



EVOLUCIÓN DEL PENSAMIENTO ESTRATÉGICO NAVAL ARGENTINO A LO LARGO DE LA HISTORIA

Parte 2

Guillermo Delamer, Guillermo Oyarzábal,
Guillermo J. Montenegro, Jorge Bergallo y Haroldo Santillán

NOTA ACLARATORIA: El presente ensayo no refleja, necesariamente, un punto de vista Institucional.

Los currículum de los autores se encuentran al final de la Parte 1 (BCN 828, pág. 220).

Estrategia de Ocupación Territorial, Integración Nacional, Estabilización y Balance del Poder Regional

Poco antes del comienzo del nuevo siglo, floreció entre las grandes potencias de la época, la idea de lo que se dio en llamar “*el Navalismo*” (1890). “*Navalismo*” era un término que identificaba a un movimiento que alentaba la existencia de grandes armadas en sus respectivos países.

Como se mencionó anteriormente, la década de 1890 encontró a la República Argentina en medio de una dura confrontación con Chile, centrada en la interpretación del Tratado de Límites de 1881. Una de las expresiones de este conflicto fue la carrera de armamentos navales, contenida por los mencionados “*Pactos de Mayo*” de 1902.

Por su parte, nuestro otro gran vecino, Brasil, consolidado ya políticamente tras varios años de inestabilidad que siguieron a la caída de la monarquía, lanzó un ambicioso programa de expansión de su armada en 1904, que causó particular alarma en Buenos Aires. Este plan de adquisiciones navales recién tomó forma en 1906, y su núcleo lo constituían dos acorazados del tipo *Dreadnought*, a construirse en Gran Bretaña. En concreto, la realización de este programa daría a Brasil una superioridad naval absoluta, una vez que incorporara a estos dos buques capitales.

Una cuestión relevante en las armadas de las grandes potencias, que se propagaba a las de



menor desarrollo, era la preeminencia de los aspectos materiales de los sistemas navales, dada la rápida y sustantiva evolución tecnológica que estaba ocurriendo, que influía decisivamente sobre los aspectos estratégicos. Una confirmación de esta tendencia en nuestro país lo constituye el análisis de las revistas profesionales argentinas de la época, donde los progresos de los distintos sistemas navales ocupan un espacio destacado.

En síntesis, los avances tecnológicos significativos de la época pasaron a reemplazar a las ideas; o estas eran puestas en duda. Dicho de otro modo: la tecnología se puso por encima de la misma estrategia o, al menos, la orientaba en función de sus impresionantes avances.

No es de extrañar entonces que, dados los conceptos acerca de la trascendencia de las fuerzas navales y su eco en el comportamiento de las grandes potencias, estos fueran argumento suficiente para buena parte de la dirigencia argentina, para procurar no quedar a la zaga del programa naval brasileño. En líneas generales, puede decirse que la dirigencia política nacional de las primeras décadas del siglo XX compartía con los máximos niveles del Ejército y de la Armada la idea de que la estabilidad del Cono Sur dependía, en buena medida, de un poder militar fuerte (casi preponderante) y no de acuerdos internacionales, que no parecían ofrecer garantías suficientes. No es necesario recalcar que esta situación -la identidad de miras de toda la dirigencia (civil y militar)- buscaba atender a los que se consideraba eran los legítimos intereses nacionales.

La *Ley de Organización del Ejército Nacional de 1901* y su modificación con la *Ley Orgánica del Ejército de 1905* previó el Servicio Militar para todos los ciudadanos nativos de veinte años de edad, dentro del espíritu republicano, representativo y federal y de respeto a los principios establecidos en nuestra Constitución.

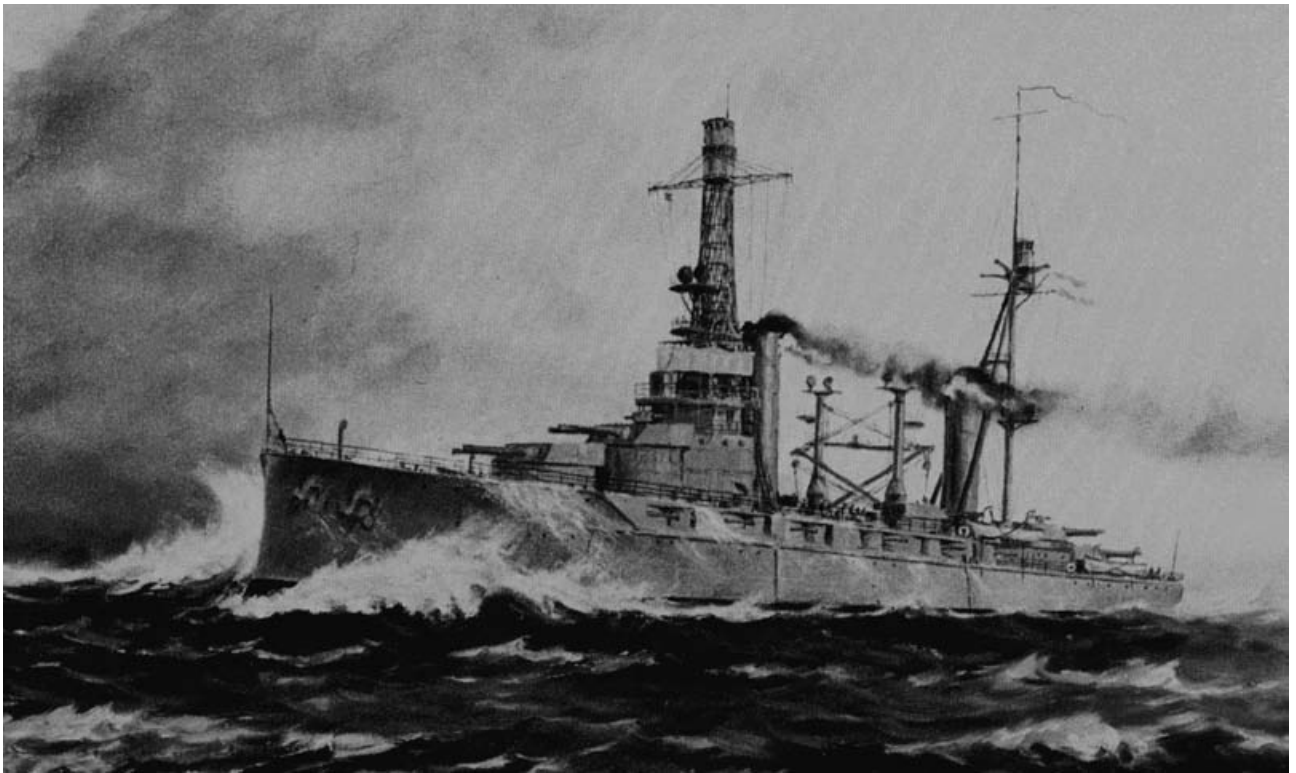
Este hecho formaba parte de una verdadera estrategia de integración nacional. Lo que se pretendía y se logró era, mediante la incorporación bajo bandera de ciudadanos jóvenes, despertar una conciencia patriótica en los hijos de los inmigrantes que habían arribado a nuestras tierras en busca de paz y trabajo. También se destaca que muchos de los conscriptos de aquellas épocas y los que sirvieron hasta la finalización del siglo aprendieron los rudimentos de las primeras letras y hasta la práctica de un oficio durante su tránsito por el servicio militar, que les permitía a su egreso de la Armada, luego de 2 años, reinsertarse en la sociedad con una capacidad adquirida y ejercitada durante su paso por el Servicio Militar. Esta formación buscó contribuir al desarrollo individual del ciudadano, a la cohesión social y a la economía nacional.

