de la Armada redactó una serie de informes sobre el valor militar de las escuadras de Brasil, Chile y Uruguay, consideradas como probables

¹ Este diagnóstico está desarrollado con mayor profundidad en el apartado siguiente, titulado “Los motivos detrás del estudio”.

² Manuel Domecq García (1859-1951) sostuvo una destacada carrera dentro de la Marina. Durante las décadas de 1880 y 1890 estuvo abocado a tareas de hidrografía, exploración y límites. En 1895 integró la comisión que vigiló la construcción de la fragata escuela *Presidente Sarmiento* y en 1900 hizo lo mismo con los primeros acorazados *Rivadavia* y *Moreno*, adquiridos en Italia y luego cedidos a Japón. En 1904 fue comisionado como observador naval en la guerra ruso-japonesa y presenció la batalla de Tsushima. En 1906 asumió el comando de la 2ª División Naval y, más tarde, fue destinado a Estados Unidos para supervisar la construcción de los *dreadnoughts* *Rivadavia* y *Moreno*. Cuando los buques llegaron a la Argentina, fue nombrado comandante de la Flota de Mar. Entre 1922 y 1928, durante la presidencia de Marcelo Torcuato de Alvear, ocupó el cargo de ministro de Marina. El Ministerio de Marina fue una cartera de gobierno creada en 1898, por división del antiguo Ministerio de Guerra y Marina. Era el representante del Estado sobre las aguas navegables de la Nación. Sus funciones más importantes eran proteger y defender los mares y costas territoriales; adquirir, construir, reparar, reformar y mantener los buques de guerra; reclutar e instruir al personal; dirigir los asilos navales y las instituciones educativas, bibliotecas y archivos dependientes de la Fuerza; vigilar la navegación de los mares, lagos, ríos y canales, y cuidar de los faros, puertos, arsenales, talleres, diques, estaciones, almacenes y depósitos; supervisar las exploraciones y tareas hidrográficas y cartográficas; controlar los despojos de los naufragios y atender los salvamentos; registrar las matrículas de los barcos mercantes, realizar el arqueo de embarcaciones y autorizar el ejercicio de prácticos y maquinistas; y, por último, ejercer de policía sobre la extracción de los productos naturales en las islas y costas, y sostener las comunicaciones marítimas con las poblaciones del sur del país (Ministerio de Marina, 1918, pp. 6-7).

enemigos, especificando los elementos necesarios para combatirlos -juntos o separados- en caso de guerra, y los distintos cursos de acción posibles para garantizar el completo éxito de las operaciones.³ Los trabajos fueron encuadrados por el propio Manuel Domecq García en un volumen de 148 páginas mecanografiadas, titulado *Estudio Comparativo sobre el Poder Naval Sudamericano*.⁴ El documento se encuentra en la Biblioteca “Capitán de Navío Juan Carlos Sidders” del Museo Naval de la Nación, dentro de la Donación Domecq García, un acervo con documentación que perteneció a la colección privada de ese oficial.⁵ Además del documento analizado en este artículo, el fondo contiene información relacionada con la ley 11.378 de Armamentos Navales (de 1926), como el resumen de las sesiones secretas del Congreso Nacional en las que se debatió dicha ley, y el cuaderno de notas que Manuel Domecq García llevó a las Cámaras para que le sirvieran como una suerte de apuntes de ayuda al momento de responder las interpelaciones de los congresistas. También incluye los telegramas y cablegramas entre Domecq García y las comisiones navales argentinas en Europa, y los detalles de los buques que serían efectivamente adquiridos por el país luego de la aprobación de la ley.⁶

Es muy conocida la rivalidad que la Argentina tenía entonces con Chile y Brasil, en el marco de disputas territoriales y carreras armamentistas (Arias Neto, da Silva Rodrigues y Soprano, 2021; Di Renzo, 2019; Garay, 2012; Lacoste, 2003; Oyarzábal, 2005; Russell y Tokatlian, 2002; Scheina, 1991), pero la principal relevancia de esta fuente poco explorada es que detalla los planes operacionales y los despliegues que contemplaba la Armada a la hora de enfrentarse a esos países. Trabajando esas cuestiones, este artículo pretende aportar, además, a una más profunda comprensión de la institución naval en la escasamente estudiada primera mitad del siglo XX, ya que la bibliografía está mayormente concentrada en el siglo XIX, durante las guerras por la independencia de España, o bien en la segunda mitad del siglo XX, especialmente en la participación e involucramiento de la Marina en la política nacional.

³ El Estado Mayor General de la Armada era una repartición del Ministerio de Marina, encargada del “estudio y preparación de los problemas que [correspondían] a la Flota, en sus operaciones, y del contralor de sus resultados en cuanto éstos se relacionan con su poder, eficiencia y desenvolvimiento” (Zurueta, 1922, p. 3).

⁴ Estado Mayor General de la Armada, *Estudio Comparativo sobre el Poder Naval Sudamericano* (en adelante, ECPNS), 1923, Donación Domecq García. Museo Naval de la Nación (MUNN), Buenos Aires, Argentina.

⁵ Vale aclarar que el volumen *Estudio Comparativo sobre el Poder Naval Sudamericano* es único en su tipo. Hasta el momento no hemos encontrado otra versión del documento en ninguno de los dos principales repositorios de la Armada Argentina, ambos ubicados en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires: el Archivo General de la Armada y el Departamento de Estudios Históricos Navales o “Casa Amarilla”. En este último lugar se encuentra alojado el “Fondo Domecq García” -8 cajas- y, por lo visto, ni siquiera allí se encuentra una copia del mencionado trabajo.

⁶ El Museo Naval fue fundado en 1892 por el Centro Naval, con donaciones de objetos y modelos de buques facilitados por sus propios socios. Funcionó bajo la órbita del Centro hasta que pasó a cargo del Ministerio de Marina. Para la década de 1940, las colecciones del museo habían aumentado tanto que se dispuso su traslado a los depósitos de los Talleres de Marina, en el Tigre, donde hoy funciona el actual Museo Naval de la Nación. Aprovecho esta referencia para extender un cálido agradecimiento al personal del establecimiento, especialmente a Anabella Marín y María von Grolman.

