

**La relación de la Armada Argentina con la primera presidencia
de Hipólito Yrigoyen (1916-1922): dinámicas, tensiones y
conflictos^{1*}**

**The relationship of the Argentine Navy with the first presidency of
Hipólito Yrigoyen (1916-1922): dynamics, tensions and conflicts**

AGUSTÍN DANIEL DESIDERATO

Consejo Nacional de Investigaciones

Científicas y Técnicas – Universidad de Buenos Aires-Instituto Ravignani /

Escuela Superior de Guerra / Universidad de la Defensa Nacional

addeside@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-5984-1221>

<https://doi.org/10.46553/THAA.32.1.2024.p27-46>

RESUMEN

Este trabajo analiza la situación de la Armada Argentina durante la primera presidencia de Hipólito Yrigoyen (1916-1922), para comprender algunas de las dinámicas, tensiones y conflictos que existieron entre la institución naval y el primer gobierno radical. Se espera colaborar con un estudio introductorio acerca del perfil político que por entonces tenía la Marina, un sector de las Fuerzas Armadas que, en líneas generales, ha sido desestimado por la historiografía dedicada al estudio de las burocracias estatales y el campo militar durante las primeras décadas del siglo XX. El texto se concentrará así en tres aspectos: la situación material y operativa de la Armada, la relación de la Fuerza con Federico Álvarez de Toledo, el primer civil al frente del Ministerio de Marina, y, por último, la influencia de la política radical en el sistema de ascensos y retiros de los oficiales navales.

PALABRAS CLAVE

Armada Argentina - Hipólito Yrigoyen - Política - Primera Guerra Mundial - Estado

^{1*} Fecha de recepción del artículo: 16/09/2023. Fecha de aceptación: 15/04/2024.

ABSTRACT

This work examines the situation of the Argentine Navy during the first presidency of Hipólito Yrigoyen (1916-1922) to understand some of the dynamics, tensions, and conflicts that existed between the naval institution in the first radical government. In this way, it aims to contribute to an introductory study of the political profile that the Navy had at that time, a sector of the Armed Forces that has been somewhat overlooked by historiography dedicated to the study of state bureaucracies and the military field during the early decades of the 20th century. The text will focus on three aspects: the material and operational situation of the Navy, the relationship of the Force with Federico Álvarez de Toledo, the first civilian at the helm of the Ministry of the Navy, and finally, the influence of radical politics on the promotion and retirement system of naval officers.

KEYWORDS

Argentine Navy - Hipólito Yrigoyen - politics - First World War - State

INTRODUCCIÓN

La bibliografía dedicada al estudio de la política y las Fuerzas Armadas durante la primera mitad del siglo XX es prolífica y dinámica. En primer lugar, se ubican los textos de Edwin Lieuwen y John Johnson, que se ocupan de la profesionalización de los ejércitos latinoamericanos y el crecimiento de su influencia en las formulaciones políticas regionales². Marvin Goldwert interpretó el auge y desarrollo del militarismo en Argentina y su relación con los distintos procesos políticos y sociales, mientras que Darío Cantón, Enrique Dick y Gustavo Schiavo recorrieron el proceso de profesionalización del Ejército, realizado bajo la influencia de la escuela prusiana, y su importancia en la intervención militar en la esfera política³. Otros trabajos ineludibles son los de Miguel Ángel Scenna, Hugo Quiroga y Alain Rouquié, que se dedicaron al surgimiento del poder militar en la Argentina, sus relaciones con la sociedad, sus connivencias y desacuerdos con las distintas autoridades políticas y civiles, y las

² Edwin Lieuwen, *Armas y Política en América Latina* (Buenos Aires: Editorial Sur, 1960); John Johnson, *Militares y sociedad en América Latina* (Buenos Aires: Solar / Hachette, 1966).

³ Marvin Goldwert, *Democracy, Militarism and Nationalism in Argentina, 1930-1966: An Interpretation* (Austin: The University of Texas Press, 1972); Darío Cantón, *La política de los militares argentinos: 1900-1971* (Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores, 1971); Enrique Dick y Gustavo Schiavo, *La profesionalización en el Ejército Argentino (1914-1928)* (Buenos Aires: Círculo Militar, 2020).

prácticas y mecanismos empleados en los golpes de Estado⁴. Jorge Ochoa De Eguileor y Virgilio Beltrán investigaron el papel de las Fuerzas Armadas durante el siglo XX, desde una aproximación sociológica, observando las características de la institución y su orden social interno. Fernando García Molina y Hugo Quinterno se interesaron por la profesionalización del Ejército y por comprender cómo aquella transformación, junto a la situación internacional y al contexto económico y social de principios del siglo XX, aportaron los contenidos ideológicos, la capacidad operativa y la cohesión socio-profesional que permitieron la politización de la Fuerza⁵. Por último, Riccardo Forte indagó en los orígenes de la orientación ideológica del Ejército, advirtiendo que de la profesionalización nació una mentalidad nacionalista que consolidó a los militares como grupos de presión y favoreció su participación en la arena política⁶.

Otros trabajos más recientes, como el de Germán Soprano y Virginia Mellado, problematizaron las relaciones entre las Fuerzas Armadas y las élites de poder, para luego analizar específicamente el reclutamiento y los lazos de sociabilidad del cuerpo de oficiales, y su eventual incorporación con las clases altas y los grupos de poder⁷. Aldo Avellaneda examinó la metamorfosis del pensamiento militar y el vínculo del Ejército con las controversias y conflictos urbanos, ideológicos y políticos que preocupaban a las clases dirigentes; mientras que Marina Franco observó la relación entre los militares y los conflictos sociales, durante la década de 1920, analizando el progresivo involucramiento de las Fuerzas Armadas –especialmente el Ejército– en cuestiones de seguridad interna, como las revueltas y protestas obreras que caracterizaron al periodo⁸.

⁴ Miguel Ángel Scenna, *Los militares* (Buenos Aires: Editorial de Belgrano, 1980); Hugo Quiroga, *Estado, crisis económica y poder militar (1880-1981)* (Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1985); Alain Rouquié, *Poder militar y sociedad política en la Argentina*, tomo 1 (Buenos Aires: Hyspamérica, 1986).

⁵ Jorge Ochoa De Eguileor y Virgilio Beltrán, *Las fuerzas armadas hablan* (Buenos Aires: Paidós, 1985); Fernando García Molina, “El poder militar en la Argentina del Centenario, 1910-1914”. *Ciclos*, 5, N° 9 (1995), 167-184; Fernando García Molina, *La prehistoria del poder militar en la Argentina. La profesionalización, el modelo alemán y la decadencia del régimen oligárquico* (Buenos Aires: Eudeba, 2010); Hugo Quinterno, *Fuego amigo: el ejército y el poder presidencial en Argentina (1880-1912)* (Buenos Aires: Teseo, 2014).

⁶ Riccardo Forte, *Fuerzas armadas, cultura política y seguridad interna. Orígenes y fortalecimiento del poder militar en Argentina (1853-1943)* (México D.F.: Universidad Autónoma Metropolitana, 2003); Riccardo Forte, “Génesis del nacionalismo militar. Participación política y orientación ideológica de las Fuerzas Armadas Argentinas al comienzo del siglo XX”. *Signos Históricos*, 1, N° 2 (1999), 103-155. [<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=34400205>].

⁷ Germán Soprano y Virginia Mellado, “Militares y élites en la Argentina del siglo XX y XXI. Problematizando definiciones teóricas y usos empíricos de las categorías”. *Población & Sociedad*, 25, N° 2 (2018), 157-188. [<https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/95578>].

