

Los aspectos navales de las relaciones argentino-germanas entre 1910 y 1930

JULIO M. LUQUI-LAGLEYZE

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo no intenta estudiar las relaciones diplomáticas argentino-germanas en el período 1910-1930 –tema ya reseñado en tratados específicos–; sino mostrar dentro del marco de esas relaciones, cuáles fueron los aspectos relativos a la participación de la Armada Argentina como una de las instituciones armadas de la nación, a la vez que tratar de dilucidar si existió una corriente pro germana entre nuestros marinos –como aparentemente existió en el Ejército–, interesada en dar un sesgo germánico a la organización y armamento de la Armada.

La relación y contactos de la Armada Argentina con Alemania y la Armada alemana, no tienen un origen muy lejano. Durante el primer medio siglo de nuestra vida independiente en que Alemania no existía aún como nación unificada, fue muy escasa la presencia de marinos de origen germano en las filas navales. Sólo algún que otro oficial corsario o marinero, de nuestras heterogéneas tripulaciones de entonces, fue de origen alemán. En dicha época nuestros marinos eran mayoritariamente de origen anglohablante y francés.

A los fines del presente trabajo, se han tomado de la más reciente obra sobre historia diplomática las fases en que se dividen dichas relaciones, como marco referencial donde insertar los aspectos navales. Dicen los tratadistas que en las relaciones políticas entre la Argentina y Alemania, se reconocen tres fases:

La primera, que se extiende desde la presidencia de Julio Argentino Roca –al que consideran un admirador de Alemania– en 1880 hasta el estallido de la Primera Guerra Mundial en 1914, y que está caracterizada –según ellos– “por el avance de la influencia militar alemana en la Argentina, tanto en términos de aporte material como de formación del Ejército Argentino”. No hacen en su tratado mención alguna a la Armada, quizá por desconocimiento del tema específico.

La segunda fase señalada comprendería los años de la Primera Guerra Mundial (1914-1918), en la que la influencia militar y económica alemana

en la Argentina se vio amenazada por la política de embargos y listas negras del gobierno de Gran Bretaña. Y, la tercera fase, que abarcaría desde 1918 hasta el golpe militar de 1930, y en la cual los autores perciben “una recuperación de la presencia económica alemana a pesar de la primacía norteamericana (¿? sic) en el mercado argentino”¹.

FINALES DEL SIGLO XIX, EL IMPERIO ALEMÁN Y SU ATRACTIVO EN LOS ÁMBITOS MILITARES. PRIMERAS COMISIONES NAVALES EN EUROPA

Los primeros contactos de las autoridades navales argentinas con Alemania, sus astilleros y su Marina de Guerra datan de finales del siglo XIX cuando, consolidada Alemania como imperio tras la guerra de 1870, contando con un potencial marítimo y naval de cierta importancia unido a novedosas concepciones en construcción de buques, su utilización táctica y estratégica, así como por el inicio de la carrera armamentista naval con Gran Bretaña empezó a suscitar un interés profesional entre nuestros marinos.

Por parte de Alemania, el proceso económico expansivo de su industria pesada y su exportación como medio de lograr una posición internacional, la llevó a competir con la industria militar y naval y el comercio británicos, llegando a convertirse en los primeros años del siglo en un socio comercial de nuestro país. Aunque de mucha menor importancia que Gran Bretaña. Esto se verificó en lo naval y militar con el inicio de una serie de contratos de compras de armamentos y buques con los que se iniciaron los estrechos lazos entre las FF.AA. de ambos países².

Si bien en diversas oportunidades habían existido agentes navales de la Argentina que marcharon a Europa para la compra de buques para la Armada, la primera Comisión Naval en Europa data de la compra de la Escuadra de Sarmiento en 1872. El primer enviado fue el comodoro Tomás

¹ CARLOS ESCUDÉ y ANDRÉS CISNEROS (dirs.), *Historia General de las Relaciones Exteriores de la República Argentina. 1806-1989*, CARI, 2000, t. VIII: *Relaciones con Europa y EE.UU. 1881-1930*, cap. 42: *Las relaciones con Alemania*. Consultado en la red en <http://www.argentina-ree.com/>.

² Cfr. ESCUDÉ y CISNEROS, *op. cit.*, cap. 42. Estos autores en la redacción de su *primera fase* siguen al pie de la letra un trabajo del historiador norteamericano WARREN SCHIFF, “The Influence of the German Armed Forces and War Industry on Argentina 1880-1914”, en la *Hispanic American Historical Review*, agosto, 1972, pp. 436-455.

Page –de la Marina Confederada Norteamericana, pero al servicio de la Argentina–, con la misión de asesorar al ministro argentino en París sobre los aspectos profesionales de la construcción de la citada escuadra de fierro³.

En época de la presidencia de Avellaneda y el ministerio del coronel Julio A. Roca (1879), se destinaron los primeros oficiales navales argentinos a una Comisión Naval en Europa, con sede en Londres y a las órdenes del ministro argentino, el doctor Manuel R. García. Tenían la misión de vigilar la construcción, la recepción y la tráfida al país de los buques que se construían en ese momento –cruceros–, y adquirir conocimientos sobre construcciones navales, fortificación, torpedos, máquinas, etcétera⁴.

En 1888 se comisiona al capitán de Navío Martín Guerrico a fin de trasladarse a Europa para la compra de buques pontones para el servicio de la costa Sur y los ríos interiores, además de “adquirir otros materiales para la Armada y desempeñar otras comisiones que le fueron encomendadas”⁵. A partir de 1889 las comisiones navales serían permanentes, y tendrían su base de operaciones en Londres, con delegados y/o agregados navales en el continente según las necesidades, principalmente en París y Berlín⁶.

Como parte de los trabajos de estas primeras comisiones navales se toma contacto con astilleros alemanes, y en el año 1888 se contrata con los Astilleros Howald Werke la construcción de tres buques similares, de tipo aviso a vela y vapor, de casco de hierro, a un costo de 8.000 libras esterlinas cada uno. Fueron los avisos *Bahía Blanca* (luego *Ushuaia*), *Golondrina* y *Gaviota*, que llegaron en 1889, y fueron los primeros buques de origen alemán y contruidos expresamente a pedido. Su decisión de compra se debió básicamente a las mejores condiciones de los astilleros alemanes en los costos y tiempo de entrega.

³ HUMBERTO BURZIO, *El torpedo y sus buques en la Armada Argentina. 1874-1900*, Buenos Aires, DEHN, 1968, p. 35.