Los motivos detrás del estudio

La rivalidad entre Argentina y Chile respondía a conflictos limítrofes sobre la Patagonia, la parte más al sur del continente. La cuestión había sido parcialmente saldada luego del Tratado de Límites firmado en junio de 1881, por el cual la Argentina cedía sus derechos sobre el Estrecho de Magallanes al aceptar que fuera chileno, pero neutralizado a perpetuidad. Chile también se quedó con las dos terceras partes de Tierra del Fuego y la costa al oeste de los Andes y, como contrapartida, cerró sus pretensiones sobre la Patagonia Argentina. Sin embargo, el tratado era bastante impreciso en algunos asuntos, básicamente respecto a las islas Picton, Nueva y Lennox, ubicadas al sur del Canal de Beagle, por lo que en 1893 se firmó un protocolo adicional que establecía que Chile no podría pretender ningún punto alguno hacia el Atlántico, así como la Argentina no podría hacerlo sobre el Pacífico. Pese a ello, las tensiones continuaron y pronto ambos países iniciaron una carrera armamentista que casi colapsó sus economías, al invertir grandes sumas en modernizar y expandir su poderío naval. Cuando las rencillas escalaron tanto que la guerra parecía inevitable, se firmaron los llamados *Pactos de Mayo*, en 1902. Dos puntos fundamentales de estos acuerdos eran, por un lado, que ambas partes someterían sus diferencias al juicio arbitral de Gran Bretaña y, por otro lado, que se comprometerían a desistir de la adquisición de naves de guerra, acordando disminuir sus armamentos hasta mantener cierto equilibrio entre sus escuadras (Arguindeguy y Rodríguez, 1995, pp. 168-171).

Poco después estalló una segunda carrera armamentista, producto de la agresiva política exterior del canciller brasileño, Barón de Río Branco. En 1904, Brasil sancionó una Ley de Armamentos que desbalanceó completamente los hasta entonces equilibrados poderes navales regionales. Proyectó un programa de adquisiciones que incluía tres acorazados tipo *dreadnought* -de los cuales finalmente recibió dos, el *Minas Gerais* y el *São Paulo*-, dos cruceros exploradores, diez destructores y tres submarinos.⁷ La República Argentina observó con preocupación el crecimiento del poderío militar brasileño y decidió responder con sus propias leyes de adquisiciones navales: la 4.586, de 1905, y la 6.283, de 1908. Como fruto de ambas iniciativas, llegaron al país las cañoneras *Rosario* y *Paraná*, y se dispuso la compra de dos acorazados tipo *dreadnought*, seis destructores de primera clase y doce de segunda, y se dejaba abierta la posibilidad de agregar un tercer acorazado, otros tres destructores y otras cuatro torpederas. No obstante, ese programa no se materializó en su totalidad y únicamente se firmaron contratos por dos acorazados y doce destructores, de los cuales solo se recibieron

⁷ En 1906, la Royal Navy botó el *HMS Dreadnought*. A diferencia de los acorazados contemporáneos, el *Dreadnought* montaba solo armas de gran tamaño -de 280 o 305 mm- en 5 torretas dobles, distribuidas en la proa, la popa y las bandas. Además, contaba con turbinas de vapor, que le daban gran velocidad, y un importante blindaje. Su diseño revolucionó la industria naval y dio origen a una nueva clase (o tipo) de acorazados: los *dreadnought*.

cuatro (Arguindeguy y Rodríguez, 1995, pp. 171-174).⁸ Al mismo tiempo, estos programas navales llamaron la atención de Chile, que temía quedarse rezagado respecto a sus vecinos. Fue así como decidió unirse a la carrera armamentista encargando dos *superdreadnoughts* -*Almirante Latorre* y *Almirante Cochrane*- y seis destructores a Gran Bretaña (Scheina, 1991, p. 112).

Con el estallido de la Primera Guerra Mundial, el curso de la carrera naval sudamericana dio varios giros. Los beligerantes buscaron formas de aumentar rápidamente sus fuerzas navales y comenzaron a requisar los barcos que otros países habían encargado a sus astilleros. Argentina fue el país más afectado por esta política. De todas las unidades esperadas sólo recibió el *Rivadavia* y el *Moreno*, mientras que la mayor parte de los destructores fue requisada. Chile también sufrió requisiciones, pero en menor medida, pues si bien Gran Bretaña retuvo los dos acorazados y cuatro de los seis destructores, devolvió la mayor parte de ellos cuando terminó la Primera Guerra Mundial. Chile recibió tres destructores y el *superdreadnought Almirante Latorre*, más seis submarinos en compensación por el otro acorazado. Por su parte, Brasil no sufrió ninguna requisa, pues recibió todos sus buques antes del estallido de la contienda (Montenegro, 2002, pp. 29-30; Scheina, 1991, p. 115). Otro factor crítico que afectó a la carrera naval sudamericana fue la acelerada innovación tecnológica que propició la guerra. Los beligerantes utilizaron todos los elementos a su disposición para buscar ventajas tácticas y estratégicas sobre sus adversarios, lo que llevó al desarrollo de nuevos sistemas de control de tiro y propulsión, entre otros avances. Este proceso causó una pérdida relativa de valor militar en las armadas de Argentina, Chile y Brasil, que no lograron mantenerse actualizadas debido al cierre del mercado mundial de armamentos (Montenegro, 2002, pp. 30-31, 46-50; Waldmann Jr., 2018, p. 202).