⁸ Aldo Avellaneda, “Distancia y compromiso (primera parte). El mundo militar y la cuestión política en Argentina a inicios del siglo XX”. *Cuadernos de Marte* 10, N° 17 (2019), 217-257. [<https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/112692>]; Aldo Avellaneda, “Distancia y compromiso (segunda parte). Romanticismo militar y Defensa Social en las primeras décadas del siglo XX en Argentina”.

Otras investigaciones analizaron la participación de los militares en sucesos políticos concretos, como la actividad de la Logia San Martín en la década de 1920 y su posterior relación con el golpe de 1930⁹.

Respecto a la Armada Argentina durante la primera mitad del siglo XX, hay que destacar que las investigaciones son escasas, lo que responde a tres motivos fundamentales: el natural poco interés de la comunidad académica por los estudios históricos marítimos y navales; los conocimientos técnicos y profesionales que en ocasiones demandan ese tipo de trabajos; y el deslucido lugar que ocupa el mar en el modelo geopolítico y estratégico del país. La historiografía naval está conformada, en su mayoría, por obras de tipo enciclopédico que se dedican a esbozar una suerte de síntesis marítima nacional, pero sin concebir un análisis profundo o consignas historiográficas complejas. Se limitan a referir cambios y permanencias, rupturas y continuidades, pero no dialogan (o lo hacen poco) con el panorama político y social de su tiempo¹⁰. Dentro de esa bibliografía algunos autores sí estudiaron a la Armada dentro del contexto político doméstico del siglo XX, pero bajo aspectos muy puntuales y en forma escasa y limitada¹¹.

Esta investigación se dedica a analizar parte de la relación entre la Armada Argentina –rama naval de las Fuerzas Armadas– y la primera presidencia de Hipólito Yrigoyen (1916-1922), para comprender cómo la Institución interactuó con la política y cuáles fueron algunas de las dinámicas, tensiones y conflictos existentes con el primer gobierno radical. De todos los cuerpos y escalafones existentes dentro de la Armada,

Historia & Guerra, N° 2 (2022), 44-77. [<https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/210007>]; Marina Franco, “Ejército, conflicto social y orden interno en la Argentina de comienzos del siglo XX”. *Revista Universitaria de Historia Militar*, 9, N° 19 (2020), 208-230. [<https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/170411>].

⁹ Juan Orona, *La revolución del 6 de septiembre* (Buenos Aires: s/e, 1966); Juan Orona, *La Logia Militar que derrocó a Castillo* (Buenos Aires: s/e, 1966).

¹⁰ Humberto Burzio, *Armada Nacional. Reseña histórica de su origen y desarrollo orgánico* (Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1960); Laurio Destéfani (director), *Historia Marítima Argentina*, tomo 9 (Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1991); Héctor Tanzi, *Compendio de Historia Marítima Argentina* (Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 1994); Pablo Arguindeguy y Horacio Rodríguez, *Las fuerzas navales argentinas. Historia de la flota de mar* (Buenos Aires: Instituto Nacional Browniano, 1995).

¹¹ Robert Scheina, *Iberoamérica. Una historia naval 1810-1987* (Madrid: San Martín, 1991); Isidoro Ruiz Moreno, *La Marina revolucionaria 1874-1963* (Buenos Aires: Planeta, 1998); Guillermo Montenegro, *El Armamentismo Naval Argentino en la era del desarme* (Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 2002); Francesco Venturini Di Biassi, *Análisis de la política naval argentina a partir de la implementación de la Ley de Renovación del Material Naval n° 11.378* (Tesis de Licenciatura: Universidad Nacional del Sur, 2012). Si bien no aborda el siglo XX, en esta síntesis bibliográfica es importante incluir a Guillermo Oyarzábal, que estudió el proceso de profesionalización de la Armada y la evolución y consolidación del poder naval en la Argentina, entre 1872 y 1902. Ver: Guillermo Oyarzábal, *Los marinos de la Generación del Ochenta* (Buenos Aires: Emecé, 2005).

pondremos especial interés en la oficialidad, es decir, en los individuos que habían ingresado voluntariamente al servicio para formarse e instruirse en la dirección y el comando, y quienes constituían el actor corporativo dentro de la Armada y formaban parte de la burocracia del Estado nacional.

En efecto, el presente texto se concentrará en tres puntos fundamentales: la situación material y operativa de la Marina durante el primer radicalismo, su relación con Federico Álvarez de Toledo, el primer civil al frente del Ministerio de Marina, y la influencia de la política radical en el entonces complejo régimen de ascensos y retiros del Cuerpo General. Trabajando sobre dichas cuestiones, se espera colaborar con el estudio del perfil político que por entonces tenía la Marina. La hipótesis por sostener es que la relación entre la Armada y la primera presidencia de Hipólito Yrigoyen estuvo signada por tensiones y conflictos. Los oficiales navales percibieron, por un lado, que el mandatario no tenía la voluntad necesaria para atender las necesidades y requerimientos de la Fuerza, ni una clara idea sobre la defensa y los intereses marítimos nacionales. Por otro lado, la elección de un civil para ocupar el cargo de ministro de Marina fue entendida como un detrato hacia la Marina y un desinterés por lo militar. Finalmente, el descontento creció aún más cuando Yrigoyen influyó en la formación profesional de la oficialidad –una de las cuestiones que más enorgullecía a la Institución en su conjunto–, pues, valiéndose de las limitaciones de la ley orgánica de promociones y retiros, favoreció a oficiales radicales y truncó la carrera de aquellos que no simpatizaban con el partido. La investigación plasmada en este artículo demandó el relevamiento y análisis de fuentes diversas, principalmente memorias ministeriales, documentos legislativos, informes, telegramas, cartas, conferencias, notas periodísticas y artículos publicados en revistas especializadas.

UN CIVIL AL FRENTE DEL MINISTERIO

Desde su creación en 1898, la dirección del Ministerio de Marina –cartera de gobierno responsable de todo lo referido a la Armada, la marina mercante, la navegación y la industria naval– había estado exclusivamente reservada a oficiales navales de probada experiencia y prestigio. El primer ministro de Marina había sido el comodoro Martín Rivadavia (1898-1901), seguido de Onofre Betbeder (en dos oportunidades: de 1901 a 1904, como capitán de navío, y de 1906 a 1910, como contraalmirante), el capitán de navío Juan Martín (1904-1906) y, por último, el contraalmirante –luego vicealmirante– Juan Pablo Saénz Valiente (1910-1916). Pero esa

costumbre se quebró cuando el radical Hipólito Yrigoyen llegó a la presidencia, el 12 de octubre de 1916, y designó a Federico Álvarez de Toledo, un civil, al frente del Ministerio¹².

Álvarez de Toledo no registraba en su historial la formación profesional ni los conocimientos técnicos necesarios para el cargo; por el contrario, era ingeniero agrónomo y hasta entonces se había desempeñado como secretario del Comité Radical de la Capital Federal. De ahí que su llegada haya sido muy cuestionada por varios sectores. El periódico *La Mañana*, del nacionalista Francisco Urriburu, advirtió con ironía que entre “sembrar una hortaliza y organizar una escuadra” existían muchos puntos de contacto y que claramente el recién llegado ministro tenía una vasta experiencia marinera, producto de sus viajes a Europa como pasajero de primera clase a bordo de transatlánticos. Incluso llegó a apodarlo “Federico el Hortelano”, en referencia a su formación profesional¹³. Al mismo tiempo, *Caras y Caretas* decía que Álvarez de Toledo era “recontraalmirante”, un piloto de “hazañas marineras” y un “marino experto”, y el semanario *Mundo Argentino* se refería al ministro como un “lobo de mar”, capaz de soportar navegaciones por mares embravecidos¹⁴.