⁴ Cfr. *ibídem*. La componían los tenientes coroneles de Marina Clodomiro Urtubey, Daniel de Solier y Ceferino Ramírez y los tenientes Juan Picasso, Agustín del Castillo, Emilio Barilari y Federico Fernández.

⁵ ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA, *Foja de servicios del contralmirante Martín Guerrico*, copia en DEHN.

⁶ La Comisión Naval en Europa funcionó desde su creación en diciembre de 1890 a 1927 en Londres, de 1927 a 1933 en Génova, Italia, de 1933 a 1982 otra vez en Londres y desde 1982 al día de hoy en Hamburgo y Bonn, Alemania. Cfr. AGM, Caja 10.901, lista (parcial) de agregados navales en Alemania y Comisión Naval en Europa.

El siguiente buque adquirido en astilleros alemanes fue el transporte *1º de Mayo*, buque ya construido en los mismos astilleros de los anteriores, en Kiel en 1888, y comprado por la comisión naval en época en que era presidida por el capitán de Navío Enrique G. Howard, a un precio de 18.000 libras en 1893. Arribó a Buenos Aires al año siguiente con tripulación y bandera alemanas, conducido por el capitán alemán Kart Zinder y entregado en la Dársena Sud de Buenos Aires, arriando la bandera alemana e izando la argentina. Este buque prestó servicios como transporte naval a la costa patagónica, como buque de estación –y artillado en oportunidad de la Primera Guerra Mundial– en el Sur y como buque hidrográfico, hasta que fue radiado en época cercana a la Segunda Guerra Mundial, por su antigüedad.

EL INICIO DEL SIGLO XX, LA “INFLUENCIA MILITAR ALEMANA” Y LAS PRIMERAS MISIONES Y AGREGADOS NAVALES EN ALEMANIA

El creciente “profesionalismo” que se le imprimió a partir de finales del siglo XIX y principios del XX al Ejército Argentino, hizo que creciera, en mandos y en subordinados, una fuerte admiración por las instituciones militares germanas y su deseo de imitarlas. Ello trajo aparejado una influencia militar alemana en la Argentina, lo que se tradujo en la recepción de asesores militares alemanes, el entrenamiento de oficiales argentinos en Alemania y la adquisición de armamento alemán a fin de unificar el equipo militar. Merced a una serie de convenios y contratos, el Ejército Argentino fue abastecido de equipo militar, pesado y portátil, por las fábricas alemanas.

Por otro lado, la Escuela Superior de Guerra, inaugurada en abril de 1900, se organizó a imitación de la “Kriegs Akademie” del Ejército alemán y se designó a oficiales alemanes para los cargos de director y de cuatro de sus diez profesores. Así en los primeros años del siglo XX, profesores militares alemanes, vistiendo uniforme argentino, estuvieron a cargo de muchos de los cursos de formación de los oficiales argentinos, y la asimilación de los conceptos militares germanos se incentivó con el entrenamiento de oficiales argentinos en Alemania. Todo ello abrió una fuerte polémica en la opinión pública y los periódicos más importantes⁷.

⁷ Cfr. WARREN SCHIFF, *op. cit.*, y ESCUDÉ y CISNEROS, *op. cit.*, cap. 42, en www.argentina-ree.com/.

En el ámbito naval, la “germanización” no se produjo en la misma medida, no fue tan importante ni evidente, puesto que el prestigio de Alemania en el mar nunca llegó a ser tan alto como el británico en el aprecio de los marinos argentinos, que en esa época eran mayoritariamente formados a la sombra de conceptos navales británicos y/o franceses.

Sí existió un marcado interés por el increíble e inesperado surgimiento naval alemán, y ese interés hace suponer que existieron algunos oficiales que verdaderamente miraron con admiración a Alemania, aunque su admiración fuese apenas traslucida, y ellos fuesen oficiales subalternos aún, casi desconocidos y no llegasen –al menos en esta época– a tener peso alguno. Su interés por la Armada alemana, sus hombres y sus medios fue un interés básicamente profesional que se reflejaba en las publicaciones navales de la época como el *Boletín del Centro Naval (BCN)* o la *Revista de Publicaciones Navales*. En las citadas podemos encontrar algunos estudios sobre la Armada alemana o aspectos navales alemanes en relación con posibles modificaciones o mejoras en la propia institución.

Así, por ejemplo, en momentos en que se discutía la importancia de despertar una conciencia de lo marítimo en la opinión pública argentina, el ejemplo de Alemania se hizo presente y se propuso la creación de una Liga Naval a imitación de la germana. Al respecto un artículo del *BCN*, con una no disimulada admiración por Alemania, señalaba que casi todas las naciones que poseían marinas militares tenían su Liga Naval –habiendo progresado en algunas y desaparecido en otras–. Pero el caso de Alemania era el de la única en la que había alcanzado un éxito sorprendente por el desarrollo adquirido por la Marina militar y la mercante. A su influencia se debía que todo el pueblo alemán estuviera contento con las inversiones en construcciones navales. Cerraba este artículo con algunas consideraciones sobre el futuro naval de la Argentina, en tonos muy acordes con el espíritu de la época:

La República Argentina, en el umbral de ser una gran potencia naval, necesita un personal idóneo, para poder mantener su escuadra... La República Argentina aún no tiene su raza definitivamente formada pues su textura es muy heterogénea. Con el tiempo, de todo este cosmopolitismo, saldrá una raza definida, grande y hermosa, pues será el resultado de la amalgama de todos los pueblos del globo, siendo sus cualidades una resultante final de las cualidades de aquellos. Entonces esa nueva raza, con la pujanza de su poder, con la conciencia de su grandeza y energía, asombrará al mundo; constituida esa raza argentina, esta tenderá por espíritu de conservación a mantenerse independiente y el verdadero patriotismo nacerá. Para obtener ese resultado debemos proceder a fundar nuestra Liga Naval para fomentar, iniciar y tener

latente el patriotismo y cariño de todo el pueblo hacia la Marina, llave de nuestra futura grandeza⁸.

La educación de los oficiales en la Armada Alemana era también objeto de interés. Otro artículo del *BCN*, basado en uno francés, estudiaba comparativamente el sistema alemán y el francés. Curiosamente, el articulista original francés, cuestionaba su propio sistema, a la vez que alertaba a sus pares sobre las ventajas y características del alemán. El artículo comenzaba:

Una cosa llama sobre todo la atención: los alemanes no tratan de hacer sabios a sus oficiales. Para recibir los jóvenes en la Escuela Naval, sólo les exigen los estudios generales a las personas de su edad. En la Escuela Naval sólo se enseña la parte de matemáticas, que es necesaria en la práctica de la profesión. En la Escuela Superior se les da la segunda educación..., la de la administración y en las ciencias náuticas, conocimientos generales con ideas de todo el conjunto...