Volviendo al plano internacional, otro elemento gravitante en las percepciones de la dirigencia nacional y naval fue la experiencia de la Guerra Ruso-Japonesa (1904-05), que parecía confirmar la idea que la victoria correspondería al que fuera superior en el mar, en concordancia con los conceptos navalistas de amplia aceptación de ese momento.

La Carrera Armamentista Naval en el Cono Sur

La preocupación por la defensa del Río de la Plata y las operaciones en los ríos interiores, seguía vigente en la Visión Estratégica Naval argentina. La primera réplica al plan de construcciones brasileño fue la Ley 4.586 del 11 de agosto de 1905, que autorizaba las "*adquisiciones navales destinadas a la conservación de la escuadra y a la vigilancia y defensa de los ríos interiores*", lo que se concretó con la construcción en Gran Bretaña de dos cañoneras de río.

El plan brasileño tuvo como respuesta un proyecto de Ley del 20 de septiembre de 1906 que, luego de un encendido debate en la prensa y en el Congreso argentinos, se concretó en la *Ley de Armamentos N° 6.283 de 1908*, que preveía adquisiciones para el Ejército y la Armada. En la redacción de esta ley, todavía está presente la preocupación por la defensa costera, ya que en las adquisiciones que contemplaba figuran doce destructores de segunda clase (sic) "*para la defensa permanente de la zona exterior del Río de la Plata y de Bahía Blanca*".

Acorazado *Moreno*.

La ejecución de los aspectos navales de esta ley, implicó la construcción de dos acorazados en astilleros norteamericanos, que recibieron los nombres de *Moreno* y *Rivadavia*. Asimismo, se ordenó la construcción de doce destructores en astilleros europeos. En lo que respecta a estas unidades, sólo se incorporaron cuatro, ya que los destructores encargados a Francia y parte de los que se construyeron en Alemania no llegaron a entregarse antes del estallido de la Primera Guerra Mundial y fueron requisados por dichas potencias. Otro aspecto de relevancia de la ejecución de esta Ley fue un significativo acercamiento entre la Armada de los EE.UU. y su par Argentina, que se mantuvo a lo largo del siglo XX, a pesar de los altibajos en la relación política que existió por momentos entre ambos gobiernos.

Asimismo, aún con su ejecución parcial, las incorporaciones resultantes (dos acorazados y cuatro destructores) fueron un aporte importante a la actualización tecnológica. Chile también había procurado no quedar detrás de sus vecinos del Cono Sur, por lo que ordenó la construcción de dos "*Superdreadnoughts*" (unidades capitales con artillería de un calibre superior a los 305 mm), que se complementaba con la puesta en gradas de seis destructores. La entrega de estas unidades, que se construían en Gran Bretaña, se vio también afectada por la iniciación de la Gran Guerra, que interrumpió la incorporación de las unidades que se habían contratado. Una vez finalizado el conflicto, el país trasandino pudo recibir parte de los buques cuya transferencia se había interrumpido.

La Armada en Apoyo a la Diplomacia de la Nación

Es oportuno mencionar el apoyo a la labor diplomática de la Armada Argentina (que registraba abundantes antecedentes en períodos anteriores), mediante el despliegue amistoso, disuasivo o, en algunos casos, de tono ambiguo, de nuestro Poder Naval. Como lo expresara Ken Booth en *Las Armadas y la Política Exterior*: "*Una visita de buena voluntad puede ser también la demostración de la posibilidad de tener acceso para fines coercitivos*". Como es sabido, estas exteriorizaciones de apoyo a la política exterior, abarcaron desde los viajes de instrucción de la *Fragata Presidente Sarmiento* y del *Crucero La Argentina*, hasta la presencia solemne de los acorazados en diferentes ocasiones y lugares.