Muchos oficiales de la Armada no tomaron bien el ascenso de Yrigoyen ni la designación de un civil al frente del Ministerio. El vicealmirante Juan Pablo Sáenz Valiente pidió su pase a retiro el 12 de septiembre de 1916, un mes antes de la asunción de Yrigoyen, y posteriormente renunció a su condición de socio honorario del Centro Naval, cuando se enteró de que a Álvarez de Toledo le habían extendido la misma distinción¹⁵. Por su parte, Arturo Celery, agregado naval en Alemania, sostenía que el

¹² Lo mismo ocurrió con el Ministerio de Guerra. Yrigoyen también designó allí a civiles afiliados al partido radical: Elpidio González (1916-1918), que había sido presidente del Comité Radical de la provincia de Córdoba y diputado nacional, y Julio Moreno (1918-1922), que acompañó al partido desde sus inicios y participó de la Revolución del Parque de 1890. El gesto de colocar civiles, totalmente ajenos al campo militar, fue sentido por el Ejército como una afrenta y una falta de consideración hacia la Institución (Rouquié, *Poder militar...*, 152).

¹³ María Inés Tato, *Viento de fronda. Liberalismo, conservadurismo y democracia en la Argentina, 1911-1932* (Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores, 2004), 69.

¹⁴ Agustín Desiderato, *Defensa e intereses marítimos. Un estudio acerca de la influencia de la Primera Guerra Mundial en la Armada Argentina (1914-1928)* (Buenos Aires: TeseoPress, 2022), 84; En el resto de los ministerios, Yrigoyen también colocó a gente del partido, que generalmente carecía de la formación y los antecedentes necesarios para hacerse cargo de esas responsabilidades. En la cartera del Interior, por ejemplo, eligió a Ramón Gómez, cordobés que presidía el Comité Radical de Santiago del Estero, mientras que en el Ministerio de Justicia e Instrucción Pública colocó al riojano José Salinas, maestro normal y abogado, que hasta entonces se desempeñaba como inspector de escuelas en Jujuy. Para el periódico *La Mañana*, el ascenso de este último se debía exclusivamente al manejo del aparato político partidario jujeño (Tato, *Viento de fronda...*, 68-69).

¹⁵ Desiderato, *Defensa e intereses marítimos...*, 187; Desde entonces, Sáenz Valiente se dedicó a la vida familiar y a las tareas agropecuarias en su estancia de la provincia de Entre Ríos, aunque siguió de cerca los sucesos referidos a la Armada y al contexto político nacional. No estuvo completamente retirado de la

nombramiento de un ministro civil había sido una “torpeza”, y que parte de la culpa la tenían los almirantes, pues, por su “falta de acción conjunta”, se habían “dejado arrebatar lo que nunca [debió] salir de entre ellos”. A Celery tampoco le agradaba que Álvarez de Toledo viniera de la política, porque creía que “los compromisos de partido [generarían] hondas disidencias” y comenzaría entre los oficiales un “periodo de anarquía y disolución”. De ese modo, la Fuerza, que se había mantenido tradicionalmente “alejada de la política”, en “contraposición [al] Ejército”, perdería uno de sus mayores distintivos: su profesionalismo¹⁶. No obstante, más allá del origen del ministro, lo que generó más enojo fue la forma en que Yrigoyen manejó a la Armada durante aquellos años. Trabajaremos esta cuestión en el apartado siguiente.

OBSOLESCENCIA MATERIAL Y PROMESAS DE MODERNIZACIÓN

La primera presidencia de Yrigoyen coincidió con el último tramo de la Primera Guerra Mundial. Así como lo había hecho su antecesor, el conservador Victorino de la Plaza, el posicionamiento de Yrigoyen frente al conflicto se mantuvo en la más estricta neutralidad; aunque eso no evitó que la guerra hiciera sentir sus efectos en el país, tanto en lo económico, político y diplomático como en lo social y cultural¹⁷.

En 1914 la Armada aguardaba la llegada de una serie de buques de guerra y equipos militares, adquiridos por la ley n° 6283, que había sido debatida y aprobada en

escena pública, en cuanto actuó como presidente del Yacht Club Argentino hasta 1917 y dictó varias conferencias sobre temas navales durante la década de 1920.

¹⁶ “Carta de Arturo Celery a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Berlín, 19/10/1916, en Departamento de Estudios Históricos Navales (DEHN), Buenos Aires-Argentina, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2; Cabe señalar que la apreciación de Celery, respecto a que la Armada se había mantenido alejada de la política, no es del todo cierta. El propio Juan Pablo Sáenz Valiente fue interventor federal de la provincia de Corrientes, de marzo a junio de 1916, sin perjuicio de su cargo al frente del Ministerio de Marina.

¹⁷ Jane Van Der Karr, *La Primera Guerra Mundial y la política económica argentina* (Buenos Aires: Troquel, 1974); Raimundo Siepe, *Yrigoyen, la Primera Guerra Mundial y las relaciones económicas* (Buenos Aires: CEAL, 1992); Ricardo Weinmann, *Argentina en la Primera Guerra Mundial: neutralidad, transición política y continuismo económico* (Buenos Aires: Biblos, 1994); Juan Archibaldo Lanús, *Aquel Apogeo. Política internacional argentina, 1910-1939* (Buenos Aires: Emecé, 2001); Hebe Pelosi, “La Primera Guerra Mundial. Relaciones internacionales franco-argentinas”. *Temas de Historia Argentina y Americana*, N° 4 (2004), 155-184. [<https://repositorio.uca.edu.ar/handle/123456789/16582>]; Claudio Belini y Silvia Badoza, “El impacto de la Primera Guerra Mundial en la economía argentina”. *Ciencia Hoy*, 24, N° 139 (2014), 21-26. [<https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/33316>]; Agustina Rayes, “Los destinos de las exportaciones y la neutralidad argentina durante la Primera Guerra Mundial”. *Política y cultura*, N° 42 (2004), 31-52. [<https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/10215>]; Hernán Otero, *La guerra en la sangre. Los franco-argentinos ante la Primera Guerra Mundial* (Buenos Aires: Sudamericana, 2009); Olivier Compagnon, *América Latina y la Gran Guerra. El adiós a Europa (Argentina y Brasil, 1914-1939)* (Buenos Aires: Crítica, 2014); Stefan Rinke, *Latin America and the First World War* (Cambridge: Cambridge University Press, 2017); María Inés Tato, *La Trincherera Austral. La sociedad argentina ante la Primera Guerra Mundial* (Rosario: Prohistoria, 2017).

1908 para responder a la carrera armamentista iniciada con Brasil y Chile¹⁸. Se esperaban recibir dos acorazados tipo *dreadnought* –grandes buques propulsados por turbinas a vapor, con armamento pesado y grueso blindaje– de Estados Unidos, y una serie de destructores –embarcaciones rápidas y maniobrables, armadas con tubos lanzatorpedos, normalmente utilizadas como exploradores, escoltas y unidades antisubmarinas– de Francia, Gran Bretaña y Alemania. Sin embargo, la mayor parte de esas naves terminó requisada por los beligerantes cuando comenzó la Gran Guerra, interrumpiendo así el cumplimiento de la ley 6283 y dejando trunco aquel intento de modernización naval. Los únicos buques que efectivamente llegaron al país fueron los cuatro destructores alemanes –*Catamarca, Jujuy, La Plata y Córdoba*– y los acorazados estadounidenses, bautizados con los nombres *Rivadavia* y *Moreno*¹⁹.