El artículo señala el sistema de la doble educación alemana, por el cual los oficiales más distinguidos que salían de la Escuela Naval pasaban luego de un tiempo, y sólo por capacidad, a la llamada Escuela Superior de Marina, diseñada para aprender las más altas funciones del comando. El artículo cierra diciendo que sin duda esta educación superior dará los mismos resultados que al ejército alemán su Escuela de Guerra de Berlín⁹. Es interesante comprobar que un artículo tan crítico fue publicado en un país –el nuestro– donde la educación naval entonces seguía el modelo francés, se había intentado la apertura –fallida– de una “Escuela de Oficiales” de inspiración francesa, y cuya Escuela de Guerra se crearía mucho después, entre las dos guerras mundiales, y por inspiración básicamente norteamericana, y como contrapartida a la germanizada Escuela de Guerra del Ejército.

Los estudios e informes sobre las ventajas y mejoras de la flota alemana como rival de la flota inglesa en el porvenir tampoco faltan. Éstos señalaban que, a juzgar por la actividad que estaban demostrando los alemanes y las

⁸ Artículo “Liga Naval Argentina”, *BCN*, t. XXVII, mayo-junio, 1909, N° 306-307, p. 34. Artículo firmado con seudónimo Max de Louise.

⁹ Cfr. “Educación de los oficiales de Marina en Francia y Alemania”, *BCN*, t. XXIII, N° 259, junio, 1905, p. 27, anónimo, tomado de la revista *Armee et Marine*.

ingentes sumas de dinero que destinaban al aumento de su material naval, la flota británica tendría una rival importante en la flota del káiser, decidida a arrancarle el imperio de los mares¹⁰. Para lograrlo, el emperador alemán – dice el artículo– se ha valido de la Liga Naval alemana, creación suya personal que difundía en toda Alemania publicaciones navales para despertar el interés por su Marina.

La admiración llega hasta alabar el color íntegramente gris de los buques alemanes, la carencia de metales dorados y pisos lustrados, que ahorran a la tripulación las tareas innecesarias de bruñir metales y lavar y fregar pisos de madera de puentes y cubiertas, además de ahorrarle objetos superfluos que lo hacen ganar en peso pudiendo cargar más carbón... y, ¡cañones! Todo ello en una época en que nuestros buques aun iban pintados de negro en la flotación, blanca la obra viva y amarillas las chimeneas y los catavientos, además de estar cargados de bronce bruñido y cubiertas de teca pulida y barnizada. Estilo que cambiaría recién con la llegada de los acorazados en 1915.

Las ventajas del sistema alemán continúan –según el artículo– con el bienestar de las tripulaciones. Las cámaras y sollados ventilados mecánicamente, en verano, y calentados en invierno, baños especiales para oficiales y lugares de aseo cómodos para tripulaciones; buena alimentación variada y abundante, que no los obliga a gastar de su peculio en comida, como sucede en los barcos británicos. Finaliza alabando la organización y el adiestramiento de la Marina alemana, los sistemas de estímulo de la marinería, en especial, los artilleros, con premios y distinciones especiales.

Las conclusiones son que la Marina alemana tenía condiciones admirables, que era una fuerza no entorpecida por pesadas tradiciones –como la británica–, educada con seriedad de propósitos y es la que había alcanzado la más elevada eficacia, compensando la inferioridad numérica de las naves con la superioridad de las tripulaciones.

¹⁰ El artículo señala que los alemanes, al momento habían invertido el triple –en millones de libras– en armamento naval que los británicos; que intentaban duplicar la cantidad de sus oficiales y tripulaciones, además de construir treinta y ocho acorazados y catorce cruceros mayores y treinta y ocho menores, con lo cual para 1920 –según el artículo– los alemanes igualarían a los ingleses en poderío naval, y eran la segunda potencia naval del mundo.

Sin imitar servilmente a Alemania, tiene Inglaterra mucho que aprender de su vecina y es bueno que aprenda pronto, porque Alemania promete llegar a ser la rival más seria de Inglaterra como potencia marítima¹¹.

Pero así como algunos propugnaban adoptar el ejemplo germano para la Armada, otros se notaban preocupados por la que creían una exagerada “germanización”, debida a la adopción de modalidades y reglamentos navales extranjeros, en este caso alemanes, sin tener en cuenta las realidades nacionales. Señalaban algunos, a través de una polémica aparecida en varias entregas del *BCN*, que si bien era necesario hacer nuevos reglamentos y ordenanzas navales por falta de reglamentos internos en los buques de la Armada, en la

asimilación de reglamentos extranjeros debe procederse con cautela y tino, porque los trasplantes deben primero adaptarse al nuevo clima. Debe consultarse la manera de ser y las condiciones políticas y sociales del pueblo.

Con respecto a la adopción del modelo alemán de formación de marinos, estaba el citado articulista en desacuerdo con la premisa alemana, apoyada por otros de sus colegas marinos, de que el “hombre de mar, ha de ser antes que marinero, militar”; pues estimaba que la misión del marinero era la de dominar los elementos y que las máquinas de guerra modernas lo hacían más un operario que un militar.

Un militar –señalaba– transportado a un buque rinde pocos servicios, en cambio un marinero es de suma utilidad. Debe haber primacía de condiciones marineras sobre las militares, primero la instrucción marinera y después la militar.

Terminaba el articulista, en abierta oposición a la adopción de las formas alemanas en nuestra Armada, con un consejo tajante:

No se debe sacar a los hombres de sus hábitos normales, la rigidez y la tiesura sólo sirve en las paradas. Consérvese del militarismo lo mejor para la

¹¹ “La flota alemana rival de la flota inglesa en el porvenir”, *BCN*, t. XX, N° 225, agosto, 1902, p. 306. El autor argentino –anónimo– sigue un artículo crítico de un autor británico, Archibald Hurd.

uniformidad y la corrección y mírense con menos preferencias las tiesuras germanas y los saludos prolongados. La disciplina debe ser por educación gradual y perseverante, por convencimiento, y no por temor a las leyes terroríficas¹².

Mientras este debate se habría entre los hombres de la Armada –como se había abierto entre los del Ejército– de los años previos a la Primera Guerra Mundial, las misiones navales en Europa tomaban contacto institucional con los astilleros alemanes, así como de las otras naciones marítimas europeas, siempre en busca de mejores proyectos y menores precios, más que por una influencia determinada o por una admiración específica o dirigida.

