

La Armada contra Diógenes Aguirre: oficial naval y diputado nacional por la Unión Cívica Radical (1914–1918)



The Navy versus Diógenes Aguirre: Naval Officer and National Deputy of the Unión Cívica Radical (1914–1918)

Agustín Daniel Desiderato

Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani" – Estudios Históricos sobre la Guerra. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. Universidad de la Defensa Nacional, Argentina
addeside@gmail.com

Estudios del ISHIR

vol. 16, núm. 44, 2026

Universidad Nacional de Rosario, Argentina

ISSN-E: 2250-4397

Periodicidad: Cuatrimestral

revistaestudios@ishir-conicet.gov.ar

Recepción: 28 agosto 2025

Aprobación: 09 enero 2026

Publicación: 30 abril 2026

DOI: <https://doi.org/10.35305/e-ishir.v16i44.2134>

URL: <https://portal.amelica.org/ameli/journal/422/4225643001/>

Resumen: Este artículo examina la trayectoria parlamentaria de Diógenes Aguirre, un oficial de la Armada Argentina que adhirió tempranamente a la Unión Cívica Radical y llegó a ocupar una banca como diputado nacional en representación de esa fuerza política. El estudio se centra en su desempeño legislativo, con especial atención a los entredichos, incidentes y tensiones que sostuvo con otros altos mandos navales. La oficialidad, mayoritariamente reacia a la participación política de sus miembros, se mostró desencantada al comprobar que uno de los suyos utilizaba el Congreso no para respaldar a la Marina, sino para cuestionarla públicamente. El distanciamiento se acentuó cuando percibieron que Aguirre priorizaba su lealtad partidaria por encima de su pertenencia a la Armada y que se valía de esos vínculos para obtener beneficios y promociones. La investigación se apoya en documentos del archivo del Honorable Congreso de la Nación (HCDN) y del Departamento de Estudios Históricos Navales (DEHN), además de periódicos de época y bibliografía especializada.

Palabras clave: Diógenes Aguirre, Armada Argentina, Unión Cívica Radical, diputado, Hipólito Yrigoyen.

Abstract: This article examines the parliamentary career of Diógenes Aguirre, an officer of the Argentine Navy who became an early member of the Unión Cívica Radical and later served as a national deputy representing that political party. The study focuses on his legislative performance, with particular attention to the disputes, incidents, and tensions with senior naval officers. The officer corps, largely reluctant to accept the political involvement of its members, grew disillusioned upon seeing that one of their own used Congress not to support the Navy, but to question it publicly. The rift deepened when they perceived that Aguirre prioritized his

partisan loyalty over his institutional affiliation and drew upon those political connections to secure benefits and promotions. The research is based on documents from the archives of the Honorable Congreso de la Nación (HCDN) and the Departamento de Estudios Históricos Navales (DEHN), as well as contemporary newspapers and specialized literature.

Keywords: Diógenes Aguirre, Argentine Navy, Unión Cívica Radical, deputy, Hipólito Yrigoyen.

Introducción

Este artículo analiza parte de la trayectoria parlamentaria de Diógenes Aguirre y las tensiones que mantuvo con la cúpula de la Armada Argentina, es decir, con los oficiales de mayor jerarquía que ocupaban los principales cargos de conducción. Aguirre fue un marino que tempranamente adhirió a las ideas de la Unión Cívica Radical y llegó a desempeñarse como diputado nacional en representación de esa fuerza política. El estudio permite profundizar en el conocimiento de la Marina durante las primeras décadas del siglo XX e ilustrar tanto la politización temprana de la institución como algunos de los conflictos derivados de la participación de sus miembros en la vida partidaria. Se parte de tres preguntas centrales: ¿cómo percibió la Armada la conversión de algunos de sus oficiales en políticos de carrera? ¿qué significaba para sus compañeros de armas que un oficial en actividad ejerciera simultáneamente un cargo legislativo? ¿cómo impactó la trayectoria parlamentaria de Aguirre en el seno de la Marina?