Muchos oficiales se mostraron naturalmente molestos por los “daños y perjuicios” que la requisita causaba y por ver cómo aquellas modernas embarcaciones terminaban “en poder de otros”²⁰. No fue posible comprar otras unidades, porque debido a la guerra el mercado mundial de armamentos se había cerrado y los principales astilleros ya no tomaban pedidos de naciones neutrales. Por su parte, la propia aceleración tecnológica que propició el conflicto, debido a las grandes cantidades de materiales y recursos que los beligerantes empeñaron en investigación y desarrollo, causó una pérdida de valor militar en la Flota nacional. Los efectos fueron pronunciados en las unidades más antiguas, muchas de las cuales promediaban (y hasta superaban) los veinte años de servicio. Es el caso de los cruceros acorazados *Belgrano, Pueyrredón, San Martín* y *Garibaldi*, los cruceros *Buenos Aires* y *9 de Julio*, los destructores *Entre Ríos, Corrientes* y *Misiones*, los torpederos *Patria, Espora, Murature, Comodoro Py, Bouchardo, Jorge, Thorne, Pinedo, Bathurst* y *King*, los guardacostas *Libertad* e *Independencia*, y los monitores *El Plata* y *Los Andes*. A falta de materiales y repuestos, muchas de estas naves terminaron desactivadas o en condición de desarme²¹.

Las cúpulas navales se mostraron disconformes ante aquella circunstancia. Por ejemplo, en la memoria del Ministerio de Marina correspondiente al periodo 1915-1916,

¹⁸ Sobre la rivalidad naval sudamericana que se desarrolló entre finales del siglo XIX y principios del XX, ver: Scheina, *Iberoamérica...*, 67-78; Cristian Garay, “Las carreras armamentistas navales entre Argentina, Chile y Brasil (1891-1923)”. *Historia Crítica*, N° 48 (2012), 39-57. [<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=81124595003>]

¹⁹ Desiderato, *Defensa e intereses marítimos...*

²⁰ “Telegrama de Juan Pablo Sáenz Valiente a Julián Irizar”, Buenos Aires, 18/08/1914, en Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto (AMREC), Buenos Aires-Argentina, Primera Guerra Mundial, Caja AH/0039/3; “Carta de Alberto Sáenz Valiente a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Kiel, 01/09/1914, en DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 5.

²¹ Desiderato, *Defensa e intereses marítimos...*

el vicealmirante Juan Pablo Sáenz Valiente denunciaba que en cualquier otro país la mayor parte del material ya se habría radiado o vendido como “fierro viejo” y advertía que era elemental adquirir buques “apenas sea posible y sin pérdida de tiempo”²². De todos modos, el ministro sabía que eso solo sería posible tan pronto los astilleros europeos se abrieran nuevamente a la construcción de material bélico²³. Mientras ese tiempo llegaba, la Armada se dedicó a estudiar la Primera Guerra Mundial, analizando las armas y medios empleados durante los enfrentamientos, para dilucidar cuál de ellos sería más oportuno adquirir, una vez finalizaran las hostilidades²⁴. En ese contexto, Hipólito Yrigoyen asumió la presidencia y Federico Álvarez de Toledo se hizo cargo de la cartera de Marina.

Una de las primeras tareas de Álvarez de Toledo fue redactar su primera memoria ministerial. En uno de los párrafos iniciales señalaba que ya se habían comenzado los trabajos para estudiar los servicios y elementos de la Armada, para poder estar “así en condiciones de iniciar el programa que el gobierno [tenía] formulado en relación [con] su poder naval”²⁵. Naturalmente, esto generó expectativas en gran parte de la oficialidad. En la siguiente memoria, correspondiente al ejercicio 1917-1918, Álvarez de Toledo manifestaba que se había “cumplido [con ese] compromiso” y que un proyecto de adquisiciones y construcciones navales había sido entregado al Congreso. Con la llegada de esos nuevos elementos y el incremento del material flotante con unidades de combate modernas, la Marina se vería robustecida “moral y materialmente” con impulsos renovados, al tiempo que se le abrirían a su personal “nuevos y amplios horizontes” profesionales²⁶.

El programa en cuestión fue anunciado en la apertura de sesiones legislativas de 1918. El presidente Yrigoyen aseguraba que se le había “prestado toda la atención debida a la Armada” y que a la mayor brevedad se presentaría un proyecto de ley solicitando la “autorización y los medios necesarios para completar el material flotante de la escuadra con los elementos que le [eran] indispensables”²⁷. Esos planes y estudios generaron gran interés en el seno de la Marina, al tiempo que fue el Centro Naval el

²² Juan Pablo Sáenz Valiente, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1915-1916* (Buenos Aires: Imp. J. Weiss y Preusche, 1916), 25-27.

²³ Juan Pablo Sáenz Valiente, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1914-1915* (Buenos Aires: Imp. J. Weiss y Preusche, 1915), 4.

²⁴ Desiderato, *Defensa e intereses marítimos...*

²⁵ Federico Álvarez de Toledo, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1916-1917* (Buenos Aires: Talleres Gráficos de L. J. Rosso y Cía., 1917), 3.

²⁶ Federico Álvarez de Toledo, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1917-1918* (Buenos Aires: Talleres Gráficos de L. J. Rosso y Cía., 1918), 3-4.

²⁷ Hipólito Yrigoyen, *Pueblo y Gobierno*, tomo 4 (Buenos Aires: Raigal, 1956), 136-137.

encargado de difundir los detalles del proyecto entre el grueso de la oficialidad. Se disponía la construcción de estaciones telegráficas, talleres, fábricas de pólvora y proyectiles, depósitos de materiales, polvorines, cuarteles, hospitales, instalaciones para la destilación de petróleo, galpones, muelles y depósitos para los puertos, vías férreas y escuelas para la instrucción del personal superior y subalterno. También se pautaba la compra de gran cantidad de unidades de guerra, como, por ejemplo: cuatro cruceros, ocho destructores, numerosos transportes por un total de ochenta mil toneladas, cuatro buques auxiliares, un buque escuela, un buque para salvamento y otro para hospital, veinte submarinos, cuarenta buques de pequeño tonelaje, cincuenta aviones de exploración, treinta hidroplanos, tres globos cautivos y tres dirigibles²⁸. Un proyecto de tal magnitud mantuvo altas las expectativas de los marinos argentinos, quienes, una vez firmado el armisticio del 11 de septiembre de 1918 que puso fin a la guerra, creían que la modernización era inminente. Pero esa esperanza se tornó rápidamente en desilusión, cuando oficiales como Manuel Lagos observaron que “desgraciadamente” aquel “importante asunto” no fue tratado en las sesiones legislativas de ese año²⁹. Tampoco lo fue en ninguno de los años restantes del gobierno yrigoyenista.