Alemania se hallaba en momentos en que su industria naval crecía y su Kriegsmarine le disputaba a la Royal Navy la supremacía naval. Por lo tanto sus astilleros y fábricas de armamento podían ofrecer ventajas a fin de ganar los contratos de los países sudamericanos. En esta época se enviaron los primeros agregados navales acreditados junto a nuestros ministros –embajadores– en Berlín¹³.

Por otro lado, al iniciarse los viajes de instrucción del flamante buque escuela fragata *Presidente Sarmiento*, a principios del siglo XX, tocó puertos alemanes en visitas oficiales a autoridades y astilleros navales alemanes. Así en el tercer viaje (abril 1902-febrero 1903) al mando del capitán de Navío Félix Dufourq, el 4 de septiembre amarró en el puerto de Hamburgo. Llegados a ese puerto los marinos argentinos fueron agasajados por la legación argentina y por los ejecutivos de la empresa de navegación Hamburg-Südamerika, que tenía fuertes vínculos comerciales con la Argentina. En sucesivos viajes anteriores a la I Guerra Mundial, la nave fue visitada por el propio káiser Guillermo II.

El aumento de la presencia alemana en la modernización de nuestro Ejército y los contratos de compra de buques a astilleros alemanes, iniciaron una despiadada competencia entre las empresas alemanas y francesas por vender barcos y armamento a la Argentina. Como se dijo, desde 1891, el

¹² “Los reglamentos internos y la germanización de los conscriptos de la Armada”, *BCN*, t. XXI, pp. 94-96, mayo, 1903, carta firmada A. C. en respuesta a otra anterior.

¹³ La nómina de los mismos no está muy clara y estamos en plena tarea de reconstruirla en detalle de los papeles de las comisiones navales, pues no quedan otros registros.

Ejército usaba armamento alemán, rifles y carabinas Mauser –de los que la Armada sería provista poco después–, y la firma Krupp proveía, desde la época posterior a la Guerra del Paraguay, las piezas de artillería, así como gran parte de la pólvora, incluso la usada en la artillería naval. Finalmente, al construirse las baterías de artillería del Puerto Militar en 1899, éstas habían sido armadas con cañones Krupp, comprados en Europa por el general Domingo Viejobueno.

El representante de la firma Krupp en Buenos Aires era el financista Ernesto Tornquist, que llegó a ser el agente más influyente de esa firma y contaba con el apoyo y la decisión de varios altos jefes del Ejército interesados en no diversificar el armamento militar¹⁴.

En esos años estallaron los problemas con el Brasil, por cuestiones de límites y de supremacía en el cono sur, y con ellos la carrera armamentista naval iniciada con la compra de acorazados por parte de Brasil, que obligaron a la Argentina a lanzar un programa militar y de armamentos navales de gran escala mediante la ley 6.283 de 1908. Con respecto al poder de la Escuadra argentina, desde sus artículos varios propugnaban seguir la máxima de la Armada alemana que señalaba que: “Era absolutamente necesario que la flota de Alemania sea tan fuerte que aun en el caso de ser vencida, el enemigo quede tan debilitado que pierda su supremacía”.

La decisión de lanzar el programa de armamentos navales generó un profundo interés en la casa Krupp y otras firmas alemanas fabricantes de armas y en los astilleros navales. Para 1908 la Argentina era un objetivo primario en la política alemana de expansión de su industria bélica. Krupp tenía el monopolio de la venta de artillería y acero a América del Sur, primacía que intentaba disputarle desde unos pocos años antes la firma Schneider-Creusot francesa. La competencia entre Krupp y Schneider-Creusot, era la lucha entre los sistemas militares alemán y francés; y la pérdida de la influencia militar en la Argentina podría convertirse en un retroceso zonal con pérdida de presencia germana en todo el mercado de armas sudamericano¹⁵.

La campaña de ventas se llevó por ambas partes con destreza, determinación y falta de escrúpulos. Los franceses contaron con un clima amistoso en la opinión pública y una prensa francófila. Los alemanes fueron

¹⁴ Cfr. SCHIFF, *op. cit.*, p. 447; y ESCUDÉ y CISNEROS, *op. cit.*

¹⁵ Cfr. SCHIFF, *op. cit.*, p. 450; y ESCUDÉ y CISNEROS, *op. cit.*

igualmente enérgicos y poco escrupulosos; usando a los asesores militares, que advirtieron al Gobierno y los militares argentinos que la compra de otra artillería que no fuese la alemana podía hacer peligrar la continuidad del programa de reforma militar en la Argentina, haciendo temer que con la desaparición de la guía alemana en el Ejército sobreviniera el caos en un cuerpo todavía desunido¹⁶.

En lo que respecta al aspecto naval de la cuestión, en vísperas de la aprobación por parte del Congreso argentino de la compra de dos acorazados o cruceros protegidos, y doce destructores, sin decisión aún de astilleros, el presidente de la Krupp –Gustav Krupp von Bohlen-Halbach– persuadió a la Armada alemana de enviar un contingente naval alemán al estuario platense con el objetivo de hacer publicidad a los barcos de guerra y las armas navales alemanes, en la espera de que la compra de buques a Alemania quebrara el exclusivo mercado naval inglés en el Río de la Plata. Pero la visita de la flota alemana que comandada por el príncipe Frederick no fue muy efectiva, por más que causó buena impresión en los medios, donde fue ampliamente reseñada, pese a que se trataba de barcos de poco porte.

La Kriegsmarine llegó a ofrecer al Gobierno argentino entrenar en Alemania a los oficiales navales argentinos, si se hacía el pedido de construcción de buques en los astilleros alemanes. Pero la desconfianza de los diplomáticos fue superior al deseo de venta. Los alemanes temían sobornos por parte de los competidores británicos y norteamericanos para sabotear los negocios alemanes; y temían que los argentinos informasen los secretos militares alemanes a los británicos. Igualmente, consideraban que los ministros de relaciones exteriores y en especial el de Marina tenían fuertes simpatías pro británicas¹⁷.

Finalmente, si bien los marinos argentinos tanto en el país como los de la Comisión Naval quedaron bien impresionados con la calidad y ventajas de los barcos de guerra alemanes, resultaban demasiado costosos, comparados con los italianos y las ofertas de los británicos. Se decidió entonces un sistema de encargar los buques en cuotas y repartidas en un número igual de destructores alemanes, británicos y franceses, para no privilegiar a ninguno, en tanto que los problemas con el Brasil se resolvían con la remoción de ministros y el aquietamiento de los ánimos en ambos países al renunciar a la carrera armamentista.