Cuando el conflicto terminó y, por ende, se normalizó la situación internacional, los oficiales de la Marina entendieron que el momento de la renovación de la Escuadra por fin había llegado. Se esperaron iniciativas por parte del Poder Ejecutivo y el Congreso Nacional, pero estas nunca llegaron.⁹ Fue recién a finales de 1922, con la llegada al gobierno del presidente

⁸ Los *dreadnoughts* argentinos se encargaron a astilleros estadounidenses. Se empezaron a construir en 1910, pero recién llegaron al país en 1915, debido a problemas en la fase de pruebas y a demoras en el proceso de fabricación. Fueron bautizados *Rivadavia* y *Moreno* y eran más modernos y poderosos que los acorazados brasileños. Por su parte, la compra de los doce destructores se repartió en tandas de cuatro unidades, en astilleros de Alemania, Francia y Gran Bretaña. Los buques alemanes llegaron en 1912 y recibieron los nombres de *Catamarca*, *Córdoba*, *Jujuy* y *La Plata*. Los británicos no cumplieron con las especificaciones de diseño y fueron vendidos a Grecia, mientras que los franceses tuvieron demoras en su construcción y terminaron siendo requisados por la armada de ese país cuando estalló la Primera Guerra Mundial. Eventualmente, la Argentina encargó otro grupo de cuatro destructores a Alemania, pero también estos fueron requisados cuando comenzó la guerra (Arguindeguy y Rodríguez, 1995, p. 174; Scheina, 1991, p. 111).

⁹ En reiteradas oportunidades, los ministros de Marina de Hipólito Yrigoyen -Federico Álvarez de Toledo (1916-1919), Julio Moreno (1919-1921) y Tomás Zurueta (1921-1922)- habían anunciado planes de modernización naval, que serían prontamente enviados al Congreso para su tratamiento. Sin embargo, no existió avance en ese sentido y solo se incorporaron aviones y buques auxiliares. Vale destacar que, durante su primera presidencia,

Marcelo Torcuato de Alvear y el ministro de Marina Manuel Domecq García, que se puso empeño en repotenciar las capacidades navales nacionales. Para entonces, Chile y Brasil ya habían comenzado a modernizar sus buques. Brasil envió sus acorazados *São Paulo* y *Minas Gerais* a Estados Unidos, para recibir artillería antiaérea y nuevos sistemas de tiro y propulsión, mientras que Chile hizo lo mismo con su *Almirante Latorre*, al que además le colocó un blindaje mejorado. Preocupado por la situación, el Ministerio de Marina le encomendó a su Estado Mayor General que realizara un estudio comparativo entre la Armada Argentina y las de Brasil, Chile y Uruguay, para definir el valor militar y la capacidad de combate real de esas Marinas en caso de guerra (Desiderato, 2022, pp. 183-190).

El poder naval sudamericano

Al abordar la situación de revista de los buques de las escuadras de Brasil, Chile y Uruguay, para conocer su valor militar intrínseco y realizar comparaciones de utilidad real con la Armada Argentina, el Estado Mayor General reconocía la existencia de inconvenientes. Faltaban datos concretos de las unidades, por lo que muchas veces había sido necesario recurrir -“como única fuente de información”- a publicaciones periódicas extranjeras -especialmente británicas-, como el *Brassey's Naval Annual* y las *Jane's Fighting Ships*.¹⁰ De cualquier modo, los buques brasileños, chilenos y uruguayos eran generalmente “viejos” y por ello la información obtenida era aproximada y no revelaba el estado actual de las unidades (ECPNS, p. 19). Además, se indicaba que:

(...) la ejecución de comparaciones entre poderes navales es un asunto muy elástico, aun disponiendo de datos concretos. Un buque que tiene superioridad de artillería con respecto a otro, dispone en cambio de un acorazamiento inferior; una diferencia de velocidad es contrabalanceada por una superioridad de radio de acción, etc. (ECPNS, p. 19).

Todas esas razones habían llevado a la “conveniencia de no forzar el análisis de las unidades muy a fondo”, por considerarlo un “trabajo innecesario”. Lo importante era mantenerse siempre dentro de “comparaciones que arranca[ban] del poder operativo en general”, que

Yrigoyen no contó con mayorías suficientes en Senadores y Diputados como para materializar ese tipo de propuestas (Yrigoyen, 1956, p. 62).

¹⁰ El *Anuario Naval de Thomas Brassey* fue una publicación periódica iniciada en 1886. Solía contener artículos especializados escritos por expertos, principalmente referidos a la *Royal Navy*, aunque también se abordaron cuestiones de otras Armadas y asuntos de política internacional. En cambio, las *Jane's Fighting Ships* eran libros de referencia sobre los buques de guerra del mundo, con información gráfica y detalles sobre nombres, dimensiones y armamento. Aparecieron por primera vez en 1898, bajo el nombre *Jane's All the World's Fighting Ships*.

era lo que “más interesaba”. Eso también había conducido al Estado Mayor General a tener en cuenta, aunque “ligeramente”, otros elementos diversos que igualmente hacían al poder naval, como, por ejemplo, las marinas mercantes, que podrían ser utilizadas en operaciones de guerra (ECPNS, p. 19).

La escuadra brasileña se componía de 2 acorazados tipo *dreadnought*, 2 guardacostas, 2 exploradores, 1 crucero, 10 destructores, 3 submarinos y 1 buque nodriza, 2 torpederos y 1 buque de apoyo, 7 cañoneros, 3 minadores, 1 transporte y 1 buque escuela, además de varios remolcadores y otras embarcaciones diversas. La artillería era “bastante moderna”, aunque las unidades eran “relativamente viejas”. El armamento de torpedos era antiguo y, según los datos disponibles, su alcance parecía limitado. En caso de guerra, se suponía que los acorazados *Minas Gerais* y *São Paulo* y los diez destructores -*Amazonas, Mato Grosso, Piauí, Pará, Rio Grande do Norte, Parahyba, Alagoas, Santa Catarina, Paraná* y *Sergipe*- formarían el núcleo de batalla principal, por ser un conjunto táctico armónico, con similares velocidades y radio de acción. Eventualmente podría ser escoltado por los submarinos *F1, F3* y *F5*, y su buque nodriza, el *Ceará*, mientras que el resto de las embarcaciones se utilizarían con fines auxiliares diversos y para la defensa de costas, aunque en esos cometidos también resultaban “insuficientes”. Por otro lado, el país disponía de hombres y recursos materiales en cantidades considerables y su marina mercante era la más poderosa de la región, producto de su entrada en la Primera Guerra Mundial -por el bando Aliado- y el consiguiente apresamiento de los vapores alemanes internados. En caso de guerra con la Argentina, esos buques -más de 170- podrían ser empleados como transportes de tropas, aprovisionamiento y patrullaje marítimo, o como cruceros auxiliares. Asimismo, era importante el componente aeronaval y el material de minas, muchas de las cuales habían sido de reciente adquisición. Brasil también disponía de numerosos e importantes puertos, muchos de ellos fortificados. El de Río de Janeiro era el mejor protegido, mientras que otros, como Santos, Paranaguá, San Francisco y Florianópolis, solo podrían resistir “ataques de mediana importancia”. Como factores negativos, podría decirse que Brasil disponía de un único arsenal importante, ubicado en Río de Janeiro, y que dependía fundamentalmente de la industria extranjera para la adquisición de activos militares (ECPNS, pp. 2-3 y 40-41).