Se plantea como hipótesis que la Armada cerró filas frente a la actuación de Diógenes Aguirre en el Congreso, en particular cuando este formulaba críticas o interpelaciones sobre el manejo institucional de la Fuerza. La oficialidad naval, mayoritariamente reacia a la participación de sus miembros en la militancia política, terminó por sentirse desencantada al ver que uno de los suyos utilizaba su banca legislativa no para respaldar a la Marina sino para cuestionarla públicamente. El distanciamiento se profundizó cuando percibieron que Aguirre priorizaba su lealtad al radicalismo por encima de su pertenencia a la Armada, y que se valía de esos vínculos partidarios para obtener beneficios y promociones.

En ese sentido, el artículo se inscribe dentro de una vasta bibliografía que ha examinado la participación de las Fuerzas Armadas en la política argentina durante la primera mitad del siglo XX. Un primer grupo de autores clásicos y fundamentales (Cantón, 1971; Potash, 1982 [1971]; Rouquié, 1986 [1978]; Scenna, 1980; Quiroga, 1985; Ochoa de Eguileor y Beltrán, 1985), se centró en el auge y desarrollo del militarismo en la Argentina, así como en la influencia que este proceso ejerció sobre el orden social y político interno. Otro conjunto de investigaciones, representado por Riccardo Forte (1999, 2003), Fernando García Molina (1995, 2010), Hugo Quinterro (2014), y Enrique Dick y Gustavo Schiavo (2020), indagó en la profesionalización del Ejército bajo la influencia de la escuela prusiana, y en cómo dicha transformación aportó los contenidos ideológicos y la cohesión socio-profesional que facilitaron la politización de la Fuerza, el desarrollo de una mentalidad nacionalista

y la consolidación de los militares como grupos de presión capaces de intervenir en la arena política nacional. En una línea más reciente, Germán Soprano y Virginia Mellado (2018) problematizaron las relaciones entre las Fuerzas Armadas y las élites de poder, observando particularmente los vínculos de sociabilidad entre los oficiales y las clases dirigentes. A su vez, Aldo Avellaneda (2019, 2022) examinó la metamorfosis del pensamiento militar y la articulación del Ejército con las controversias y conflictos urbanos, ideológicos y políticos que preocupaban a las élites. Por su parte, Marina Franco (2020) profundizó en la relación entre militares y conflicto social, analizando el progresivo involucramiento del Ejército en cuestiones de seguridad interna. Finalmente, otras investigaciones se concentraron en la participación de los militares en sucesos políticos concretos, como la revolución radical de febrero de 1905 (Sillitti, 2014; Reali, 2018) o la actividad de las logias militares en la década de 1920 y sus relaciones con los golpes de 1930 y 1943 (Orona, 1966^a, 1966^b).

Asimismo, este trabajo se inserta en una historiografía más acotada, de carácter específicamente naval, que abordó a la Armada y su relación con la política durante la primera mitad del siglo XX. En este campo se encuentran los clásicos aportes de Robert Scheina (1991 [1987]), Isidoro Ruiz Moreno (1998), Guillermo Montenegro (2002) y Guillermo Oyarzábal (2005). En forma reciente se examinó el accionar de la conducción de la Marina en la intervención federal de Corrientes de marzo de 1916, así como las dinámicas, tensiones y conflictos entre la Armada y el primer gobierno de Hipólito Yrigoyen (Desiderato, 2024, 2025).

El texto se organiza en cinco secciones. La primera describe brevemente la situación de la Armada a comienzos del siglo XX, mientras que la segunda presenta una biografía de Diógenes Aguirre. Los siguientes apartados se centran en su actuación parlamentaria, con especial atención a los entredichos, incidentes y tensiones que Aguirre mantuvo con el ministro de Marina Juan Pablo Sáenz Valiente y otros altos oficiales navales. La investigación se apoya en un conjunto variado de fuentes, entre las que destacan expedientes parlamentarios del archivo del Honorable Congreso de la Nación (HCDN) y documentos del fondo Juan Pablo Sáenz Valiente del archivo del Departamento de Estudios Históricos Navales (DEHN). Estos materiales se complementan con periódicos de época y bibliografía especializada.