Cuando el 4 de febrero de 1919, Federico Álvarez de Toledo renunció a su cargo –para ocupar el de ministro plenipotenciario en Londres– muchos creían que el puesto le sería finalmente devuelto a un militar, pero no fue así. Yrigoyen no designó a nadie en su lugar y la cartera de Marina quedó a cargo, en forma interina, de Julio Moreno, abogado y ministro de Guerra. Ese interinato pareció darle a la Marina el “aire indefinible de las instituciones acéfalas”³⁰, mientras que el Congreso seguía sin tratar el ya varias veces prometido proyecto de modernización. Julián Irizar, jefe de la comisión naval argentina en Estados Unidos, no tenía muchas expectativas con el cambio de ministro, porque creía que igualmente no existiría cambio alguno en la política naval y se “continuaría con lo mismo”³¹. El vicealmirante Daniel Rojas Torres poseía incluso menos expectativas. Directamente se conformaba con cualquier ministro, siempre y cuando no fuera un “imbécil” como Álvarez de Toledo³².

²⁸ Crónica Nacional, “Proyecto de adquisiciones navales”. *Boletín del Centro Naval*, t. 36, N° 413 (1918), 331-335.

²⁹ Manuel Lagos, *El Poder Naval. Como garantía de la soberanía y prosperidad de la Nación* (Buenos Aires: L. J. Rosso y Cía., 1921), 55.

³⁰ “El nuevo ministro de Marina”, en *Fray Mocho*, 22/02/1921.

³¹ “Carta de Julián Irizar a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Washington, 01/1919, en DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2.

³² “Carta de Daniel Rojas Torres a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Buenos Aires, 13/02/1919, en DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 4.

En ese contexto adverso, la Armada continuó con sus funciones, aunque estas fueron algo limitadas. Se realizaron trabajos hidrográficos y cartográficos y se levantaron faros y balizas. No se incorporaron buques de guerra, pero fue muy importante el incentivo al componente aeronaval. Se conformó la División de Aviación Naval, con aeronaves, hidroplanos, hangares, bombas, repuestos y accesorios donados por dos misiones aeronáuticas –una italiana, la otra francesa– que habían llegado a la Argentina y se creó el destacamento aeronaval de San Fernando, dirigido por el teniente de navío Marcos Zar³³.

En enero de 1921, fue nombrado un nuevo ministro de Marina: el contraalmirante Tomás Zurueta. Parte de la oficialidad recibió la noticia con entusiasmo, no tanto por la foja de servicios de Zurueta, sino porque “¡Por fin! Gracias al destino [se tenía] un ministro de marina que [era] marino”³⁴. Zurueta restituyó el Estado Mayor General –repartición creada en diciembre de 1890 y suprimida en abril de 1913–, creó una Dirección General de Navegación y Comunicaciones, y estableció tres Regiones Navales y una Comandancia Naval, que abarcaban y dividían al litoral fluvial y marítimo argentino en cuatro zonas. También se adquirieron algunas unidades: diez avisos alemanes –buques impulsados a carbón, que se habían utilizado como minadores durante la Primera Guerra Mundial– que llegaron a la Argentina en enero de 1922, bajo las denominaciones A-1 a A-10, y fueron rebautizados *Bathurst*, *Fournier*, *Jorge*, *King*, *Murature*, *Py*, *Pinedo*, *Seguí*, *Thorne* y *Golondrina*. Asimismo, se creó la Escuela de Aviación Naval y la Base Aeronaval de Puerto Militar y se reanudaron las actividades en el Parque Escuela Fuerte Barragán, con dos dirigibles semirrígidos –uno adquirido en Italia, el otro en Argentina–, un hangar desarmable y una planta productora de hidrógeno. No obstante, y como ya hemos señalado, donde no hubo avances fue en lo que respecta al material de guerra. No se incorporaron unidades de combate a la Flota, a pesar de que, en su mensaje al Congreso en 1922, Yrigoyen ya había manifestado la “imprescindible necesidad” de hacerlo. El proyecto de modernización naval que el radicalismo había anunciado en 1918, y con el cual se solucionarían las necesidades más agudas de la Marina, nunca se cumplió³⁵. Otro de los reclamos de la Armada que tampoco encontró respuesta fue la actualización de los sistemas de tiro y propulsión de los acorazados *Rivadavia* y *Moreno* y los destructores clase *Catamarca*. Una carta del

³³ Desiderato, *Defensa e intereses marítimos...*, 183-185.

³⁴ “Figuras de actualidad, por Álvarez. Contraalmirante Tomás Zurueta”, en *Caras y Caretas*, 19/02/1921.

³⁵ Desiderato, *Defensa e intereses marítimos...*, 185-189.

oficial Héctor Vernengo Lima a Gonzalo Bustamante, que estaba destinado en la comisión naval argentina en Estados Unidos, resumía el malestar de algunos oficiales ante la falta de acción del Poder Ejecutivo sobre cuestiones que hacían a la Defensa Nacional:

En mi anterior [carta] le hablé algo de la ida de los buques a los [Estados Unidos] y como le decía, la idea de Galíndez es de que no irán mientras este peludo esté ocupando el puesto de presidente. [...]. Estoy amargamente convencido de que los buques no irán por lo menos hasta dentro de tres años; otra cosa es ilusión, **este gobierno solo se ocupa de la inmundia politiquería de pueblo chico y problemas como la defensa nacional son absolutamente abandonados** [...]³⁶.

Vernengo Lima se refería a Yrigoyen como un “cerebro iluminado en las tinieblas más profundas” que “desgraciadamente” era presidente. Al “Peludo” era “imposible tratar de enseñarle nada” acerca de la importancia de atender a la cuestión militar y los intereses marítimos³⁷.

LA INFLUENCIA DEL RADICALISMO EN EL RÉGIMEN DE ASCENSOS Y RETIROS

En los años de la primera presidencia de Hipólito Yrigoyen, el personal naval se regía por la Ley Orgánica n° 4856, una legislación aprobada en 1905 que entendía sobre reclutamiento e ingresos a los distintos cuerpos, estado militar, ascensos, retiros y pensiones, aunque por entonces se encontraba algo anticuada. La transformación de la guerra marítima, la creación de nuevos servicios, las experiencias recogidas de la Primera Guerra Mundial y la mayor complejidad en la conducción de las operaciones navales hacían de carácter urgente la renovación de las normas encargadas de formar e instruir al personal. La imperiosa necesidad de una nueva Ley Orgánica se fue postergando y eso motivó numerosos reclamos a lo largo del tiempo³⁸.

La parte de la ley n° 4856 referida a los cuadros de ascensos y retiros fue motivo de tensiones entre la Armada y el gobierno radical. La ley establecía un número fijo de oficiales para el llamado Cuerpo General, que no podría ser mayor a: 1 almirante, 2 vicealmirantes, 7 contraalmirantes, 22 capitanes de navío, 45 capitanes de fragata, 70 tenientes de navío, 70 tenientes de fragata, 70 alféreces de navío, 70 alféreces de fragata

³⁶ “Carta de Héctor Vernengo Lima a Gonzalo Bustamante”, Buenos Aires, 26/01/1920, en DEHN, Fondo Bustamante. Las negritas son mías.

³⁷ “Carta de Héctor Vernengo Lima a Gonzalo Bustamante”, Puerto Militar, 5/09/1919, en DEHN, Fondo Bustamante.