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ Cfr. SCHIFF, *op. cit.*, p. 453.

Así las construcciones navales siguieron adelante, y en época en que la Comisión Naval fue presidida, desde Londres, por los contraalmirantes García Mansilla y Domecq García, se contrataron en Alemania las construcciones de los exploradores-torpederos, encargados por la Ley de Armamentos Navales de 1908. Fueron éstos los gemelos *La Plata* y *Córdoba*, y *Catamarca* y *Jujuy*. Se incorporaron en 1912 y habían sido construidos en los astilleros Schichau de Elbing, en Prusia Oriental, los dos primeros, y en el astillero Fried Krupp de Kiel, los segundos. Los contratos y la construcción de esos buques fueron motivo de orgullo de los astilleros alemanes, por haber ganado los contratos frente a similares propuestas de los británicos y los franceses. De tal forma, al ser entregados fueron objeto de publicaciones especiales en las revistas navales alemanas, señalando la moderna construcción y las turbinas especiales que contenían los flamantes “Torpedokreuzers” fabricados para la “Argentinische Marine”¹⁸.

Cuando se decidió la construcción de los acorazados, la Comisión Naval en Europa contactó a todos los astilleros, entre ellos a los alemanes. La propuesta que tenía el mayor coeficiente militar y la que más agradaba –desde el punto de vista de la arquitectura naval– a la mayoría de los miembros de la Comisión fue la de los astilleros Blohm und Voss, pero tenía el inconveniente –ya conocido por nuestros marinos– de ser una de las propuestas más caras, sólo venía con artillería Krupp Skoda y era necesario que contara con otra artillería. La velocidad de construcción también era más lenta: uno sería construido en treinta meses y dos lo serían en treinta y dos meses. Por otro lado, la coraza Krupp valía un 30% más que la norteamericana, a ciento diez libras esterlinas la tonelada¹⁹.

El problema fundamental era insalvable; era imprescindible comprar los buques al mejor precio, no los que más agradaban o se publicitaban como militarmente superiores. La Armada necesitaba tener buques de buena calidad, básicamente para equiparar a las armadas vecinas, que tampoco tenían enormes o destacados navíos. Los buques alemanes eran buenos, aparentaban

¹⁸ Cfr. *Schiffbau-zeitschrift für die gesamte Industrie auf schiffbautechnischen und verwandten Gebieten*. XIII Jahrgang, N° 17-18, junio, 1912, Archivo DEHN, colección Domecq García.

¹⁹ AGM, caja 15.825, carpeta 12, *Informes sobre acorazados de la Comisión Naval en Europa*, 1909, y Archivo DEHN, Colección Domecq García, Libro de Actas de la Comisión Naval, 1909-1910.

ser los mejores, pero los americanos y los ingleses eran, ex profeso, los más baratos. Los acorazados, finalmente, fueron norteamericanos.

No obstante en esos años llegaron dos buques de transportes de fabricación alemana, que se usaron para refuerzo de nuestras líneas patagónicas, fueron el paquebote *Bahía Blanca*, construido en 1911 por Reinhertieg de Hamburgo y el *Patagonia*, de los astilleros Ostre Werf de Stettin. Nuevamente estos buques, que ya estaban construidos, se obtuvieron por un buen precio.

LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL, NEUTRALIDAD E INTERNACIÓN DE BUQUES Y TRIPULACIONES, GUERRA SUBMARINA

La Primera Guerra Mundial puso a prueba las relaciones no sólo con Alemania, sino con el resto de las potencias beligerantes, ya que los sucesivos gobiernos argentinos asumieron una posición de neutralidad, “pasiva” o “activa” según el caso, pero con graves presiones internas y externas; mientras que Brasil tomaba activa participación a favor de los aliados, logrando con ello mejorar su posición con las potencias finalmente vencedoras. La opinión pública estuvo dividida entre los partidarios de la ruptura con Alemania y los imperios centrales (rupturistas), y los que respaldaban la causa sostenida por Alemania y las potencias centrales (germanófilos). En medio de ellos se hallaba la posición neutralista, sostenida por los gobiernos de Victorino de la Plaza e Hipólito Yrigoyen.

La presencia de elementos “germanófilos” era fuerte entre los militares del Ejército, el clero y los médicos, la mayoría de los cuales había estudiado o se había perfeccionado en Alemania. Por otro lado había en la Argentina una población de habla alemana (Volksdeutschen) de unos cien mil habitantes, de los cuales treinta mil estaban en Buenos Aires²⁰.

Los beligerantes contaron con apoyo logístico, ya que tanto Alemania como Gran Bretaña tenían estaciones navales en la región latinoamericana, que se encargaron de abastecer de víveres, carbón y dar informaciones a los buques de guerra. Las “Ettapes” alemanas fueron denunciadas por los británicos y combatidas por las autoridades latinoamericanas. Gran Bretaña

²⁰ RONALD NEWTON, *El cuarto lado del triángulo, la amenaza nazi en la Argentina*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 1996, p. 47.

tenía la ventaja de poseer puertos en el Atlántico Sur –Malvinas– en los que podía entrar y salir libremente, mientras Alemania, al no poseerlos, dependió de la ayuda que le pudiesen suministrar sus “etapas” en tierra firme.

Entre otras, las “etapas” alemanas más importantes en el cono sur fueron la de Buenos Aires, a cargo del agregado naval alemán para la Argentina, el Brasil, el Uruguay y Chile, el capitán Augusto Moller; la de puerto Santa Elena en la costa patagónica, ubicada a los 44° 30' de latitud sur y donde existió un depósito de carbón de la firma Deutsches Kohlendepot de Buenos Aires; Punta Arenas y Valparaíso, en Chile y Pernambuco y Río de Janeiro, en el Brasil. Puntos todos donde se internaron buques y tripulaciones alemanes.

Los combates navales de Coronel y Las Malvinas, entre la flota británica y la del almirante conde Ferdinand von Spee, proveniente de China y que fue destruida, pusieron en alerta a los países de la región sobre la posibilidad de que se llevaran a cabo acciones bélicas en aguas territoriales y la presencia de buques beligerantes.

Por ello la tarea de la Armada en el conflicto fue la de vigilancia de las posibles violaciones a la neutralidad por parte de los beligerantes y el evitar que estos se reaprovisionaran en aguas o costas argentinas. Al respecto la memoria del Ministerio de Marina para el año 1915 señalaba que,

el aprovisionamiento de combustible, denuncias repetidas sobre existencia de armamentos sospechosos a bordo de los buques mercantes surtos en aguas argentinas, la transferencia de pabellón, la declaración de destino y escalas de buques de comercio beligerantes, exigieron una vigilancia continua y cuidadosa²¹.