La Presencia en la Antártida

La estrategia diseñada para ocupar los espacios vacíos soberanos mereció consideraciones particulares respecto a un territorio tan importante y cercano como lo fue y es la Antártida. Después del rescate de la expedición sueca de Nordesjöld, que se realizara en 1903, con la *corbeta Uruguay*, la Nación se abocó a una política activa y a sostener una presencia permanente en el “*Continente Blanco*”, como modo de reafirmar sus derechos sobre los territorios antárticos. Los relevos anuales de dotaciones argentinas de la *Estación Naval de Orcadas*, que se sucedieron a partir de 1904, y el abastecimiento de la factoría en *Georgias* fueron aprovechados para ampliar el conocimiento científico de la región, mediante actividades tales como las investigaciones hidrográficas, oceanográficas y meteorológicas.

La Argentina fue el primer país del mundo en establecerse de manera ininterrumpida en la Antártida, pudiendo considerársela a esta presencia en el “*Continente Blanco*” desde 1904 a la fecha, como una verdadera Política de Estado.

Los efectos de la Primera Guerra Mundial (1914-1918)

Además de las perturbaciones en los procesos de incorporación de unidades ya descriptos, la Primera Guerra Mundial tuvo otra consecuencia gravitante para las Armadas del Cono Sur: la obsolescencia relativa de las unidades recientemente adquiridas y de la casi totalidad de los buques de guerra con tecnologías anteriores al *HMS Dreadnought*. En paralelo con el desarrollo de este buque y la evolución posterior de las unidades capitales, diversos aspectos de la tecnología naval, habían estado progresando rápidamente en los años anteriores al comienzo de la Primera Guerra Mundial.

Se habían registrado notables progresos en diversas áreas, como la eficacia de la artillería, las capacidades de dirigir el tiro a largas distancias, la efectividad de los torpedos, el rendimiento y confiabilidad de los sistemas de propulsión, la utilización creciente del petróleo en reemplazo del carbón, etc.; eran todos factores que influían sobre los conceptos de la estrategia naval que iban a ser nuevamente revisados.

El desarrollo del conflicto europeo impulsó a los beligerantes a perfeccionar a ritmo acelerado sus diversos sistemas navales, ante el acicate de lograr una superioridad cualitativa sobre el adversario. Este proceso de evolución acelerada en las armadas de las grandes potencias se tradujo, en el Cono Sur, en una pérdida relativa del valor militar de las unidades incorporadas poco antes del conflicto, y la depreciación sustantiva de los buques construidos antes del comienzo del siglo XX.

En cuanto a la influencia de la experiencia de la Primera Guerra Mundial sobre las ideas de estrategia naval, puede decirse que sus resultados ratificaron la fe de los marinos en el concepto del “*Dominio del Mar*”, que debía conquistarse y mantenerse por medio de una *Flota de Batalla* que librara una, o varias, acciones de superficie (exitosas), a pesar del peligro que ya implicaba el submarino, y del surgimiento de la aviación embarcada o con base en tierra, que ya se veía asomar.

Los esfuerzos para potenciar el Poder Naval Argentino

El cambio de gobierno en 1916 mantuvo la preocupación de las autoridades nacionales por el adecuado dimensionamiento y eficiencia de la Armada. El Ministro de Marina del presidente Hipólito Yrigoyen, ingeniero Federico Álvarez de Toledo, en la Memoria del Ministerio a su cargo, correspondiente al Ejercicio 1916-17, manifestaba que, en función de las vivencias de la Primera Guerra Mundial, las naciones, además de desarrollar políticas prudentes y sensatas, necesitaban ser fuertes. En cuanto al material naval, el Ministro Álva-

rez de Toledo también ratificaba conceptos de su antecesor, el Almirante Sáenz Valiente, en el sentido de proceder a su renovación una vez concluida la guerra, para lo cual se debían tener en cuenta las enseñanzas que iban a surgir de esta.

El Ministro Alvarez de Toledo puso especial énfasis en la necesidad de la adquisición de submarinos, dada la experiencia bélica. También el Ministro dio cuenta de que se estaban “*dando los primeros pasos para crear el cuerpo de aviación naval*”. Finalmente, la memoria puso de manifiesto la deficiencia en buques de transporte de que adolecía la Armada, a los que consideraba de utilidad para las operaciones y como refuerzo de la “*escasa marina mercante nacional*”. En la Memoria del año siguiente, correspondiente a 1917-18, el mismo Ministro insistió con la necesidad de contar con una Aviación Naval, bajo el título de “*Aeroestación*”, donde expresó la conveniencia de recoger la experiencia de los oficiales argentinos que se encontraban prestando servicios en la Armada de los EE.UU., previo a la adquisición del material. La sección “*Submarinos*” define un criterio similar y agrega: “*El Ministerio tiene estudiado el número de estas embarcaciones que convendrá adquirir, habiéndolas dividido, por las funciones que deben llenar en la guerra, en grupos, ya sea que ellas tengan carácter esencialmente ofensivo, o que se dediquen a la defensa de limitada parte del litoral*”.

Por otra parte, el 12 de agosto de 1918, el Poder Ejecutivo remitió al Congreso de la Nación un proyecto de ley que preveía un refuerzo importante del material a flote, así como de la infraestructura de apoyo en tierra. La propuesta era particularmente relevante en cuanto a la adquisición de buques, ya que especificaba la incorporación de cuatro cruceros rápidos, ocho destructores de 1.000 toneladas, transportes hasta lograr un total de 80.000 toneladas de capacidad de bodegas, un buque-escuela, un buque de salvamento, un buque hospital y veinte submarinos.