³⁸ Arguinguey y Rodríguez, *Las fuerzas navales...*, 191-192; Recién el 30 de mayo de 1945 el Poder Ejecutivo dictó una nueva Ley Orgánica, por medio del Decreto-Ley n° 10700, que sustituyó a la antigua Ley n° 4856.

y 70 guardiamarinas. El Poder Ejecutivo establecía los cuadros de ascensos, separando por orden de antigüedad los pliegos de los oficiales que cumplían con los requisitos para cada cargo. Un Tribunal de Clasificación, presidido por el ministro de Marina y conformado por el jefe de Estado Mayor, el director del Servicio Militar y dos oficiales superiores –que podrían ser contraalmirantes, vicealmirantes o almirantes– revisaba las fojas de servicio y concepto de cada uno de los individuos y decidía a quien otorgar la promoción. El ascenso de guardiamarinas, alféreces de fragata, alféreces de navío y tenientes de fragata se establecía por un criterio de dos tercios por antigüedad y uno por elección, mientras que en los tenientes de navío y capitanes de fragata el criterio era de un tercio por antigüedad y dos tercios por elección. Los rangos de contraalmirante, vicealmirante y almirante se conferían solo por elección. Cada oficial debía cumplir con un tiempo mínimo de servicio antes de estar en condiciones de solicitar el ascenso: dos años para guardiamarinas, alféreces de fragata y alféreces de navío; cuatro años para tenientes de fragata, tenientes de navío y capitanes de fragata; y tres años para capitanes de navío, contraalmirantes y vicealmirantes. Además, debían cumplir condiciones especiales: el alférez de fragata debía completar un viaje de mar, mientras que el alférez de navío y el teniente de fragata necesitaban haber cursado satisfactoriamente los programas de estudios de la Escuela de Aplicación; al teniente de navío se le requería el comando de por lo menos un buque de tercera clase o una embarcación auxiliar o una torpedera, al capitán de fragata un buque de segunda clase durante un año y haber hecho con él un viaje de mar y al capitán de navío un buque de primera clase durante seis meses y haber hecho con él también un viaje de mar; por último, los contraalmirantes y vicealmirantes deberían haber dirigido una fuerza naval en algún momento de su carreras. Los oficiales que no eran promovidos cuando les correspondía el turno, porque otro oficial más moderno era ascendido en su lugar, podían solicitar su pase a retiro. Si tenían menos de quince años de servicio, recibían media pensión; si tenían más, percibían la pensión completa con un aumento del 20%³⁹.

El problema principal de ese sistema era que impactaba negativamente en el progreso de la carrera de los oficiales. Producía estancamiento en los grados y hacía muy difícil los ascensos en las jerarquías superiores. Los años de servicio no garantizaban el acceso a la promoción y eso generaba un clima de inseguridad en el

³⁹ “Proyecto de ley Orgánica de la Armada Nacional”, Buenos Aires, 17/07/1905, en Archivo del Honorable Congreso de la Nación (AHCDN), Buenos Aires-Argentina, Archivo Parlamentario, Expedientes.

seno de la Fuerza. Muchos oficiales se mostraban descontentos cuando se enteraban de que su nombre no figuraba en el cuadro de ascensos, a pesar de que reunían —y hasta superaban— la antigüedad mínima exigida. Una carta de octubre de 1916 ilustra el clima de descontento en el seno familiar de Alberto Sáenz Valiente, un teniente de fragata que desde hacía varios años no lograba su ascenso.

Esta noche tuvo Alberto [Sáenz Valiente] conocimiento de la lista de ascensos para jefes y oficiales, y desgraciadamente su nombre no figura quedando así postergado por segunda vez. Ahora creo que al dirigirme a ud. podré saber el motivo con la verdad real que existe, para que no merezca una recompensa después de 5 años que lleva en el grado de teniente de fragata habiéndose sacrificado como todos sus compañeros. Como ud. debe suponer nos afecta profundamente esta nueva desilusión [...] ⁴⁰.

El presidente Yrigoyen se valió de las limitaciones de la Ley Orgánica, para favorecer a oficiales adictos y demorar la carrera de aquellos que no tenían extracción radical, no adherían al régimen o bien carecían de los contactos político-partidarios adecuados⁴¹. Mariano Beascoechea afirmaba, por ejemplo, que su carrera había quedado truncada durante los seis años del primer gobierno de Yrigoyen. No había recibido nombramiento ni destino y se vio obligado a transitar por un periodo de “absoluta inactividad profesional”. Fue recién a partir de diciembre de 1922, con la llegada de Marcelo Torcuato de Alvear al poder, que Beascoechea fue finalmente designado a cargo del Arsenal Buenos Aires⁴². Tampoco faltaron oficiales que fueron sancionados o relevados de sus puestos, por haber sido abiertamente anti-radicales (o anti-yrigoyenistas). Es lo que ocurrió con el capitán de navío Guillermo Jones Brown —bisnieto del prócer Guillermo Brown— que fue relevado de su puesto al frente del Arsenal de Zárate por haber asistido a una reunión política opositora. La noticia impactó profundamente en la Armada, según señalaba el oficial Jorge Yalour:

Gran bombazo ha sido el relevo de Jones Brown como jefe del Arsenal de Zárate. [...] ¿Quién no conoce a Jones Brown? Tan [...] caballero y leal, a mi juicio -y que lo he oído en todas partes- incapaz de un acto de traición. ¡Sin embargo, se la dieron! Esto es consecuencia de lo que he oído esta mañana en el Centro Naval, del capitán Aldao, que decía que la medida fue debida a que Jones había asistido a una reunión política Ugartista de Zárate...

Alrededor de este hecho giran hoy todos los comentarios de los círculos navales. ¡Cuánta pena, mi Almirante! Nosotros creíamos haber acreditado a la Marina como una institución seria y

⁴⁰ “Carta de Hortensia de Sáenz Valiente a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Buenos Aires, 12/10/1916, en DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 1.

⁴¹ Lo mismo ocurrió en el Ejército y la Policía Federal y otras fuerzas de seguridad (Tato, *Viento de fronda...*, 74-75).

⁴² Mariano Beascoechea, *La novela del mar* (Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 1966), 290-291.

conservadora, en el sentido del orden, disciplina y lealtad. Amargas son las reflexiones, pero, no hay más que hacer que capear [el temporal]⁴³.

La política radical se hizo presente también en el sistema de ascensos. Varios oficiales atribuían a cuestiones políticas las decisiones que tomaba el Tribunal de Clasificación. El capitán de navío José Moneta se mostró enojado e indignado al enterarse que le habían otorgado las palmas del almirantazgo a un oficial más joven y con menos antigüedad que él⁴⁴. Peor aún, cuando en 1918 Moneta terminó con su cargo al frente de la legación naval argentina en Londres y volvió al país, debió pasar varios meses en tierra sin ser nombrado en ningún puesto, a pesar de que existían varias vacantes para jefes de su graduación. Y estando en esa situación casi un año, sin “nada que hacer” y con “vergüenza” de ir al Ministerio de Marina nada más que para “cobrar [su] sueldo”, terminó por pedir su pase a retiro el 31 de marzo de 1919, luego de una extensísima carrera de 45 años y 10 días de servicio. Moneta denunciaba que la causa de su infortunio se debía a que la “política había penetrado en la Marina”⁴⁵. Para algunos, este destacado oficial no había obtenido su ascenso debido a sus vinculaciones con círculos radicales distanciados o enemistados con el presidente⁴⁶.