La Marina en el cambio de siglo

En el periodo aquí trabajado, la Armada Argentina era la rama naval de las Fuerzas Armadas encargada de un conjunto de tareas, naturalmente vinculadas con el mar y los ríos. En síntesis, estas eran:

iluminación y balizamiento de costas; elaboración de cartas náuticas; supervisión de los transportes que conectaban las costas de la Patagonia con los principales centros del país; vigilancia de las fronteras fluviales; mantenimiento de estaciones telegráficas y radiotelegráficas; servicio de policía marítima y remoción de buques hundidos, entre otras. A inicios del siglo XX, la Fuerza respondía al modelo de una marina moderna, con proyección marítima, resultado de transformaciones introducidas en las últimas décadas del siglo XIX. Una de ellas fue la creación del Ministerio de Marina (1898), una cartera de gobierno que separó totalmente a la Armada de la órbita del Ejército y le otorgó un trato directo con el presidente de la República. El Ministerio de Marina era el representante del Estado en aguas nacionales, con funciones de defensa y vigilancia, construcción y mantenimiento de buques, reclutamiento e instrucción de personal, y administración de instalaciones y recursos navales (Desiderato, 2022: 15 y 24).

Otra innovación que experimentó la Armada fue de índole geopolítica y estratégica. Se abandonó la antigua idea de que el Río de la Plata era el único centro de riqueza y se adoptó una mirada marítima de la defensa y los intereses nacionales. Ese cambio de vista impulsó la expansión de la Flota, con la adquisición de modernas unidades de mar y la construcción de Puerto Militar –hoy Base Naval Puerto Belgrano– en Bahía Blanca, al sur de la Provincia de Buenos Aires: un puerto de aguas profundas, capaz de albergar y mantener a la nueva escuadra (Oyarzábal, 2005: 324 y 325).

Estas transformaciones coincidieron con avances científicos y tecnológicos, desarrollados entre fines del siglo XIX y principios del XX, que revolucionaron la guerra naval y exigieron un nuevo tipo de oficial, mejor formado para operar equipos cada vez más complejos. En este contexto se fundó en 1872 la Escuela Naval Militar, que reclutaba jóvenes de entre 15 y 18 años para una formación rigurosa en navegación, artillería, táctica, meteorología, oceanografía, derecho e idiomas. Tras completar y aprobar su instrucción, ingresaban al cuerpo de oficiales con el rango de guardiamarinas (Burzio, 1972: 709 y 720). Según la Ley Orgánica No 4856 (1905), los oficiales constituían el personal superior de la Armada, agrupados en el denominado Cuerpo General. El número estaba reglamentado y no podía exceder de: 1 almirante, 2 vicealmirantes, 7 contralmirantes, 22 capitanes de navío, 45 capitanes de fragata, 70 tenientes de navío, 70 tenientes de fragata, 70 alféreces de navío, 70 alféreces de fragata y 70 guardiamarinas.[1]

Dentro de esa oficialidad se encontraba Diógenes Aguirre, un marino formado en el marco de estas transformaciones institucionales, estratégicas y profesionales que se convirtió en diputado nacional por la Unión Cívica Radical.

Un marino radical en el Congreso

Diógenes Aguirre nació en la ciudad de Mendoza el 20 de noviembre de 1861. A sus dieciocho años ingresó a la Escuela Naval Militar, de donde egresó con el grado de alférez de fragata y con notas sobresalientes en la promoción No 7, junto a Daniel Rojas Torres y Juan Pablo Sáenz Valiente, destacados marinos que alcanzaron altas jerarquías en la Armada y que serán nuevamente mencionados en los apartados siguientes. A lo largo de su carrera, Aguirre desempeñó distintos cargos administrativos –entre ellos, jefe de Estado Mayor del Arsenal del Río de la Plata– y comandó diversas unidades, como el acorazado “Rivadavia” –cuando el buque comenzó a construirse en los Estados Unidos–, los cruceros “Patria”, “25 de Mayo” y “9 de Julio”, y los cruceros acorazados “Garibaldi” y “Pueyrredón”, entre otros. Al mismo tiempo, Aguirre fue un hombre de actuación política. En 1913 fue candidato a gobernador de Mendoza por la Unión Cívica Radical –su campaña electoral fue administrada por José Lencinas, dirigente histórico del radicalismo mendocino[2]–, pero resultó derrotado por el liberal reformista Francisco Álvarez. Al año siguiente, mientras ostentaba el grado de capitán de navío, resultó electo diputado nacional por su provincia en representación del radicalismo. Su labor parlamentaria comenzó el 19 de mayo de 1914 y cesó el 30 de abril de 1918. Posteriormente fue designado jefe de la primera división de la Escuadra de Mar, aunque no llegó a ocupar ese cargo, ya que por razones de salud solicitó su pase a retiro el 30 de octubre de 1918, con el grado de contralmirante, luego de más de treinta y cinco años de carrera. Falleció el 4 de noviembre de 1922 (Piaggio, 1997: 3).[3]