Otro aspecto de importancia era la modernización de los acorazados, en función de los avances operados en las armadas de las potencias, durante la Primera Guerra Mundial. Este emprendimiento ya había comenzado a considerarse a partir de noviembre de 1918. La autorización de los fondos correspondientes recién se concretó en 1923, es decir, en el siguiente período presidencial.

También en este período la Armada Argentina envió varios oficiales a los EE.UU., para recibir instrucción y adiestramiento en la Armada de este país. Un grupo fue destinado a la Fuerza de Batalla (acorazados), otro a la Aviación Naval, y un tercero concurre a la Escuela de Submarinos de New London.

La Aviación Naval recibió un impulso significativo al crearse por decreto del Poder Ejecutivo, la Dirección de Aviación Naval en 1919. A fines de ese mismo año, se registró la primera participación de la Aviación Naval en ejercitaciones de la Escuadra de Mar. Otro hito de relevancia fue la creación de la Escuela de Aviación Naval, con sede en Puerto Belgrano en octubre de 1921.

La percepción de la situación naval en el Cono Sur, al término de la Primera Guerra Mundial

Al fin del primer conflicto global, en los círculos navales argentinos, se apreciaba que la Armada propia se encontraba en una situación de relativa inferioridad, frente a sus similares de Brasil y Chile. Esta percepción se apoyaba en los siguientes elementos:

La interrupción del programa de construcciones navales de 1908.

La obsolescencia de la mayor parte del material flotante, resultante del transcurso del tiempo, y acentuada por la evolución experimentada durante la Primera Guerra Mundial.

La modernización de los acorazados brasileños en los EE.UU. y el establecimiento de una Misión Naval de este último país en Brasil.

La incorporación a la Armada de Chile del “*Superdreadnought*”, *Almirante Latorre* (ex *HMS Canada*), armado con cañones de 356 mm y actualizado por la Armada Británica durante la Primera Guerra Mundial.

La gravitación de esta percepción de inferioridad se veía potenciada por la interpretación, generalmente aceptada (con cierta ligereza), que atribuía a la superioridad naval Aliada, la condición de causa determinante (o poco menos) de la derrota de los imperios centrales en la Primera Guerra Mundial.

Los trabajos de Storni, Repetto, Domecq García, Casal, Albarracín, Lagos y Games brindaron una buena visión panorámica sobre el pensamiento de los hombres de la Armada Argentina en las décadas de 1910 y 1920.

La obra del Vicealmirante Segundo R. Storni “*Intereses Argentinos en el Mar*” (1916) es un encendido alegato para el desarrollo marítimo del país, donde no deja de poner de manifiesto la necesidad de un componente militar para proteger adecuadamente la marina mercante, las costas, los puertos, la actividad pesquera, elementos que considera vitales para el progreso de la Nación. En las palabras del propio Storni: “... *la adquisición de material bélico no debe hacernos olvidar ni por un momento que solamente las industrias mecánicas, la marina mercante propia, las poblaciones maríneas, las pesquerías, permitirán resolver satisfactoriamente los problemas del porvenir*”. Cuando trata la relación de fuerzas en el ámbito regional, Storni expresa que, como el propósito de la República Argentina no es atacar, no es necesario adherir al principio del “*Two Standard*” según el cual las fuerzas navales argentinas deberían superar a las chilenas y brasileñas en su conjunto.

En consecuencia, su criterio quedaba definido de la siguiente manera: “...*podemos sacar una regla de equilibrio de nuestras fuerzas, que sería confirmada si se analizara del punto de vista militar, teniendo en cuenta nuestra situación interna entre las dos fuerzas vecinas y que una de ellas domina las rutas de nuestro principal tráfico con el hemisferio occidental.*” Esa regla sería que “*la flota argentina de mar debe ser tan fuerte hasta superar aisladamente a cada una de las flotas vecinas y hacer muy problemática su junción en caso de guerra. Cuando se razona sobre la experiencia y no sobre los sueños se llega a idénticas conclusiones.*”

Amén del mantenimiento de este equilibrio, Storni expresa su preocupación por la defensa de los sectores del Río de la Plata y Bahía Blanca, para lo que considera necesario el desarrollo de una base en San Clemente del Tuyú. Como fuerzas de defensa prevé una escuadrilla de seis submarinos y medios aéreos. En particular, considera que la exploración aérea, facilitaría la acción de los submarinos.

Otro trabajo de interés es el titulado “*Contribución al Estudio de la Defensa Naval*”, por Esteban Repetto (1916). Esta obra se difundió en forma restringida entre los oficiales de la Armada y en ella se reflejan las ideas del autor acerca de la necesidad de proteger el comercio y las costas argentinas. En el pensamiento del autor, resalta el concepto de la preponderancia de los acorazados en la lucha por el dominio del mar, los que deben ser apoyados por submarinos, destructores y torpederos, para los cuales avizora un rol creciente. Por otra parte, enfatiza el derecho de la República Argentina a acrecentar su Poder Naval, en la medida adecuada en función de su situación geográfica y su comercio exterior.