La escuadra chilena se componía de 2 acorazados, 2 cruceros acorazados, 3 cruceros ligeros, 5 exploradores torpederos, 7 destructores, 6 submarinos, 1 buque escuela, 3 transportes de mar, 5 remolcadores y 11 escampavías.¹¹ El núcleo de combate principal era el acorazado *Almirante Latorre*, la única unidad considerada “importante”, el cual podía ser eventualmente auxiliado en distintas tareas por los exploradores torpederos *Williams, Uribe*,

¹¹ Entre fines del siglo XIX y principios del XX, el término “escampavía” hacía referencia a embarcaciones de escaso tonelaje y bajo calado, generalmente utilizadas para tareas auxiliares, como guardacostas, reconocimiento y exploración de calas de poco fondo, control de contrabando, salvamento, y apoyo a faros, entre otros usos.

Rivero, Lynch y Condell, el acorazado Pratt, los cruceros acorazados O'Higgins y Esmeralda, y los cruceros Chacabuco y Blanco Encalada. Según el Estado Mayor General, con excepción del Almirante Latorre y los exploradores torpederos, la artillería naval chilena era anticuada y se encontraba en condiciones "mediocres", mientras que el material de torpedos era "antiguo" y los elementos disponibles para la defensa costera eran insuficientes. Los destructores O'Brien, Merino Jarpa, Thompson, Orella, Muñoz Gamero, Serrano y Riquelme eran pequeños, lentos y con escaso radio de acción, al tiempo que los seis submarinos no podrían utilizarse en "operaciones autónomas" sino únicamente con fines auxiliares, cerca de la costa, debido a su pequeño tamaño, malas condiciones marineras, limitada velocidad y radio de acción, y escaso armamento. Más allá de todo lo anterior, los recursos materiales y humanos del país eran considerados "relativamente limitados y muy inferiores" a los argentinos. Por su parte, la marina mercante poseía buques "bastante buenos" -alrededor de 45- y la aviación naval se encontraba suficientemente desarrollada. La costa de Chile disponía de un gran número de bahías, caletas y fondeaderos adecuados para el refugio de buques, y los puertos principales -Talcahuano, Valparaíso, Iquique y Arica- estaban todos fortificados. Existía un único arsenal importante, ubicado en Talcahuano y, como ocurría con Brasil, el país andino también dependía del mercado extranjero para la adquisición de armamentos.

Respecto a la escuadra uruguaya, el Estado Mayor General la consideraba la más débil de las tres. Sólo el crucero *Uruguay* era moderno, aunque de pequeño porte, mientras que el resto de las unidades -1 crucero, 1 yacht, 1 cañonero y 7 remolcadores- constituían un "núcleo sin valor militar". Sin embargo, su marina mercante, en lo que se refería a unidades de alta mar, era superior a la argentina, en tanto se había beneficiado de la requisición de buques internados durante la Gran Guerra (ECPNS, pp. 3-4 y 41).

La Armada Argentina se componía de 2 acorazados tipo *dreadnought*, 4 destructores, 4 cruceros acorazados, 2 cruceros ligeros, 4 guardacostas, 3 cañoneros, 9 torpederos, 2 buques escuela, 1 corbeta, 15 transportes, 1 buque tanque, 5 avisos, 15 remolcadores, 18 minadores y 29 embarcaciones auxiliares diversas. El núcleo principal de operaciones estaba conformado por los acorazados *Rivadavia* y *Moreno*, los destructores *Catamarca*, *Jujuy*, *La Plata* y *Córdoba*, los cruceros acorazados *San Martín*, *Belgrano*, *Pueyrredón* y *Garibaldi*, y los cruceros ligeros *Buenos Aires* y *9 de Julio*. En caso de guerra, el peso del combate descansaría en los acorazados, que eventualmente podrían ser auxiliados por los cruceros acorazados, mientras que los destructores y los cruceros ligeros se limitarían a tareas de vigilancia y exploración. Las unidades restantes integrarían el núcleo de operaciones fluviales y costeras; pero el Estado Mayor General advertía que, salvo los acorazados y los destructores, el material del resto de la Escuadra era "deficiente [y] anticuado" y el armamento de torpedos era de "poca utilidad". Los elementos para la defensa de costas eran igualmente "insuficientes": se precisaban más torpederos y también existía la "grave" falta de submarinos (ECPNS, pp. 1-2).

Comparando el valor militar

De acuerdo con los datos recolectados y analizados, el Estado Mayor General señalaba que los acorazados *Minas Gerais* y *São Paulo* eran inferiores al *Rivadavia* y al *Moreno*, principalmente en artillería, velocidad, protección y maniobrabilidad; aunque, de momento, existía una leve ventaja a favor de los buques brasileños, porque se les habían modernizado sus directores de tiro en Estados Unidos, mientras que los argentinos utilizaban el antiguo sistema de preguerra. Eso demostraba la “necesidad fundamental” de introducir aquellas reformas. Por otra parte, se establecía que el núcleo de cruceros acorazados *San Martín*, *Belgrano*, *Pueyrredón* y *Garibaldi* no tenía contrapeso en la escuadra del Brasil y que esos buques, aun siendo unidades anticuadas, ostentaban un valor militar apreciable, por su buen radio de acción. Entre los cruceros ligeros existía cierta equivalencia, pero se suponía a los argentinos más veloces y mejor artillados. Dentro del núcleo fluvial y de defensa de costas existía superioridad por parte argentina, mientras que en lo relativo a torpederos y submarinos la superioridad era de Brasil. En conclusión, el Estado Mayor General opinaba que, si se descartaba la inferioridad momentánea de los acorazados *Rivadavia* y *Moreno* -con directores de tiro anticuados- ambas escuadras estaban equilibradas, aunque existía una ligera superioridad por parte argentina (ECPNS, pp. 36-37).