Como diputado, Aguirre impulsó diversas iniciativas, entre ellas un proyecto destinado a construir obras públicas en el puerto de la ciudad de Buenos Aires.[4] Sin embargo, más allá de su actividad parlamentaria, se destacó por canalizar críticas y cuestionamientos hacia la conducción de la Armada, encarnada entonces en la figura del ministro de Marina Juan Pablo Sáenz Valiente –su compañero de promoción– y otros mandos navales. Estas cuestiones serán abordadas en los apartados siguientes.

Impugnación del presupuesto y la propuesta de vender los acorazados

En noviembre de 1914, en plena conmoción por el estallido de la Primera Guerra Mundial, la Cámara de Diputados inició la discusión del presupuesto para el año siguiente.[5] En ese marco, algunos diputados –con Diógenes Aguirre a la cabeza– propusieron reducir

las partidas destinadas a la Armada, dar de baja algunos de sus buques más antiguos para economizar gastos e incluso vender los acorazados “Rivadavia” y “Moreno”, encargados años antes a los astilleros estadounidenses Fore River, en Quincy (Massachusetts) y New York, en Camden (New Jersey), que aún se encontraban en construcción. El argumento central era que se trataba de unidades excesivamente costosas y de utilidad relativa para el país. El ministro de Marina, Juan Pablo Sáenz Valiente, se opuso firmemente a la iniciativa y defendió su posición en el recinto.[6]

El diario *Crítica* narró los pormenores de esa sesión, en clave burlesca, describiéndola como un “espectáculo navo-parlamentario”, una especie de gran batalla naval entre dos divisiones de cruceros: la atacante, al mando del capitán de navío Aguirre, y la atacada, que respondía al contralmirante Sáenz Valiente.

El comodoro Aguirre disparó desde un principio con todas sus piezas. [...]. Con todo, logró sorprender al desapercibido ministro, que tocó zafarrancho de combate cuando ya tenía rumbos bajo la línea de flotación y averías serias en la obra muerta. ¡Cómo disparaba el comodoro Aguirre! Indudablemente su sistema de fuego es copia fiel de las granizadas que suelen asolar los viñedos de Mendoza. Aprovechando desenfadadamente de la sorpresa, hacía llover proyectiles de respetable calibre sobre el acorazado enemigo. Por fin, el contralmirante Sáenz Valiente [...] reaccionó contestando vigorosamente a la operación. Era de ver el ir y venir de proyectiles. [...] ambos capitanes, como héroes homéricos, dirigían la maniobra y cambiaban épicas interjecciones.[7]

La propuesta de vender los acorazados no era nueva: había surgido meses atrás, principalmente entre Nicolás Repetto y otros diputados socialistas, que buscaban reducir el gasto militar y reasignar esos recursos a otros asuntos.[8] Que Aguirre –un oficial de la plana mayor activa de la Armada– se sumara a esa iniciativa, resultaba, para muchos de sus camaradas, una traición y una afrenta a la institución. Así lo expresó el contralmirante Eduardo O’Connor, jefe del Arsenal de Puerto Militar en Bahía Blanca, en una carta enviada a Sáenz Valiente:

Por noticias que publican los diarios de Bahía Blanca [...] me he enterado del incidente fuera de lugar producido por la actitud inexplicable del Cap. Aguirre que se ha mostrado más socialista que el más socialista y un anti-militarista [...].