La obra de Domecq García: “*Guerra Ruso-Japonesa 1904-1905*” (publicada en 1917) reviste especial trascendencia, dada la experiencia bélica del autor como observador embarcado en unidades navales japonesas durante las hostilidades. El informe original fue formulado por el entonces Capitán de Navío Domecq García en 1906, al regreso de su comisión. El

Ministerio de Marina decidió efectuar una edición restringida de cinco volúmenes en 1917, por lo que cabe señalar que el contenido es anterior a las obras de Storni y de Repetto, pero llegó más tarde al conocimiento generalizado de los oficiales de la Armada. En el volumen 1: “*Estudio sobre la preparación y eficiencia de la Marina Japonesa*”, Domecq García es terminante en cuanto a la necesidad de mantener una flota adecuada, cuando expresa: “*La flota combatiente, aquella que debe formar el núcleo de la resistencia y de la ofensiva, no se la puede descuidar un solo momento, hay que mantenerla en un pie de eficiencia tal, que el pasaje al estado de guerra, no produzca casi en ella grandes cambios o perturbaciones.*” También merece especial atención un fragmento del volumen 4: “*Consideraciones generales sobre el combate, el tiro, la táctica naval y el material*”, que lleva por título: “*Ideas sobre los buques del futuro*”, teniendo en cuenta que fue redactado en 1906, cuando recién se materializaba la idea del Dreadnought: “*Partiremos, pues del principio de que se requieren los grandes buques, poderosamente armados, eficientemente protegidos, con gran velocidad y la mayor autonomía, de modo que necesiten lo menos posible de sus bases de operaciones para repararse y proveerse de municiones y combustible*”.

Otro enfoque de lineamientos concordantes con los anteriores lo expone el entonces Capitán de Fragata Pedro S. Casal, que luego alcanzaría la jerarquía de Contraalmirante y el cargo de Ministro de Marina. Los conceptos de Casal están reflejados en un artículo titulado: “*Influencia del Dominio Marítimo*” de inspiración claramente mahaniana, donde resalta la importancia del dominio del mar y la trascendencia de la “*Batalla Decisiva*”.

Las ideas del Capitán de Fragata Gabriel Albarracín fueron expuestas en una conferencia pronunciada en el Centro Naval el 2 de julio de 1920. El autor se ocupaba en detalle de la recién creada *Sociedad de las Naciones*, de la que se expresa con desconfianza, en cuanto a los riesgos que podrían presentar a nuestro país la existencia de un gran poder, que él aprecia sería controlado por las Grandes Potencias. Por ello, propugna que la Argentina esté representada en el *Consejo de la Sociedad de las Naciones*. Luego expresa sus dudas en cuanto al desarme y a las expresiones “*equivalencia naval*” y “*equilibrio sudamericano*”, donde campea su reticencia en cuanto a las intenciones de Brasil, el que en su apreciación, había incrementado significativamente su poder militar global desde 1913, amén de tener proyectos de expansión naval en ese momento (1920). A continuación, el Capitán Albarracín pasa revista a un proyecto de ley de agosto de 1918. Por una parte, lamenta que se encuentre demorado en el Senado, y por la otra, justifica en detalle todas y cada una de sus previsiones. Al término del análisis del Proyecto, el autor formula una propuesta original: la eventual adquisición del acorazado italiano *Francesco Caracciolo*, unidad poderosa y moderna, que había quedado sin terminar durante la Guerra Mundial y que el gobierno italiano había puesto a la venta, por lo que apreciaba que podría obtenerse a un costo moderado y lograr un refuerzo apreciable del Poder Naval argentino.

El Contraalmirante Manuel J. Lagos efectuó una exposición en el *Instituto Popular de Conferencias*, el 10 de junio de 1921, es decir aproximadamente un mes antes de la primera convocatoria del gobierno de los EE.UU. a lo que sería la *Conferencia Naval de Washington*.

El texto de esta Conferencia fue publicado con el título “*El Poder Naval como garantía de la soberanía y prosperidad de la Nación*”. En la primera parte de este trabajo, el autor ratifica la importancia de un poder naval fuerte, para el éxito en la guerra y para el apoyo a la diplomacia en tiempos de paz. También destaca el impacto de la ausencia de los EE.UU. de la *Sociedad de las Naciones*. Asimismo, pone de manifiesto su posición pesimista en cuanto a que se pueda lograr un desarme efectivo, en función de los hechos que ha observado desde la finalización de la Primera Guerra Mundial hasta la presentación de su trabajo. A continuación, enfatiza la obsolescencia de las unidades anteriores a la Ley de Armamentos de 1908 y la necesidad de su reemplazo. Luego enuncia lo que denomina un “*Programa Naval Progresivo a cumplirse en un período de once años (de 1922 a 1932, inclusive)*”. El resto del trabajo de Lagos se ocupa de las Bases Navales, de la Marina Mercante y de la necesidad de legislar la implementación que él denomina un “*Fondo Poder Naval*”.

En el caso del Capitán de Fragata Jorge Games, sus ideas respecto a las enseñanzas que había dejado la Primera Guerra Mundial, aparecen reflejadas en un artículo publicado en 1922 en el Boletín del Centro Naval con el título de: “*Utilización táctica de las diferentes armas en la Guerra Naval*”, donde expone conclusiones sobre la reciente conflagración. El Capitán Games ensaya, también, una adaptación del resultado de la lucha entre las potencias a las condiciones de América del Sur. Otra contribución de este autor fue publicada poco después de su fallecimiento, en febrero de 1929, sobre la base de sus apuntes, con el título de “*Conceptos generales sobre la Guerra Naval Moderna*” (1931). Sus opiniones adquieren un valor apreciable por haber participado en dos reuniones internacionales (como asesor en una y como oyente en la otra), donde se trató el tema del Desarme: la *Quinta Conferencia Internacional Americana de 1923* y la *Conferencia de Roma de 1924*. En esta obra, Games refirma los conceptos de la trascendencia del *Domínio del Mar* y que *la destrucción o neutralización de las fuerzas navales enemigas es la misión principal de la flota*.

Las secuelas políticas de la Primera Guerra Mundial: la Seguridad Colectiva y el Desarme

En el ámbito internacional, la amarga experiencia de la Gran Guerra (1914-18) había reforzado los conceptos del *Pacifismo*, *Seguridad Colectiva* y *el Desarme*. Como primera materialización de esta última idea (el Desarme) se impusieron severas restricciones cuantitativas y cualitativas a Alemania en el Tratado de Versalles (1919). En cuanto al desarme generalizado, este fue motivo de intensas tratativas en el ámbito de la recién creada *Sociedad de las Naciones*, con un ritmo de progreso lento.