Frente a la flota chilena, la argentina disponía de mayores elementos. De acuerdo con los datos obtenidos, en su mayoría provenientes de la revista *Jane's Fighting Ships*, el Estado Mayor General hacía las siguientes aseveraciones. En primer lugar, quedaba probado que el acorazado *Almirante Latorre* era “muy superior individualmente” a los *Rivadavia* y *Moreno*, pero solo en la artillería y en los modernos directores de tiro; no obstante, fuera de ello, los radios de acción y velocidad eran similares y en el caso del blindaje la ventaja era argentina. Además, Chile poseía un solo *dreadnought*, cuando la Escuadra Nacional poseía dos. Respecto al núcleo de cruceros acorazados existía balance entre ambos países, pero Argentina poseía mayor número de buques y también elementos auxiliares más eficientes. Por su parte, Chile tenía más unidades de exploración y poseía ventaja dentro del núcleo torpedero, el componente submarino y la defensa de costas.

A modo de conclusión, el Estado Mayor General señalaba que, descartando la inferioridad momentánea de los acorazados *Rivadavia* y *Moreno*, tomando los conjuntos totales de buques y considerando el grueso de las operaciones, era “posible” afirmar que existía una “relativa superioridad” en la parte argentina (ECPNS, pp. 38-39). Finalmente, Uruguay era considerado un potencial rival, pero solo en el caso de conformar una coalición junto a Brasil y Chile. En ese caso, la inferioridad argentina era absoluta y para el Estado Mayor General era casi “innecesario” explicarlo.

Resulta fácil ver que numéricamente, la coalición tiene a mano los elementos sobrados para el aplastamiento de nuestras fuerzas navales, máxime en el caso actual en que no disponemos de elementos exploradores, que son los únicos que pueden permitir teóricamente una solución, con una maniobra por líneas interiores, debido a la posición que ocupa nuestro país con relación a Brasil, y Chile (...).

Tampoco encuadra (...) apreciar la capacidad defensiva de nuestros poderes navales con respecto a las fuerzas de la coalición. Es posible anotar al pasar, que nuestras fuerzas actuales se prestan poco para la defensiva, con excepción de los elementos fluviales, pues carecemos en ese sentido, de los tipos fundamentales: destructores y submarinos (ECPNS, p. 39).

Escenarios probables y rumbos posibles

El Estado Mayor General llevó a cabo un desglose de los posibles proyectos de expansión naval que el país necesitaba para garantizar su integridad territorial en caso de guerra. En ese sentido, se analizaron tres escenarios: primero, Argentina contra Brasil, incluyendo las posibles posturas que eventualmente tomaría Uruguay -aliado, neutral o enemigo- y el valor que en el conflicto podría significar la entrada de Paraguay; segundo, Argentina contra Chile; y, tercero, Argentina contra Brasil, Chile y Uruguay juntos (ECPNS, pp. 44-45).

En el primer escenario, como factor preliminar se suponía que toda la concentración militar del Brasil dependería estrechamente de la comunicación marítima establecida a lo largo de sus costas. Si se cortaban esas comunicaciones, o se las "molestaba seriamente", las fuerzas brasileñas que operaban en la frontera sur se encontrarían en una posición "muy desventajosa". Para remediar eso, Brasil necesitaría desarrollar muy activamente sus líneas férreas, pero eso llevaría muchos años y, aunque eventualmente lo hiciera, todavía existía el grave problema de las distancias, que eran muy grandes. Respecto a las actitudes o alianzas que podrían tomar Uruguay o Paraguay, el Estado Mayor General consideraba que si Paraguay se aliaba con Brasil, el peso de su ayuda en términos de material y armamento sería "insignificante", pero Brasil bien podría aprovecharse del territorio paraguayo para hostigar a la Argentina desde sus fronteras. Esa ventaja podría anularse casi totalmente con un poder naval fluvial medianamente desarrollado. Ahora bien, el caso de Uruguay era diferente. El peor escenario era que se mantuviera neutral, porque eso obligaría a la Argentina a "distraer" parte de sus fuerzas para realizar una "prudente vigilancia". En cambio, si fuera aliado, se podría disponer de sus vías férreas y el dominio del Río de la Plata resultaría más "completo y fácil"; o, si fuera enemigo, el teatro de operaciones quedaría radicado en Uruguay, lo que redundaría

en distancias y radios de acción más cortos, facilitando así las operaciones de los elementos argentinos (ECPNS, pp. 46-47).

Para conseguir condiciones mínimas de éxito contra Brasil, el Estado Mayor General consideraba necesaria y fundamental la obtención del dominio del mar. Apenas comenzadas las hostilidades, la flota argentina se trasladaría a Río de Janeiro -la autonomía y el radio de acción hacía insostenible las operaciones más allá de ese punto- y buscaría destruir a la flota brasileña en un choque decisivo. Si ésta rehusaba el combate y decidía encerrarse en puerto, la Escuadra se desplazaría hacia el sur y ejercería el dominio del mar en el sector entre Río Grande do Sul y Santa Catarina, hasta que las unidades brasileñas salieran a combatir. Con el dominio marítimo garantizado, podría brindarse apoyo a los contingentes de tropas que operaban sobre el terreno, se aseguraría el Río de la Plata y las líneas marítimas nacionales, y se efectuarían operaciones de corso contra el tráfico mercante brasileño. Pero un choque frontal era arriesgado. Si la Escuadra era destruida, Brasil quedaría libre para conseguir el dominio del Río de la Plata y ejercer su bloqueo, lo que pondría a la Argentina en una situación muy comprometida. Por ello, el Estado Mayor General advertía que el combate decisivo sólo debería buscarse si la seguridad de la victoria era casi absoluta; caso contrario, era preferible adoptar una postura defensiva y operar sin alejarse de las propias bases. En ese último caso, harían falta “unidades rápidas y poderosas”, como cruceros ligeros y destructores, para realizar incursiones sobre la costa brasileña, o bien submarinos, para hostigar a su escuadra (ECPNS, pp. 48-53).