[...] me anticipo a manifestarle que aquí es reprobada la actitud de Aguirre, no pudiendo admitirse que sea justamente un miembro de la Marina el que pretenda la disminución de nuestro presupuesto [...].[9]

La condena fue aún más dura en la correspondencia del capitán de navío Manuel Lagos, quien recomendaba apartar a Diógenes Aguirre de la Fuerza. Sugería aplicarle el retiro administrativo, al igual que

había hecho la Marina italiana para silenciar y expulsar a oficiales disidentes. Y ante cualquier duda, la maniobra podía justificarse como una forma de liberar puestos en los escalafones superiores para facilitar el ascenso a oficiales más jóvenes. En sus palabras:

La apología descarada [...] es la confirmación de mis reiteradas advertencias a ti, sobre que existe una conspiración de rateros y vividores entorchados que se propone desalojarte [...]. Tú has estado algo fuerte [...] pero comprendo que es difícil medir las fintas en una defensa fogosa a un ataque premeditado e injusto y más que todo, torpe; si se tenía bilis contra el Ministro pudo descargarla dejando en paz a la institución.

Toda la chismografía y descrédito que fermenta sobre la Armada [...] creo ha llegado el momento de apretar el torniquete, aplicando el retiro administrativo a todos aquellos que ningún bien proporcionan a la Armada y solo se ocupan en difamarla en provecho de terceros.

[...] Italia retiró administrativamente dignísimos almirantes por razones imperiosas de la ley de la necesidad. La asfixia del cuerpo por falta de ascensos.

Tu réplica ha sido un puntapié en los dientes a la camarilla y a su representante en el Parlamento, esto tiene que ser aplaudido por el elemento sano, el que in mente, reclamará justicia [...].[10]

Evidentemente Sáenz Valiente no atendió la recomendación de Lagos, pues Aguirre permaneció en la plana mayor activa de la Armada hasta 1918, cuando voluntariamente solicitó su pase a retiro.

Las noticias sobre el acalorado debate parlamentario también generaron indignación entre algunos oficiales que se encontraban en Estados Unidos, supervisando la construcción de los acorazados. El capitán de fragata Jorge Yalour, entonces destacado en Camden (Nueva Jersey) para seguir la construcción del acorazado “Moreno”, envió una carta al ministro Sáenz Valiente en la que lo felicitaba por su desempeño en el Congreso y por haber defendido a la Armada de Diógenes Aguirre, al que despreciativamente calificaba de “diputado acuático” y “compadre orillero del comité político”. A juicio de Yalour, Aguirre atentaba contra la institución y lo hacía con plena intención: sus comentarios no eran los de un “inconsciente analfabeto”, sino los de alguien formado dentro de la Marina.

Lo felicito de todo corazón por la vapuleada que le ha dado ud. al Tony de la Marina en la sesión del presupuesto de la Armada. No le pongo a ud. Almirante lo hartó que estoy de los hombres y en estas circunstancias de depresión moral en que me encuentro causado por el fastidio de este enjambre de pillerías. La guaranga y grosera ignorancia del Diputado acuático me achata más aún.

¡Cuánta mentira! ¡Cuánta falsedad! ¡Cuánta indecencia!, girando alrededor de un punto culminante de este brutandarte – ignorancia – Mentira parece que haya hombres que ignorándolo todo quieran hablar de todo. Como se conoce que es muy fácil criticar y muy difícil trabajar. ‘De la escuadra a la estancia y de la estancia al comité’ es camino suficiente para perder los buenos modales y la franca hidalguía que se aprende en la escuadra y adquirir en cambio todas las agachadas del compadre orillero del comité político. Cuánta audacia se necesita para querer tratar la defensa nacional, [los] transportes, [los] arsenales, etc., cuando no se entiende ni un comino del oficio. Nada sería de todo esto Almirante si fuera la opinión de un inconsciente analfabeto, pero desgraciadamente, y ud. Almirante lo sabe tanto como yo, es una doctrina de fácil adaptación en nuestro ambiente marítimo inclinado en general a la demolición. ¡Cuánta ignorancia de las necesidades de la escuadra refleja en todos aquellos que con un gesto de Quijote pretenden radiar todos los buques de la Armada! [...] Yo sé lo que ud. quiere para nuestra Marina y también conozco con los bueyes que hay que arar para conseguirlo y este resultado magno y grandioso es en el que nos hemos de ver debido solo a [...] los inútiles con pretensiones a genios [...].^[11]