Por el contrario, una iniciativa del gobierno de los EE.UU. (fuera del marco de la Sociedad de las Naciones) había culminado en los tratados de Washington de 1922, que fijaron límites cuantitativos y cualitativos a las armadas de las cinco principales potencias navales: EE.UU., Gran Bretaña, Japón, Francia e Italia.

En lo que respecta a nuestro país, este condicionó su adhesión al concepto de *Seguridad Colectiva* y demoró significativamente su ingreso a la *Sociedad de las Naciones*.

En línea con los resultados de la conferencia de Washington de 1921-22, se incluyó la limitación de armamentos en el Continente Americano en la agenda de la *Quinta Conferencia Internacional Americana*, que tuvo lugar en Santiago Chile entre marzo y mayo de 1923. Esta era una propuesta del gobierno de Chile, con pleno apoyo de los EE.UU. dado que Brasil, Chile y Argentina eran las principales potencias navales sudamericanas, el éxito de la conferencia en cuanto a limitación de armamentos dependía del eventual acuerdo entre los países del “ABC”.

Hubo algunas tratativas promisorias en el campo naval pero, finalmente, no se logró ningún acuerdo, debido principalmente a las posiciones divergentes entre las delegaciones brasileña y argentina. La posición argentina (impecable desde un punto de vista “principista”) era que, dado que el mayor tonelaje en acorazados era el argentino, debía fijarse como límite superior para las armadas sudamericanas las 55.000 toneladas, que era la suma de los desplazamientos de los acorazados argentinos. La posición brasileña era fijar un límite superior de tonelaje de buques capitales significativamente alto, o que no se fijaran límites. Para el caso argentino, la aceptación del límite de 55.000 toneladas solo le imponía la carga de afrontar los costos de modernización de las unidades capitales ya existentes, mientras que no dejaba a Brasil alternativas eficientes para incorporar un nuevo acorazado. A pesar de los decididos esfuerzos del presidente de Chile, Arturo Alessandri, por destrabar la cuestión, las discrepancias antedichas no permitieron un arreglo. En lo que respecta a armamentos terrestres, tampoco se logró ningún acuerdo.

Los únicos logros, respecto a la limitación de armamentos, fueron cinco acuerdos, que esta-

blecían “*recomendaciones*” con respecto a la solución pacífica de controversias; conveniencia de acuerdos futuros de limitación de armamentos; adhesión a las Leyes de los Conflictos Armados y restricciones de las operaciones aéreas contra blancos no militares. Asimismo se recomendaba la adhesión a los Tratados de Washington de 1922, con respecto al límite de desplazamiento de buques capitales, calibres máximos de artillería, operaciones de submarinos contra buques mercantes y el uso de gases venenosos.

La *Conferencia de Limitación de Armamentos Navales* que tuvo lugar en Roma en 1924, auspiciada por la *Sociedad de las Naciones*, tuvo el mismo resultado irrelevante para los países del Cono Sur. Por otra parte, dado a que nuestro país no era miembro de la *Sociedad de las Naciones*, el delegado argentino actuaba en carácter de “oyente”, según las instrucciones recibidas del Gobierno Nacional.

Como consecuencia de los pobres resultados de ambas conferencias, cada uno de los países del “ABC” quedó en libertad de acción para futuras adquisiciones de armamentos, las que pasarían a estar determinadas exclusivamente por la voluntad política y capacidad económica de cada país.

La modernización de la Armada Argentina en la década de 1920

En octubre de 1922 asumió la presidencia de la Nación el Doctor Marcelo T. De Alvear, quien designó Ministro de Marina al Almirante Manuel Domecq García. El nuevo Ministro se abocó, de inmediato, a lograr la obtención de los fondos necesarios para la modernización de los acorazados y la renovación del material naval, anterior a la *Ley de Armamentos de 1908*.

En lo que respecta al primer objetivo (modernización de los buques capitales y los destructores del programa de 1908), el Congreso sancionó una ley asignando los fondos necesarios. Los trabajos en ambos acorazados se ejecutaron en los EE.UU. entre 1924 y 1925, según los lineamientos dictados por la experiencia de la Primera Guerra Mundial.

En cuanto al segundo objetivo (incorporación de nuevos medios para reemplazo de los obsoletos), el Ministro de Marina ordenó en 1922 un estudio para definir las necesidades navales argentinas, dada la situación vigente en el Cono Sur. Uno de los puntos de referencia de este estudio era la composición de las Armadas de Brasil y Chile, en particular respecto a acorazados, cruceros y destructores. También se tenía en cuenta la dificultad de predecir expansiones navales rivales, dadas las fluctuaciones de la situación económica de cada uno de los países del Cono Sur, dadas las variaciones que podrían experimentar los precios de sus exportaciones de productos primarios, en función de la evolución de los mercados internacionales. Es de hacer notar que, dada la precariedad de los medios aéreos de la época, se consideraba que la exploración en el mar debía recaer básicamente en cruceros y destructores.

El Proyecto de Ley de Armamentos Navales se envió al Senado a mediados de 1925. El mismo tuvo un trámite relativamente expeditivo en el recinto, pero su aprobación resultaba dudosa en la Cámara de Diputados, por lo que la conducción de la Armada buscó tomar contacto con el Doctor Yrigoyen y pudo exponer ante él las necesidades de la Institución. Como resultado de esta gestión, el ex Presidente terminó instruyendo a sus seguidores para que apoyaran el proyecto, lo que posibilitó que la Ley N° 11.378 fuera sancionada a fines de 1926.