La incidencia de la política en el seno de la Armada no solo afectaba la formación profesional de los oficiales y ponía en juego sus ascensos y promociones, sino que generaba divisiones internas entre los propios cuadros. No se vivía de otra cosa más que del “chisme”, sentenciaba duramente el vicealmirante Daniel Rojas Torres. Debido a la política se adulaba “hasta a un desgraciado”, si se le suponían “vinculaciones con los radicales”, mientras que a los que tenían “el valor de seguir firme en sus convicciones” se los ponía en “cuarentena”⁴⁷. Desde el retiro, el vicealmirante Sáenz Valiente decía que las “miserias de la politiquería” no debían “teñir el ambiente” entre los oficiales⁴⁸. A eso agregaba:

Sean serios y serán respetados y respetables y sean unidos para no perder el [valor] que les dan

⁴³ “Carta de Jorge Yalour a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Buenos Aires, 11/04/1917, en DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 7; A Guillermo Jones Brown no le quedó otra opción más que pedir su pase a retiro, al año siguiente.

⁴⁴ “Carta de José Moneta a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Londres, 03/11/1916, en DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 1.

⁴⁵ José Moneta, *Recuerdos de un marino* (Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 2013), 216-217.

⁴⁶ “Carta de Juan Pablo Sáenz Valiente a Julián Irizar”, s/d, 30/10/1918, en DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2.

⁴⁷ “Carta de Daniel Rojas Torres a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Buenos Aires, 17/04/1917, en DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 4.

⁴⁸ “Carta de Juan Pablo Sáenz Valiente a Vicente Montes”, Buenos Aires, 23/07/1917, en DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 1.

los servicios que han prestado y su haber intelectual. Puedes creerme [...] la mayor pena que tengo en mi retiro en saber que uds. viven en una completa anarquía [...] salgan de esa senda, sacrifiquen todo lo que sea necesario y formen un [bloque] donde pueda apoyarse la institución que más vale en el país por su destino y por su composición moral e intelectual⁴⁹.

El personal superior estaba molesto, al ver cómo Yrigoyen se aprovechaba de las fallas en el sistema de ascensos para colocar a oficiales que simpatizaban con él. Es el caso, por ejemplo, del ascenso a vicealmirante de Vicente Montes, comandante en jefe de la Flota, por sobre Juan Martín –antiguo ministro de Marina durante la presidencia del conservador Manuel Quintana– que encabezaba la lista de candidatos, por poseer mayor experiencia, antigüedad y condiciones para el cargo. La asignación de cada uno de los comandos más importantes fue para oficiales que habían ayudado al presidente en la Revolución del Parque de 1890, algo que ofendía sobremanera al resto de la oficialidad. Así lo dictaba un informe de la oficina de inteligencia de la Armada estadounidense⁵⁰:

Recientemente se anunciaron los primeros ascensos, y la tormenta que siempre acompaña a estas ocasiones se volvió extraordinariamente violenta. Empañados por la tardanza, como de costumbre, pero muy tardíos esta vez, los ascensos abarcaron sólo a un grupo de favoritos, aquellos cuyas simpatías políticas eran abiertas [...]⁵¹.

Cuando Yrigoyen eventualmente envió al Senado –por entonces de mayoría conservadora– el pliego con el ascenso de Montes, este no fue tratado y la nominación quedó sin efecto. En el ínterin, Montes alcanzó la situación de retiro, por haber sobrepasado el límite de años de servicio, pero aun así Yrigoyen lo sostuvo en el listado de oficiales activos, al mando de la Flota, en una clara violación de la Ley Orgánica. Comunicaciones de la inteligencia naval estadounidense sostenían que Yrigoyen había manifestado públicamente que nunca permitiría la promoción de oficiales como Juan Martín o Ismael Galíndez –que aún era capitán de navío, a pesar de haber sido secretario general del Ministerio de Marina y director de la Escuela Naval Militar– porque estaba ofendido con ellos. Le habían llegado rumores de que estos y otros oficiales se referían a él, despectivamente, como “El peludo”; lo cual era cierto, como hemos visto en reiteradas partes de este artículo⁵². El ex ministro de Marina Sáenz Valiente afirmaba no recordar en sus “40 años de vida consciente” un periodo donde se registraran “mayores

⁴⁹ Carta de Juan Pablo Sáenz Valiente a Vicente Montes”.

⁵⁰ “Comment on situation in the Argentine Navy”, 14/06/1921, en Naval War College Archives (NWC), Estados Unidos, Office of Naval Intelligence, *Monthly Information Bulletin. Number 9 - 1921 - 15 september 1921*.

⁵¹ “Comment...”, 14/06/1921.

⁵² “Comment on situation in the Argentine Navy”, 22/12/1921, en NWC, Office of Naval Intelligence, *Monthly Information Bulletin. Number 3 - 1922 - 15 march 1922*.

inequidades en el gobierno político del país” ni “mayores torpezas e incapacidad en los gobernantes”. La política partidaria se había transformado en un “ambiente nauseabundo” por culpa de Yrigoyen, un “eminente ciudadano” que con su gestión “desgobierna”⁵³. El retirado capitán de navío Jorge Yalour fue todavía más duro con las descalificaciones hacia el presidente. Se refería a él como un “apóstol” y un “mesías”, que había sido enviado “de quien sabe dónde ni por qué h... de p...” (sic)⁵⁴. Y afortunadamente el “peludo”, el “más diablo [de] todos”, no contaba con mayoría absoluta en las cámaras; de lo contrario, nada ni nadie evitaría que hiciera lo que se le diera “la gana”⁵⁵.

El nombramiento de Tomás Zurueta al frente del Ministerio de Marina, en enero de 1921, también fue un asunto muy criticado. Se consideraba que Zurueta había conseguido la jefatura de la Armada por su conocida filiación al radicalismo y su participación en la Revolución del Parque de 1890. En una de sus cartas, Jorge Yalour confesaba que su nombramiento le había resultado de lo “más desastroso”. Un ministro debía ser profesional, decía, por “sus condiciones de preparación” y, sobre todo, por “sus condiciones de conductor de hombres”. Debía ser un “exponente en cualquiera de los órdenes de la Administración y mucho más aun tratándose de un ministro militar”, condiciones que justamente Zurueta no reunía⁵⁶.

Quizás la mayoría de nuestra Escuadra; mayoría constituida por la juventud de valía; se equivoque conmigo también, en estar de acuerdo que dicho Señor Zurueta, durante su larga actuación en la Armada, no se ha distinguido por ninguna de esas cualidades que imponen a todos respeto, y que llenan a la opinión.

Yo conozco al Señor Zurueta desde que me inicié en la Armada [...].

Si seguimos a Zurueta en su órbita marítima, no encontramos más que un destello, la comisión en Italia. De esa comisión le he oído juicios a Domecq García, no muy favorables a la actuación de este jefe. Hay una anécdota que lo pinta a Zurueta de cuerpo entero [...]. Un día discutía fuertemente con Nicolás Bárbara en esa comisión. Bárbara le dijo ‘mal puede saber nada de estos asuntos, desde que ud. solo conoce castellano, y toda la literatura ilustrativa marítima está escrita en inglés, francés, alemán y como ud. no conoce ni en su forma más rudimentaria estos idiomas mal puede ud. ser una ilustración ni mediocre en Marina’. Creo que esta es la mejor definición

⁵³ “Carta de Juan Pablo Sáenz Valiente a Julián Irizar”, s/d, 30/10/1918, en DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 2.

⁵⁴ “Carta de Jorge Yalour a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Buenos Aires, 15/03/1919, en DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 3.

⁵⁵ “Carta de Jorge Yalour a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Berlín, 5/10/1921, en DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 3.

⁵⁶ “Carta de Jorge Yalour a Juan Pablo Sáenz Valiente”, Berlín, 14/02/1921, en DEHN, Fondo Sáenz Valiente, Caja 3.

para el actual ministro⁵⁷.