También la Armada debió atender las denuncias de estaciones radiotelegráficas clandestinas, haciendo clausurar las que presentaban características ilegales; y se dictaron además resoluciones sobre el funcionamiento autorizado de aparatos de radio a bordo de los buques mercantes durante su permanencia en aguas jurisdiccionales argentinas.

Igualmente, las dos divisiones de la Escuadra de Mar argentina recorrieron y patrullaron las costas del Río de la Plata y las patagónicas, en misión de vigilancia, y todos los buques de la Armada que navegaban la costa sur tenían instrucciones sobre el cumplimiento estricto de la neutralidad. La División de Instrucción compuesta de tres buques navegó por el Río de la

²¹ *Memoria del Ministerio de Marina*, año 1915, pp. 9 y 10.

Plata y la División de Entrenamiento, lo hizo en el Atlántico en los puertos del sur. La autoridades navales informaban en su memoria que, “a pesar de los grandes intereses en lucha, la intervención de la Armada no ha tenido dificultades en su acción y que nuestros derechos sobre las aguas territoriales han sido respetados”.

Pero en los años posteriores sí hubo inconvenientes y se debieron a violaciones de la neutralidad por parte de los beligerantes, la presencia de buques auxiliares y corsarios tanto británicos como alemanes en aguas argentinas, algunos de los cuales salieron de puertos nacionales y otros –alemanes en su mayoría– que fueron neutralizados e internados en puertos argentinos. A la Armada le cupo la tarea de la internación de sus tripulaciones.

En el año 1915 había dieciocho buques de las potencias centrales internados, principalmente por verse impedidos de retornar a sus puertos de origen por el bloqueo británico a Alemania. De estos buques, doce eran alemanes y seis austríacos. Se hallaban en los puertos de: Buenos Aires, Río Santiago, Rocha, San Pedro, Madryn, Rosario, Rada de la Plata y Puerto Belgrano²².

El Gobierno argentino, interesado en la adquisición de buques auxiliares para la Marina, dirigió sus esfuerzos en la adquisición de los buques mercantes refugiados en nuestros puertos neutrales, que eran los únicos que estaban en condiciones de venta, pues los de bandera neutral –señalaba la memoria– o pertenecientes a potencias que tienen el dominio del mar, no pueden adquirirse²³. A raíz de ello se intentó la compra de algunos de los buques alemanes refugiados, aunque los aliados nunca reconocieron la transferencia de pabellón.

En el año 1917, al producirse el hundimiento del velero argentino *Monte Protegido* por un submarino alemán, el hecho generó saqueos e incendios de los bienes alemanes, por lo que el Gobierno dispuso que los barcos alemanes internados en el puerto de Buenos Aires fuesen vigilados por guardias armados argentinos, medida que quedó sin efecto una vez solucionado el incidente. Para 1920 la mayoría habían cambiado de mano, vendidos por sus propietarios o decomisados por los aliados, en tanto que los otros se hallaban en viaje de vuelta a Europa. Los que se hallaban en Puerto

²² AGM, caja 15.825, carp. N° 5, *Buques alemanes y austríacos internados y refugiados*. La cantidad de buques no era tanta; en Chile en la misma época había treinta y dos vapores alemanes internados, además de tripulaciones de guerra como la del *SMS Bremen*.

²³ *Memoria del Ministerio de Marina*, año 1916-1917.

Belgrano eran los buques auxiliares o corsarios alemanes, los vapores *SMS Seydlitz*, *SMS Patagonia* y *SMS Hogner*²⁴.

Caso especial lo constituyó el *Cap Trafalgar*. Este era un lujoso buque de pasajeros de la compañía naviera alemana Hamburg-Sudamerika DSFG, al cual el estallido de la guerra el 2 de agosto de 1914, lo encuentra en viaje a Buenos Aires. El 18 de agosto, habiendo embarcado carbón en Montevideo, zarpa para encontrarse en alta mar con el *SMS Eber* que venía de Ciudad del Cabo. Se lo convierte en crucero auxiliar traspasándole la artillería del *Eber* y su tripulación pasa al *Cap Trafalgar*. El *Eber* marcha a Bahía en el Brasil y queda allí.

El 14 de septiembre el *Cap* se encuentra con su contraparte británica, el *Carmania* de la Cunard Line, que tenía armamento superior, por lo cual el *Cap Trafalgar* sufre daños de consideración. Su comandante ordena abandonarlo y sin arriar la bandera lo hace explotar, y se hunde con él. Su oponente, el *Carmania*, en llamas y con grandes averías, se aleja del lugar y la tripulación alemana es rescatada por un mercante alemán que los trae a Buenos Aires, donde llegan el 25 de septiembre de 1914²⁵.

Los marinos alemanes fueron internados en el territorio argentino como combatientes, enviándose los a la isla Martín García al cuidado de la Armada. Se hallaban bajo el control militar del comandante de la isla según el convenio XIII de la II Conferencia de la Haya de 1907. Fueron alojados en los galpones de la Armada y vestidos con ropas de marineros argentinos. Allí eran visitados por contingentes de la colectividad alemana y las necesidades de los marinos (alimentos y ropas) eran suministradas por la Armada como si se tratase de marineros propios. Los sueldos eran pagados por el agregado Naval a la Embajada de Alemania en Buenos Aires, capitán de Fragata Augusto Muller, y los médicos y las medicinas eran provistas por la misma Embajada, siendo las de dotación de la Marina de Guerra alemana. Los enfermos se trataban en el hospital de la Armada Argentina en la isla o eran trasladados al Hospital Alemán de Buenos Aires.

Los oficiales que también recibían los sueldos de la Embajada y debían costearse sus necesidades, fueron autorizados a vivir en Buenos Aires y

²⁴ SMS, "Seine Majestat Schiffe", Buque de Su Majestad, sigla de los buques de línea alemanes.

²⁵ ANDRÉS J. SCHLICHTER, "Marinos alemanes en la isla Martín García", revista *Del Mar*, N° 148, junio, 1998, p. 64.

debían presentarse periódicamente a las autoridades navales argentinas, directamente a la Secretaría General del Ministerio de Marina a cargo de los capitanes de Navío Galíndez y Fliess, para acreditar su presencia y dónde residían.