El caso Argentina-Chile presentaba características totalmente distintas al anterior. La Armada buscaría nuevamente el dominio del mar y el enfrentamiento decisivo, y para eso se consideraba que existían grandes posibilidades de victoria, pues los elementos propios eran superiores a los chilenos. Sin embargo, existían varios problemas a considerar. Uno de ellos era la distancia: el tramo desde Buenos Aires, La Plata o Bahía Blanca hasta Chile era “realmente prohibitivo”. Otro problema era que en esas latitudes las aguas estaban sujetas a malos tiempos, por lo que la Escuadra estaría obligada, además, a refugiarse con cierta frecuencia en fondeaderos que bien podrían ubicarse en el sur de Chile, debajo de la Isla de Chiloé. Para eso, como inconveniente adicional, se requería de un material de exploración numeroso y abundantes elementos auxiliares, porque había que tener muy bien vigilados los “millares” de islas y ensenadas dispersos en la zona, que podían servir de puntos de emboscada para pequeñas agrupaciones de torpederos y submarinos. Además, por esas mismas características que presentaba el teatro de operaciones, le sería fácil a Chile emprender una “muy dura” guerra de desgaste contra las fuerzas argentinas.

Por otra parte, si la flota nacional no lograba imponerse en un choque resolutivo contra la flota chilena, fracasaba en su objetivo de dominar el mar y adoptaba una postura defensiva, el curso de las operaciones podría volverse muy peligroso para Argentina. Por ejemplo, la

escuadra chilena podría arribar al Atlántico Sur y desembarcar contingentes de tropas para apoderarse de “grandes extensiones de territorio”, lo que terminaría en la “pérdida de una parte de la Patagonia”. Por eso, el Estado Mayor General concluía que, para llevar la guerra al litoral chileno e imponerse en un combate decisivo, la Armada necesitaría de un “material fuerte, robusto y en condiciones de superioridad”, sobre todo de tipo auxiliar, de vigilancia y exploración, como cruceros y torpederos. Caso contrario, “no era aconsejable” emprender una operación ofensiva (ECPNS, pp. 64-69).

El tercer y último escenario -la guerra contra una coalición formada por Brasil, Chile y Uruguay- era el más complicado. La sola combinación de las flotas de los primeros dos países representaba una fuerza muy superior a la argentina. Sin una importante expansión y modernización naval, el enfrentamiento probablemente terminaría en una derrota (ECPNS, pp. 70-71).

Los 3 acorazados enemigos [*Minas Gerais, São Paulo y Almirante Latorre*] presentan 30 cañones gruesos [...] contra 24 (a veces 20) de [los] nuestros. (...). Los elementos torpederos [enemigos] permiten contar con la realización de ataques en masa. Los elementos en cruceros (...) de los aliados, permiten suponer que podrían combatir con ventaja contra el total restante de nuestras fuerzas. Fuera de nuestros dos acorazados [*Rivadavia y Moreno*], los demás elementos importantes podrían ser atacados impunemente fuera del alcance eficiente de los cañones, por los torpederos enemigos. (...) Tales razones, y otras innecesarias, son las que han llevado a la conclusión definitiva (...), sobre la probabilidad de nuestra destrucción (ECPNS, p. 79).

La Armada estaba “más o menos preparada” para combatir contra uno solo de los países considerados, pero debería hacerlo antes de que este concentrara sus fuerzas con el resto de la Coalición, aunque igualmente eso también tenía sus dificultades. No existían medios para proteger todos los frentes. Si la Flota se trasladaba al Atlántico Sur para esperar al grueso de la fuerza chilena, prácticamente no quedaría material alguno para defender el Río de la Plata del Brasil. Lo mismo ocurriría en el caso inverso: si el grueso de la Armada ponía rumbo a las costas brasileñas, la Patagonia quedaría a merced de Chile (ECPNS, p. 79).

Ahora bien, si se prefería adoptar una estrategia defensiva y abandonar el choque frontal, el éxito tampoco estaba asegurado. Si la Armada se “encerraba” en sus bases, la Coalición impondría un “fuerte bloqueo” del Río de la Plata hasta más al sur de Bahía Blanca, lo que daría razones suficientes para “pensar [en] acudir a una paz desventajosa”. Además de la ruina financiera y económica del país, el bloqueo daría vía libre para que la Coalición, valiéndose de su masiva marina mercante, invadiera el territorio desde múltiples puntos. Por ejemplo, Chile podría ocupar la parte sur de la Patagonia, quedándose con la ciudad de Comodoro Rivadavia, centro económico y petrolífero nacional (ECPNS, pp. 70-71).

Los distintos planes de armamentos

De acuerdo con los estudios hechos, el Estado Mayor General propuso planes de armamentos que modernizaran a la Flota nacional y la ubicaran en condiciones de combate óptimas frente a sus adversarios. Se partía de la base de que el material naval existente en Argentina, Brasil y Chile ofrecía una “falta de homogeneidad grande”, tanto en los tipos de buques -por su diversidad de armamento y características, debido a las diferentes épocas, astilleros y países en los que habían sido construidos- como en su proporción numérica dentro de sus respectivas escuadras. De los tres países, Argentina era “indudablemente” el que estaba en condiciones más desventajosas, pese a que disponía de una “relativa superioridad” sobre cada uno de sus adversarios. Por ello mismo, se consideraba que un plan que devolviera homogeneidad a la Flota debería “descartar” todo el material existente, con excepción de los dos acorazados y los cuatro destructores (ECPNS, p. 89).