La Ley autorizó la adquisición de tres cruceros, seis destructores, seis submarinos y dos buques hidrográficos, además de asignar fondos para el desarrollo de bases, potenciar la Aviación Naval y mejorar los sistemas de comunicaciones de la Armada. Luego de un proceso de selección de ofertas, se encargó la construcción en Italia de dos cruceros: el *25 de Mayo* y el *Almirante Brown*. Además de los cruceros mencionados, la ejecución de la ley posibilitó la incorporación de cinco destructores, tres submarinos y dos buques hidrográficos.

En cuanto a la Aviación Naval, es de destacar la inauguración de la *Base Aeronaval Punta Indio*, a principios de 1925, y la incorporación y renovación regular de aviones durante esta década y la siguiente. Estas decisiones formaban parte de una estrategia de control de la boca del Río de la Plata, “puerta de entrada” a nuestra capital política y a los ríos interiores. Como se aprecia, se mantenía aún vigente la preocupación recurrente de defender este “*Centro de Gravedad*” estratégico.

La Armada entre 1930 y la Segunda Guerra Mundial

La entrada en servicio de las unidades descritas previamente, amén de una mejora material global, permitió el conocimiento y familiarización con tecnologías y modalidades de operación de medios hasta entonces inexistentes, tales como la aviación embarcada (en los cruceros *25 de Mayo* y *Almirante Brown*) y el empleo de submarinos, arma en la cual nuestro país se encontraba a la zaga de Brasil, Perú y Chile.

Un aporte interesante para el pensamiento estratégico naval argentino lo constituye un “Cuadro de la Política Naval”, elaborado por una Comisión designada por el Ministro de Marina, presidida por el entonces Contraalmirante Segundo R. Storni, donde establece la siguiente definición:

“Política naval es el conjunto de principios (y las normas y planes generales para su aplicación) que gobiernan el desarrollo, la organización, la conservación y la ejercitación de la flota de guerra. Está basada y tiene por principal propósito, la necesidad de asegurar la defensa y los intereses marítimos de la Nación.” Asimismo, el trabajo considera que más allá de los aspectos puramente navales, también deben tomarse en cuenta los intereses marítimos “...la Marina Mercante, la pesca y las industrias marítimas, los estudios del mar, la policía costanera y otros servicios concomitantes.”

Dentro de lo que podríamos denominar en términos actuales “objetivos contribuyentes de la Política Naval”, cabría resaltar los siguientes: la dimensión de la flota que debe asegurar “la defensa ante cualquier situación que pueda producirse en Sudamérica”; el desarrollo de la industria nacional con eventuales fines bélicos, el mantenimiento del “debido contacto” con el Ministerio de Guerra, “para tratar problemas de conjunto de la defensa nacional y las operaciones combinadas”; el fomento de la Marina Mercante Nacional y de las industrias marítimas; y el desarrollo de estudios hidrográficos y oceanográficos”.

Un hito de trascendencia para la promoción de los intereses marítimos lo constituyó la creación de la *Liga Naval Argentina* en 1933, que buscó aglutinar a todos los sectores que sostenían y participaban de los intereses marítimos.

Otro fue la fundación de la *Escuela de Guerra Naval en 1934*, que dio lugar a un importante estímulo al *pensamiento estratégico naval*. Por una parte, los trabajos de investigación de los cursantes se ocupan, entre otros aspectos, de la evolución histórica de la Armada Argentina, así como de las necesidades de ciertos medios y su posible empleo. Se elaboraron una cantidad apreciable de proyectos de publicaciones doctrinarias. Dentro de la producción originada en la *Escuela de Guerra Naval*, cabe mencionar el interés del concepto de “Flota Balanceada”, acerca del cual se registran tres trabajos de apreciable interés.

El primero de ellos en orden cronológico, “*Una Flota Balanceada para la República Argentina*” (1935), tiene por autor a Enrique Piñero. En la primera parte del trabajo, bajo el título “Objetivo de una Flota de Guerra”, el autor enuncia que el *objetivo de una flota debe ser asegurar el uso exclusivo de las vías de comunicaciones marítimas y contribuir a la defensa de las fronteras marítimas*. Para el logro de este objetivo el autor considera que se debe destruir o bloquear las fuerzas principales enemigas y proteger el uso de las vías de comunicación marítimas, a la par que se niega tal uso al *enemigo*. Luego, Piñero enfoca las

necesidades de acorazados, cruceros, destructores, submarinos y portaaviones para la flota argentina. En lo que respecta a acorazados, considera necesaria la incorporación de una tercera unidad capital. Amén de definir el número de unidades necesarias de los distintos tipos, es de interés el enfoque del autor con relación a los portaaviones, donde justifica su incorporación en función de un eventual empleo ofensivo de la flota (fuera del alcance de las bases aéreas propias en tierra), pero considera que la tarea prioritaria de la aviación de portaaviones debe ser la defensa aérea de la flota.

El segundo estudio (1936) tiene el mismo título, y su autor es Ernesto Basílico. Aquí se desarrolla una argumentación similar a la anterior, en lo que se refiere a la misión de la flota. Al igual que en el primer trabajo, Basílico analiza las necesidades de unidades por tipo. En lo que respecta al portaaviones, su razonamiento guarda alguna semejanza con el de Piñero, pero se diferencia de este en que Basílico prevé el empleo de la aviación embarcada en tareas de exploración y *ataque*. En particular, en lo que respecta a la acción aeronaval ofensiva, considera que *puede desgastar a la flota enemiga y reducir su velocidad para forzar la acción, o para rehuirla si así conviniere al bando propio*. En cuanto a otros empleos de la aviación de portaaviones, el autor considera *viable un ataque de aviones embarcados sobre posibles convoyes de transportes de tropas, que se desplacen en el litoral enemigo*. Prevé el *ataque con el lanzamiento de las aeronaves desde el máximo alcance y su llegada al blanco al amanecer, de manera de maximizar el efecto sorpresa*.