A Yalour tampoco le habían parecido acertados otros nombramientos hechos durante la gestión Yrigoyen, en cuanto se caracterizaban por una “falta absoluta de concordancia [entre] los hombres [y sus] puestos”. Muchos oficiales ocupaban cargos que por derecho les correspondían a otros de mayor antigüedad y preparación. Solo habían sido elegidos por ostentar el “mérito de ser radicales”⁵⁸.

Desde su aprobación en 1906, existieron varias iniciativas para cambiar la Ley Orgánica n° 4856. Se lo intentó por primera vez en 1912, cuando en las oficinas de la secretaría del Ministerio de Marina se redactó un proyecto que fue revisado por los almirantes y entregado al Congreso. Básicamente contenía las mismas disposiciones que la ley anterior y no alteraba los conceptos fundamentales del sistema de ascensos y retiros, aunque presentaba una novedad de detalle: cambiaba la designación de los grados militares calificándolos de 3°, 2° y 1° clase para los capitanes y tenientes del Cuerpo General –al que llamaba Ejecutivo– y con el agregado de la especialidad para el Cuerpo Auxiliar, que conservarían sus denominaciones genéricas de ingenieros, cirujanos y administración. En julio de 1913, mientras la Cámara de Diputados estudiaba el proyecto, el Poder Ejecutivo envió un nuevo texto con algunas modificaciones; sin embargo, la ley no terminó siendo tratada en el recinto. En 1915 el proyecto fue nuevamente enviado al Congreso, encareciendo la urgente necesidad de su sanción, pero tampoco fue tratado⁵⁹.

Cuando Álvarez de Toledo llegó al Ministerio, nombró una comisión compuesta por el capitán de navío Horacio Ballvé, los capitanes de fragata Horacio Esquivel y Pedro Casal, los ingenieros electricistas Federico Guerrico y Emilio Dagassan, el ingeniero maquinista Esteban Ciarlo y el teniente de navío Américo Fincati, para estudiar la ley orgánica vigente y proponer una nueva en su lugar⁶⁰. Esta comisión redactó un proyecto que envió al Congreso en 1918, pero una vez más tampoco fue tratado y terminó caducando. En 1921 los diputados Ricardo Pereyra Rozas y Francisco Albarracín formularon otro proyecto de ley orgánica que tuvo el mismo final⁶¹. El seno de la oficialidad naval consideraba tan importante y necesaria la aprobación de una

⁵⁷ “Carta de Jorge Yalour...”, Berlín, 14/02/1921.

⁵⁸ “Carta de Jorge Yalour...”, Berlín, 14/02/1921.

⁵⁹ Juan Martín, “Proyectos de Ley Orgánica para la Armada posteriores a la Ley 4856, pero que no llegaron a sancionarse”. *Boletín del Centro Naval*, t. 45, n° 469 (1928): 645-648.

⁶⁰ Álvarez de Toledo, *Memoria del Ministerio...*, 1917, 7; “Informe sobre organización del personal subalterno”. *Boletín del Centro Naval*, t. 35, n° 409/411 (1918): 563-620.

⁶¹ Álvarez de Toledo, *Memoria del Ministerio...*, 1918, 3; Martín, “Proyectos...”, 651.

nueva legislación que llegó a proponer sus propios proyectos, publicándolos –a veces bajo seudónimos, para evitar represalias– en las páginas del Boletín del Centro Naval.⁶² Sin embargo, eso tampoco dinamizó la cuestión⁶³.

ALGUNAS CONCLUSIONES

Los primeros análisis sugieren que la relación entre la Armada y el primer gobierno de Yrigoyen fue, en principio, de carácter cordial. Existía expectativa de que el nuevo presidente continuara con los planes de modernización y equipamiento votados en años previos, específicamente la ley n° 6283 de 1908. No obstante, eso cambió con el transcurso del tiempo, a medida que la Armada comenzó a percibir que Yrigoyen no tenía una clara política en materia de defensa y hasta se entrometía con cuestiones profesionales que correspondían estrictamente a la Institución.

Yrigoyen había prometido en reiteradas oportunidades iniciar un plan integral de modernización que le devolviera a la Escuadra su capacidad de combate, pero eso nunca ocurrió. Claramente, al primer radicalismo le faltaba el apoyo legislativo necesario para materializar una iniciativa de semejante calibre. Sin embargo, la falta de acción política provocó malestar entre los oficiales y la apreciación general fue que Yrigoyen no tenía real interés por los asuntos que hacían a la defensa nacional. Esa situación se agravó aún más con la forma en que el presidente manejó a la Armada. Colocar un ministro civil fue un golpe duro para una institución que tradicionalmente había sido dirigida por oficiales de probada carrera y experiencia. La llegada de Álvarez de Toledo al frente del Ministerio de Marina, sin antecedentes profesionales para ocupar ese cargo, cuyo único mérito era pertenecer al riñón político del presidente, fue interpretado como un destrato, una falta de consideración y un intento de Yrigoyen por someter a la Institución.

Con todo, se observa que, de las tensiones producidas entre la Marina y el primer gobierno radical, la cuestión de la Ley Orgánica y el sistema de ascensos y retiros del Cuerpo General fue, tal vez, la más significativa. En los años de la primera presidencia de Hipólito Yrigoyen, el personal naval se regía por la Ley Orgánica n° 4856, una legislación que por entonces se encontraba algo anticuada. Las fallas propias

⁶² Acquapendente (seudónimo), “Contribución al estudio del Proyecto de Ley Orgánica para el personal de la Armada”. *Boletín del Centro Naval*, t. 35, N° 409-411 (1918), 527-562; Francisco Senesi, “Cartas al Director”. *Boletín del Centro Naval*, t. 36, N° 412 (1918), 161-165; Capitán Z (seudónimo), “Bases para un proyecto de Caja Nacional de Retiros y Pensiones Navales”. *Boletín del Centro Naval*, t. 36, N° 413 (1918), 175-183; Francisco Senesi, “Los empleados civiles”. *Boletín del Centro Naval*, t. 37, N° 417 (1919), 269-282.

⁶³ Tomás Zurueta, *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1921-1922* (Buenos Aires: s/e, 1922), 13.

de ese sistema impactaban en el progreso de la carrera de los oficiales, producían estancamiento en los grados y hacían muy difícil los ascensos en las jerarquías superiores. Los años de servicio no garantizaban el acceso a la promoción, lo que generaba un clima de inseguridad en el seno de la Fuerza. Muchos oficiales se mostraban descontentos cuando se enteraban de que su nombre no figuraba en el cuadro de ascensos, a pesar de que reunían –y hasta superaban– la antigüedad mínima exigida. Yrigoyen se valió de estas limitaciones, por un lado, para favorecer a oficiales que simpatizaban con él, y, por otro lado, para truncar la carrera de aquellos que no tenían extracción radical, no adherían al régimen o simplemente carecían de los contactos político-partidarios adecuados. Y esa incidencia política en la carrera profesional de los oficiales derivó, a su vez, en divisiones y rivalidades dentro de la propia Armada.

A modo de cierre, lo analizado hasta aquí advierte la compleja relación que existió entre la Armada Argentina y la primera experiencia presidencial de la Unión Cívica Radical. Por supuesto, restan varias cuestiones por analizar y discutir. En futuras investigaciones sería deseable observar, por ejemplo, cómo fue la situación de la Marina durante el segundo mandato de Hipólito Yrigoyen y qué cuestiones de aquella relación entre poder naval y poder político derivaron, en última instancia, en el golpe de Estado de septiembre de 1930.