El Estado Mayor General precisaba que, con vistas a la modernización de la Escuadra, existían tres opciones posibles. En primer lugar, estaba el “plan de urgencia”, que proyectaba la adquisición de un mínimo de unidades para que Argentina pudiera “hacer frente” a los escenarios de guerra planteados. Esta solución no implicaba terminar con todas las necesidades y dejaba pendiente el “grave problema” del reemplazo de los buques más anticuados -que, por cierto, eran numerosos-, aunque pondría “rápidamente” a la Flota en “condiciones aceptables”, disponiendo de “poco dinero”. En cambio, la segunda opción, denominado “plan regular”, sí era verdaderamente un plan de armamentos. Contemplaba la ampliación de la Escuadra con nuevos elementos y el reemplazo progresivo de la mayor parte de las unidades antiguas. De ese modo, sería posible “llevar una guerra naval segura y victoriosa, contra una coalición de [países] vecinos”. El problema aquí era, naturalmente, el “escollo financiero”, pues las unidades modernas, por pequeñas que fueran, tenían “precios prohibitivos”. La tercera y última opción era el “plan completo de armamentos”. Requería enormes sumas de dinero, pero era el único de los tres planes que garantizaba el completo éxito de la Armada en todos los escenarios, incluso frente a una coalición conformada por Brasil, Chile y Uruguay. También prepararía a la Argentina para responder a una eventual “agresión desde el exterior”, provocada por cualquier “poder naval más desarrollado” (ECPNS, pp. 89-91).

La modernización de la Armada se inició durante la gestión del presidente Marcelo Torcuato de Alvear, quien desde un principio se mostró receptivo frente a los reclamos del sector militar (Alvear, 1928, pp. 61-63 y 67). El plan de adquisiciones navales se realizó en base a las lecturas y enseñanzas de la Primera Guerra Mundial (Desiderato, 2022) y, también, sobre los trabajos del Estado Mayor General que, como hemos visto, definieron los escenarios de conflicto posibles y los tipos y cantidades de materiales necesarios para garantizar la supervivencia del Estado en todos y cada uno de esos frentes (Cuadro 1). Como se observará

más adelante, el plan finalmente escogido fue el de “emergencia”, es decir, el que proyectaba la compra de 3 cruceros, 6 destructores y 6 submarinos para que Argentina pudiera enfrentarse individualmente -no en Coalición- a Brasil, Chile o Uruguay, con seguras probabilidades de éxito. Eso se concretó en base a dos leyes: la 11.222, de 1923, y la 11.378, de 1926.

Cuadro 1
Detalle de los programas navales

Tipos de buques	Número de unidades						
	Programa básico			Plan de emergencia		Plan regular	
	Brasil	Chile	Coalición	Coalición	1 país	Coalición	1 país
Acorazado rápido	--	--	1	--	--	1	1
Crucero de batalla	--	--	--	--	--	--	--
Cruceros grandes	--	4	3	--	--	4	4
Cruceros menores	4	--	4	4	3	4	--
Conductores	5	10	10	7	4	12	12
Destructores	12	12	16	8	6	24	16
Submarinos	8	12	16	8	6	20	12
Portaviones	1	1	1	--	--	1	1
Cañoneros	4	4	4	2	2	6	4
Acorazados menores	2	2	2	--	--	2	2
Monitores grandes	3	--	3	2	--	3	3
Monitores menores	7	--	7	4	4	7	7
Lanchas	16	--	16	8	8	16	16
Buques tanques	--	2	2	--	--	2	2
Transportes carboneros	1	1	1	--	--	1	1
Buque taller	1	1	1	1	1	1	1
Tender de escuadra	1	1	1	1	1	1	1
Tender de torpederos	1	1	1	--	--	1	1
Tender de submarinos	1	1	1	--	--	1	1
Buque hospital	--	--	--	--	--	--	--
Remolcadores	2	3	4	--	--	4	3
Patrulleros	8	12	16	4	--	16	12

Fuente: *Estudio Comparativo sobre el Poder Naval Sudamericano*, 1923, p. 10.

La ley 11.222 ponía a disposición 9.500.000 de pesos oro para cumplir con la cuestión que se consideraba más urgente: la modernización del núcleo del poder naval nacional, específicamente, los acorazados *Rivadavia* y *Moreno* y los destructores *Catamarca*, *La Plata*,

Jujuy y Córdoba. Con las actualizaciones de los sistemas de tiro y propulsión, la conversión de las calderas para quemar petróleo como único combustible, y el agregado de nuevos elementos, como artillería antiaérea y reflectores de mayor potencia, los *dreadnoughts* argentinos volvieron a estar en una posición de superioridad frente al *Minas Gerais*, *São Paulo* y *Almirante Latorre* (Desiderato, 2023, pp. 160-161).

Por su parte, la ley 11.378 completó el resto del programa naval, engrandeciendo la Flota con nuevas unidades. Siguió lo planteado por el “plan de emergencia”, es decir, la incorporación de tres cruceros ligeros, seis destructores, seis submarinos y diversas unidades que irían destinadas a tareas fluviales, auxiliares e hidrográficas. No obstante, el número de buques finalmente adquiridos fue menor. Sólo llegaron dos cruceros ligeros -*25 de Mayo* y *Almirante Brown*-, tres submarinos de Italia -*Salta*, *Santa Fe* y *Santiago del Estero*-, dos destructores de España -*Juan de Garay* y *Cervantes*- y tres de Gran Bretaña -*Mendoza*, *La Rioja* y *Tucumán*-, el transporte *Friesland*, luego rebautizado *Patagonia*, y cuatro buques auxiliares adquiridos en Gran Bretaña: los remolcadores *Toba* y *Mataco* y los hidrográficos *San Juan* y *San Luis* (Desiderato, 2022, pp. 230-231).¹² De los 75 millones de pesos oro que contempló la ley 11.378, entre 1926 y 1936 solo se invirtieron aproximadamente 37 millones, es decir, el 49% del total. Había quedado una suma importante para comprar los elementos de combate restantes -un tercer crucero, un sexto destructor y otro grupo de tres submarinos-, pero la crisis económica y la inestabilidad política luego del golpe de Estado de 1930 afectaron la materialización de ese plan de armamentos (Venturini Di Biassi, 2012, pp. 56-57).

Consideraciones finales

Luego de lo desarrollado en este artículo, es posible confirmar que el volumen *Estudio Comparativo sobre el Poder Naval Sudamericano*, existente en el Museo Naval de la Nación, representa una fuente de gran relevancia y utilidad a la hora de reconstruir aspectos de la historia de la Armada Argentina en la poco explorada primera mitad del siglo XX. Permite un conocimiento más profundo, en primer lugar, acerca de la composición de la Escuadra y sus capacidades reales operativas y, en segundo lugar, sobre cómo las autoridades navales argentinas entendían y percibían el escenario geopolítico regional y las hipótesis de conflicto con países vecinos.