El tercer trabajo, *“Una Flota Balanceada para la República Argentina. Estatuto de las Fuerzas Armadas”* (1936), de Luis S. Maleaba, utiliza un método distinto para determinar las necesidades de unidades para la Armada Argentina y propone un cronograma de renovación y adquisiciones de material naval.

Las ideas relacionadas con las capacidades y posibilidades de la Aviación Naval están adecuadamente desarrolladas en la obra: *La Marina y la Aviación Integral* (1936), cuyo autor es el entonces Capitán de Navío Marcos A. Zar. En este trabajo el autor sostiene enfáticamente que *la Armada debe poseer su propia aviación*, y abunda en transcripciones extensas de opiniones coincidentes de autoridades navales extranjeras. Considera que *la Armada requiere una aviación de ataque, en lo posible embarcada en portaaviones o, en su defecto, que opere desde bases costeras*. Opina que *debe disponerse de aviones embarcados en acorazados y cruceros*. A estos elementos cabe agregar la aviación de exploración y lo que el autor denomina *“aviación de defensa de costas”, ambas basadas en tierra*.

En lo que respecta a submarinos, cabe mencionar el trabajo de Sadi E. Bonnet: *“Plan de Desarrollo de la Fuerza Submarina de la Armada Argentina”* (1936), donde, amén de establecer las necesidades de este tipo de unidades para nuestro país, considera que su principal empleo debe ser contra el Poder Naval de los eventuales oponentes, en particular sus unidades capitales. Para ello, propone estacionar los submarinos torpederos frente a los puertos militares del enemigo, misión que considera debe complementarse mediante el empleo de submarinos minadores. Considera poco efectivo el empleo de submarinos contra el tráfico marítimo de los oponentes, ya que afirma que la mayor parte de este se realiza en buques de bandera neutral. Finalmente, aprecia que la única misión defensiva que podrían cumplir eficazmente los submarinos, sería la de oponerse a eventuales operaciones de desembarco en el territorio propio. En líneas generales, estos conceptos son concordantes con los formulados en el *“Informe sobre submarinos”*, producido en julio de 1923 por una Comisión designada por el entonces Ministro de Marina, para estudiar los tipos más convenientes de destructores y submarinos a incorporar a nuestra Armada.

El remanente de los fondos autorizados por la Ley 11.378 permitió adquirir siete destructores en la segunda mitad de la década de 1930. Otra ley votada por el Congreso Nacional posibilitó la construcción, también en Gran Bretaña, del crucero *La Argentina*.

En esa misma década, la producción de los astilleros nacionales brindó nueve minadores/

rastreadores, lo que representó un importante impulso para la industria naval local. A estos logros cabe agregar la incorporación, a mediados de la década de 1940 de los patrulleros *Murature* y *King*, construidos en nuestro país.

Dentro de este proceso de evolución de la Armada, tuvo lugar la inauguración de la Base Aeronaval Comandante Espora, a mediados de 1939, que se insertaba dentro de la estrategia de control y defensa de la desembocadura de la Ría de Bahía Blanca.

Volviendo al campo de la Industria Naval, en 1940 se dio el primer paso concreto para la construcción del *Astillero Río Santiago* al declararse, por ley del Congreso, de utilidad pública las tierras donde se levantaría. El subsiguiente desarrollo de las instalaciones permitió la colocación de las quillas de las que serían las fragatas *Azopardo* y *Piedra Buena* a fines de 1950, otro logro significativo de la industria naval argentina, que era parte de una estrategia de desarrollo industrial que fomentaba la Armada.

La Segunda Guerra Mundial y sus secuelas

La Segunda Guerra Mundial generó avances notables en el campo naval internacional, en particular en el desarrollo de las operaciones de portaaviones, la gravitación creciente de la aviación en las operaciones navales, la reiteración del empleo de las operaciones de submarinos contra el tráfico marítimo, el desarrollo de notables capacidades antisubmarinas por parte de los aliados, la expansión sustantiva del sostén logístico móvil, la irrupción de sensores de detección radioeléctricos, la evolución de los sistemas de detección subacua, etc. Esta evolución iba a implicar un importante desafío para la Armada Argentina en las décadas siguientes: la asimilación de las nuevas tecnologías y las nuevas modalidades operativas.

La experiencia de esta Guerra mostró, además, las ventajas de contar con fuerzas que se proyectaran desde el mar, mediante operaciones anfibia. Es así como la Infantería de Marina toma su organización definitiva por la Ley 12.883, sancionada por el Congreso Nacional y promulgada por el PEN el 26 de noviembre de 1946, "*como fuerza terrestre, integrante de la Marina de Guerra, capacitada para actuar sobre la costa, cooperando con las fuerzas navales en aquellas operaciones destinadas a la obtención y a la defensa de las bases necesarias para la guerra en el mar*"(...) *estará a cargo directo del Comando General de Infantería de Marina*".

En el plano político internacional, la contienda dio paso a un sistema bipolar, con dos superpotencias antagónicas, los EE.UU. y la Unión Soviética, que se iban a enfrentar en las décadas siguientes en lo que se dio en llamar la "Guerra Fría". En el plano económico, los EE.UU. quedaron en una posición preeminente; el peso político y el económico iban a brindarle una gran primacía en el Continente Americano.

FE DE ERRATAS:

En la Parte 1 de este artículo publicado en el Boletín del Centro Naval N° 828, página 214, antes del último párrafo, que comienza con "Durante la última etapa...", debería antecederlo el siguiente subtítulo: **Estrategia de proyección hacia el Sur**.