En 1917, cuando se pusieron tensas las relaciones con Alemania a raíz de los hundimientos de buques de bandera argentina por submarinos alemanes, los marinos pasaron por unos meses a estar internados en Puerto Belgrano y se pensó tenerlos a bordo del vapor internado *SMS Seydlitz*, de la *Nordeutscher Lloyd*, pero la Embajada se opuso por considerar al buque no apto para contener a los marineros, debido al estado de abandono tras dos años de internación.

Finalizada la guerra y la internación, en 1919, luego de años en que dos oficiales, once suboficiales y ciento veinte marineros se habían evadido y cinco habían fallecido, los cuatro oficiales, veintitrés clases y ochenta y cinco marineros internados restantes iniciaron la repatriación en buques holandeses, en tanto que algunos marineros, tras solicitar su permiso a la Marina argentina, pasaron a servir en los barcos de la Hamburg Sudamérica, o la compañía de máquinas y electricidad Siemens Schuckert Ltda. El médico, doctor Violet, se quedó como médico del Hospital Alemán desde 1915²⁶.

Otros de los graves problemas sufridos por la Argentina durante el conflicto se debieron a la guerra submarina irrestricta declarada por Alemania a sus enemigos y aun a los buques aliados que los proveyeran de mercaderías. Esto llevó a la Argentina a efectuar reclamos ante el gobierno alemán debido los hundimientos de buques de bandera argentina por parte de los “lobos de mar” alemanes en 1917. Fueron los buques mercantes argentinos *Monte Protegido*, *Oriana* y *Toro*, hundidos en aguas internacionales. Sus casos, como los problemas con el ministro alemán en Buenos Aires, el barón Von Luxburg, son ampliamente conocidos como para no entrar los detalles. Sólo diremos que las reclamaciones fueron satisfechas por Alemania, y se garantizó la libre navegación de los buques argentinos en todas las aguas y se desagrávió al pabellón argentino por parte de unidades militares germanas que lo saludaron con salvas de cañones.

La posición argentina de estricta neutralidad mantenida durante todo el conflicto –frente a las presiones aliadas de que se entrase en guerra con

²⁶ Toda la información de los internados se halla en el AGM, caja 15.825, carpetas N^{os}: 4, notas del agregado Naval alemán al Ministerio de Marina; 5 a, listas de la tripulación; 6, actuación por evasiones y 7, tripulaciones papeles varios.

Alemania—, marcó un hito en la historia de nuestras relaciones exteriores, y fue reconocida con agradecimiento por Alemania durante la primera posguerra. Pero por otro lado perjudicó a la Argentina en su relación con las potencias vencedoras que volcaron sus preferencias al Brasil, que se había alineado con los aliados desde 1915.

Como era de prever, el estallido de la guerra puso fin a las compras y aprovisionamiento en el exterior y hubo grandes inconvenientes para la provisión de carbón para la escuadra, puesto la Argentina no contaba con reservas naturales —no habían sido explotadas aún—; el *Hard Coal* inglés no se podía comprar por ser material estratégico de guerra de los aliados y los de otras naciones se habían puesto a precios fabulosos, como el procedente de los Estados Unidos, neutrales hasta 1917.

Los contratos que se habían celebrado con Alemania y Francia para la construcción de torpederas, fueron rescindidos al iniciarse la guerra y los fondos destinados a ellos habían vuelto a Rentas Generales, según explicaba la Memoria de Guerra de 1914-15. La misma señalaba —con tono esperanzado de que la guerra duraría poco—, que

tan pronto se abran nuevamente a la construcción los astilleros europeos, una vez que se haya estudiado la influencia que los resultados de la guerra actual ejercerá sin duda en los armamentos navales, será llegado el caso de decidir los elementos que convendrá adquirir²⁷.

La Memoria también señalaba la vuelta al país de los jefes y oficiales que estaban en las comisiones, cosa no del todo cierta, ya que alguno quedó en calidad de agregado Naval y observador en las armadas en conflicto²⁸.

En Kiel se hallaba desde 1913 como jefe de la comisión inspectora del grupo de exploradores que se construían en Alemania, el capitán de Fragata Arturo Celery. Al estallar la guerra, los ministros argentinos en Europa solicitaron a los respectivos gobiernos que se admitieran oficiales argentinos en las respectivas escuadras. El 15 de septiembre de 1914 fue nombrado agregado Naval y secretario de la Legación argentina en Alemania. En su cargo le cupo primero ser intermediario con la casa Krupp y la Comisión

²⁷ *Memoria del Ministerio de Marina*, año 1914-1915, p. 4.

²⁸ En Inglaterra, por ejemplo, en 1915 se hallaba aún el capitán de Navío José Moneta, que de jefe de la Comisión Naval en Europa estaba ahora como agregado Naval a la Embajada argentina en Londres. Desde allí en plena guerra envió informes a Buenos Aires y relató en un diario personal sus experiencias de guerra.

Naval argentina para rescindir los contratos de los exploradores, que pasaron a serlo de la Marina alemana.

Las tareas profesionales de Celery contaron siempre con la aprobación del gobierno alemán, como lo prueba el hecho de que éste aceptó que el marino argentino formara parte, a solicitud de la neutral Holanda, de la comisión internacional para el estudio de los reclamos de ese país por la entrada de submarinos alemanes en sus aguas, que fueron internados. La Comisión estuvo formada por oficiales de las marinas alemana, sueca, holandesa y argentina²⁹.

En el año 1917, en el momento álgido de las relaciones entre nuestro país y el imperio alemán, por los reclamos ante el hundimiento de buques argentinos, la expulsión del ministro alemán, y la casi ruptura de relaciones, se decidió dar por terminada la tarea del agregado Naval en Berlín y ordenarle que volviera al país. Su desempeño mereció una mención honorífica de la Legación argentina en Alemania –que permaneció activa hasta el final de la guerra–, dirigida a la Armada y al Ministerio de RR.EE., felicitándolo por su laboriosidad, inteligencia y celo³⁰.

LA PRIMERA POSGUERRA, NUEVAS COMPRAS DE BUQUES Y MISIONES EN ALEMANIA

Las relaciones con Alemania no llegaron a interrumpirse durante la guerra. Tras la expulsión del ministro alemán, la Embajada sueca se encargó de representar a Alemania en Buenos Aires. Luego de la firma del Tratado de Versalles, se reanudaron los vínculos militares con las disminuidas fuerzas armadas alemanas, en especial en 1921, cuando se volvió a contratar, por parte del Ministerio de Guerra, el asesoramiento de una comisión militar germana. Desde el punto de vista comercial, a mediados de la década de 1920, diversas empresas alemanas comenzaron a instalarse en la Argentina.