El Estado Mayor General consideraba que los potenciales enemigos eran las escuadras de Brasil y Chile y, en segunda instancia, una coalición formada por ellas y Uruguay. En ese

¹² La ley 11.222 contempló, además, la compra de 75 torpedos, 14 compresoras, 500 bombas de profundidad y 500 minas marinas, mientras que la ley 11.378 proyectó la construcción de una dársena de submarinos en la Base Naval de Mar del Plata y una escuela de aviación en Punta Indio.

sentido, se elaboraron varios estudios y análisis, dilucidando cómo debería operar la Marina Argentina para garantizar la soberanía y los intereses del país en todos los escenarios de guerra posibles. Dos espacios tenían prioridad: el Río de la Plata y la Patagonia. Era crítico evitar que Brasil bloqueara el primero, pues se entendía que la prosperidad económica nacional dependía de esa arteria, y que Chile ocupara el segundo, apropiándose del territorio y las riquezas naturales allí existentes, sobre todo de los yacimientos petrolíferos de Comodoro Rivadavia.

La percepción general era que existía superioridad de parte de la Armada Argentina, siempre que ésta se enfrentara a Brasil, Chile o Uruguay por separado. Pero esa ventaja no era total ni incontestable, sino ligera, y dependía de un conjunto de variables. Es por eso que el Estado Mayor General propuso una serie de planes de modernización y reequipamiento que le dieran a la Argentina una victoria en la mayor parte de los escenarios de guerra posibles. Como estas iniciativas eran muy onerosas para las finanzas públicas por los precios prohibitivos que tenían las unidades, el plan finalmente elegido fue uno de "emergencia", que se materializó en base a dos leyes votadas por el Congreso: la 11.222, de 1923, y la 11.378, de 1926. La primera modernizó a los acorazados *Rivadavia* y *Moreno* y a los cuatro destructores clase *Catamarca*, considerados el núcleo del poder naval, mientras que la segunda reequipó a la Escuadra con nuevos elementos, como cruceros, destructores y submarinos. Pese a todo, lo estipulado por la ley 11.378 no se completó en su totalidad y la ventaja que la Armada Argentina esperaba tener sobre sus rivales resultó menor a la deseada.

Bibliografía

1. Alvear, M. (1928). *Presidencia Alvear 1922-1928: Compilación de mensajes, leyes, decretos y reglamentaciones*. (Vol. 1). Buenos Aires: Gerónimo Pesce.
2. Arias Neto, J., da Silva Rodrigues, F. y Soprano, G. (Coords.) (2021). *Fuerzas Armadas, fronteras y territorios en Sudamérica en el siglo XX: Perspectivas y experiencias desde Argentina y Brasil*. La Plata: Universidad Nacional de La Plata. <https://www.libros.fahce.unlp.edu.ar/index.php/libros/catalog/book/178>
3. Arguindeguy, P. y Rodríguez, H. (1995). *Las fuerzas navales argentinas. Historia de la flota de mar*. Buenos Aires: Instituto Browniano.
4. Desiderato, A. (2022). *Defensa e intereses marítimos. Un estudio acerca de la influencia de la Primera Guerra Mundial en la Armada Argentina (1914-1928)*. Buenos Aires: Teseo Press. <https://www.teseopress.com/defensaeinteresesmaritimos/>
5. Desiderato, A. (2023). Discussing Maritime Defence Programmes During the Interwar Period: Argentine Navy Officers and the Lessons of the First World War (1919-1924). *War in History*, 30(2), pp. 144-162. <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/09683445221087744>

6. Di Renzo, C. (2019). Vicente Quesada: Política Exterior y creación de un otro negativo en el contexto de las carreras armamentistas entre el ABC a finales del siglo XIX e inicios del siglo XX. *Cuadernos de Marte*, 10(16), pp. 11-43. <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/cuadernosdemarte/article/view/4417>
7. Garay, C. (2012). Las carreras armamentistas navales entre Argentina, Chile y Brasil (1891-1923). *Historia Crítica*, 48, pp. 39-57. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=81124595003>
8. Lacoste, P. (2003). *La imagen del otro en las relaciones de la Argentina y Chile (1534-2000)*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica/Universidad de Santiago de Chile.
8. Ministerio de Marina (1918). *Leyes y Reglamentos Orgánicos de la Armada*. Buenos Aires: Ministerio de Marina.
10. Montenegro, G. (2002). *El armamentismo naval argentino en la era del desarme. Aspectos de las Políticas Exteriores y de Defensa del Gobierno del Dr. Marcelo T. de Alvear*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.
11. Oyarzábal, G. (2005). *Los marinos de la Generación del Ochenta*. Buenos Aires: Emecé.
12. Rouquié, A. (1986). *Poder militar y sociedad política en la Argentina*. (Tomo 1). Buenos Aires: Hyspamérica.
13. Russell, R. y Tokatlian, J. (2002). El lugar del Brasil en la política exterior de la Argentina: La visión del otro. *Desarrollo Económico*, 42(167), pp. 405-428. <https://www.jstor.org/stable/3455844>
14. Scheina, R. (1991). *Iberoamérica: Una Historia Naval, 1810-1987*. Madrid: Editorial San Martín.
15. Venturini Di Biassi, F. (2012). *Análisis de la política naval argentina a partir de la implementación de la Ley de Renovación del Material Naval n° 11.378* (Tesis de grado). Universidad Nacional del Sur: Argentina. <https://repositoriodigital.uns.edu.ar/handle/123456789/3016>
16. Waldmann Jr., L. (2018). *Tecnologia e política: a modernização naval na Argentina e Brasil, 1900-1930* (Tesis de doctorado). Universidade Federal de São Carlos: Brasil. <https://repositorio.ufscar.br/handle/ufscar/11084>
17. Yrigoyen, H. (1956). *Pueblo y gobierno*. (Tomo 4). Buenos Aires: Raigal.
18. Zurueta, T. (1922). *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1921-1922*. Buenos Aires: s.e.