²⁹ Foja de servicios del capitán de Navío Arturo Celery, AGM, caja 34, N° 375, copia DEHN, caja Biografías, letra C.

³⁰ Decreto del PEN del 23 de noviembre de 1917 y Foja de servicios citada. Celery siguió en contacto con Alemania después de la Guerra y en 1922 tradujo al castellano la obra oficial de la Armada alemana: *La flota de alta mar alemana en la Guerra Mundial*. Del almirante alemán REINHARD KARL FREDERIC SCHEER, comandante de la flota alemana en Jutlandia. Celery se retiró en 1924 y falleció en Buenos Aires en 1945.

La corriente de inversiones se reanudó y las relaciones comerciales se reactivaron. Pero la presencia del capital alemán no alcanzó grandes proporciones y se detendría drásticamente con el inicio de la Segunda Guerra Mundial.

En lo referente a los aspectos navales, los representantes de la Armada en Alemania volvieron a ser enviados en 1922 y la Agregaduría Naval fue cubierta en forma casi continua hasta 1934. En el año 1921 se había decidido la compra de buques que habían sido construidos entre 1916 y 1918 para la flota alemana en guerra; algunos habían prestado servicios en la guerra y en ese momento (1921) por los tratados de paz y limitaciones de tonelaje, Alemania debía venderlos, por lo que se podría decir que estaban “de oferta”. Incluso se los ofrecía en las guías Jane’s de esos años. Por dicho motivo se envió a Alemania al entonces capitán de Fragata León Scasso para la compra de los citados buques y una vez adquiridos y en proceso de reformas y mejoras, quedó como jefe de la flotilla de buques auxiliares³¹.

Fueron diez rastreadores-minadores de quinientos cincuenta toneladas, que llegaron navegando desde Alemania en convoy bajo la clasificación de “avisos” y la numeración alemana de A-1 a A-10. Luego, reclasificados como rastreadores-minadores, llevaron los nombres de: *Bathurst* y *Fournier*, *Jorge*, *King* y *Py*, los fabricados en astilleros Seebek A. G. de Gretemünde entre 1916 y 1918; *Murature*, de astilleros Vulcan de Vegelack-Hamburgo, (1918); *Pinedo* y *Seguí*, de Vecklemborg A.G. (1918); *Thorne* y *Golondrina*, de Atlas Werke de Bremen (1918). Todos quemaban carbón y de a poco fueron convertidos a petróleo.

En 1924 se sacó a licitación la reparación de los exploradores alemanes construidos antes de la I Guerra Mundial, por la ley 11.222. Era necesario cambiarles las calderas y se llamó a licitación a cuatro astilleros ingleses, tres alemanes, y uno argentino. La licitación fue ganada astutamente por los alemanes, ya que cotizaron entre un 50 a 75% menos que los otros, debido a la situación de crisis económica e inflación en que se hallaba Alemania, además de que por ser la casa constructora original se les facilitaba la tarea. Las reparaciones se hicieron finalmente en la Base de Río Santiago con materiales alemanes.

En la década de 1920 se volvieron a reactivar nuestras representaciones navales en Alemania. Desde el año 1925 hasta 1928 aproximadamente fue

³¹ Archivo DEHN, Donación Scasso, caja 1, *Comisión Naval a Europa 1921 para compra de buques*.

agregado Naval en Berlín el capitán de Fragata Carlos Moneta, quien se interiorizó de distintos aspectos de las escasas actividades navales alemanas y envió los correspondientes informes desde allá. Entre ellos destacan los de las observaciones y viajes que realizó en los zeppelines alemanes, de aeronavegación comercial en Alemania, pero de uso naval en otros países³².

La Argentina contaba en esos años con dos dirigibles semirrígidos: *El Plata* y *Los Andes* de origen italiano, con hangar, fábrica de hidrógeno y repuestos. Con ellos se montó la Escuela de Aerostación Naval, que estuvo activa en la década de 1920 y donde se dieron cursos de armadores y montadores de dirigibles con material y manuales enviados desde Italia y Alemania por los agregados navales, y donde fue profesor el entonces teniente de Fragata Eduardo Aumann, que había estudiado aerostación en Alemania.

Por el estado de disminución en que se hallaban las fuerzas armadas alemanas por los tratados de paz y de limitación de armamentos navales, era poca la actividad o el intercambio que podía desarrollarse entre ambas armadas en forma directa. No obstante ello, muchas fábricas de armas y aviones alemanas mudaron su lugar de residencia y fachada como empresas suecas u holandesas. A esas empresas “holandesas” les fueron comprados por parte de la Armada, cañones y controladores de artillería para los buques de la Escuadra Argentina en la década del '20 y la siguiente del '30. Igual se hizo con material de aviación y hangares, que por concretarse en los años '30 se escapan al presente trabajo.

CONCLUSIÓN

El trabajo ha intentado mostrar las relaciones de la Armada con Alemania durante el primer tercio del siglo XX. De lo expuesto se desprende que no existió en este tiempo un intento institucional –esto es, desde la cúpula naval y como una política de la institución– que tendiera a una “germanización” de la Armada. Sólo hemos hallado oficiales navales con un interés básicamente personal y profesional en los adelantos navales alemanes en este período, y no influidos políticamente. Desde el punto de vista de las adquisiciones navales, según se ve en los papeles de las distintas comisiones navales en Europa, en la política de licitaciones y adquisiciones primó siempre la directiva

³² La U.S. Navy poseía en esos años el *Los Ángeles*, un ex zeppelin de guerra alemán recibido como indemnización de guerra y usado como observador de la flota.

de adquirir al mejor precio el mejor buque y, si era posible, tomar de cada anteproyecto que les era presentado lo mejor de cada astillero y reunirlo en un solo buque –a veces con la previsible molestia de los astilleros–. En simples palabras, la consigna desde Buenos Aires era la de “comprar bueno y barato”, y no por una “influencia” determinada. Finalmente, no hubo instructores alemanes en la Armada –ni la Armada lo permitiría jamás de ninguna nación–, ni menos oficiales “entrenados” en Alemania; sólo hubo agregados navales y delegados para la adquisición de buques y armamento y algún veedor de temas determinados.

ABSTRACT

This article explains the development of the Argentine-German relationships in the early XX Century through a naval point of view. Using Argentine navy's official records and publications the author shows how the so called “German military influence” in the Argentinean armed forces, do not reach the Navy officer's cadres, but just single officers. Moreover, how the naval authorities and naval attaches could manage the acquisition of German ships and technology, following the directives of the Argentinean foreign policy and avoiding German military industry propaganda.