Finalmente, el presupuesto asignado al Ministerio de Marina para 1915 ascendió a 26.440.452 pesos moneda nacional (m\$n), una cifra algo inferior a los 29.533.955 del año anterior, aunque la diferencia no era demasiado significativa (Sáenz Valiente, 1915: 66 y 67). Asimismo, los acorazados “Rivadavia” y “Moreno” llegaron al país en 1915. El “Rivadavia” lo hizo en enero, mientras que el segundo arribó algunos meses más tarde, dado que su partida se postergó para participar en la revista naval internacional de Hampton Roads (Virginia), organizada con motivo de la inauguración del canal de Panamá. El “Rivadavia” entró en Puerto Militar y fue recibido por una comitiva oficial integrada por autoridades ministeriales y navales, además de diputados, senadores y periodistas. Poco después se trasladó al puerto de Buenos Aires, donde fue exhibido públicamente. Durante varios días recibió la visita de una amplia concurrencia. El presidente Victorino de la Plaza también asistió, acompañado por ministros, legisladores, miembros del Poder Judicial, así como por altos jefes de la Armada y el Ejército (Desiderato, 2022: 72 y 75).

Una visita prohibida al “Rivadavia”

Cuando el “Rivadavia” estaba próximo a arribar al país, el ministro Sáenz Valiente comunicó al jefe del Arsenal de Puerto Militar, contralmirante Eduardo O’Connor, que una vez que el buque fondeara debía ser alistado y preparado para su traslado al puerto de Buenos Aires, donde sería inspeccionado por el presidente Victorino de La Plaza y altas autoridades nacionales. Para asegurar que los preparativos no fueran interrumpidos, Sáenz Valiente decidió que el

acceso al acorazado quedara estrictamente prohibido, salvo para aquellas personas que contaran con su expresa autorización.[12]

El buque llegó a Bahía Blanca a mediados de enero de 1915 y, el día 17, el diputado Diógenes Aguirre se presentó en el puerto con la intención de visitarlo. Las autoridades locales enviaron de inmediato un telegrama al Ministerio de Marina solicitando instrucciones. Sáenz Valiente respondió sin demora, recordando que existía una orden precisa que prohibía toda visita. Sin embargo, Aguirre consiguió igualmente subir a bordo. Según informaron algunos telegramas posteriores, el diputado, tras ser advertido de la prohibición, logró sorprender al patrón de una lancha del crucero acorazado “San Martín” y, valiéndose de este medio, se hizo hasta el “Rivadavia”. [13] El hecho sacudió a las autoridades de la Marina, que comenzaron una investigación.

Durante el sumario, el comandante del “Rivadavia”, capitán de navío José Moneta, declaró que Aguirre había llegado a su buque cerca del mediodía del 17 de enero, efectivamente transportado por una lancha del “San Martín”. Aclaró, no obstante, que desconocía en ese momento la existencia de la orden ministerial que prohibía las visitas, pues recién a las seis y media de la tarde se le comunicó por radiograma. El testimonio de Moneta coincidió con el de otros oficiales, quienes además señalaron que Aguirre había viajado días antes en tren a Bahía Blanca con la intención de conocer personalmente el acorazado. También confirmaron que, al presentarse en el puerto, las autoridades le negaron el acceso y cualquier medio para trasladarse al buque. Pero el diputado consiguió abordar gracias a la colaboración involuntaria del patrón de la lancha del “San Martín”, quien aparentemente ignoraba la prohibición vigente.[14]

En su declaración del 29 de enero, Aguirre reconoció buena parte de lo expuesto por los oficiales, aunque sostuvo que nunca pensó que la prohibición de visitas pudiera alcanzarle, dado su carácter de oficial de la Marina –“a quien jamás se le puede considerar extraño al servicio”– y de diputado nacional, condición que, según él, merecía “alguna consideración”. Asimismo, alegó que la prohibición no debía ser tan estricta, puesto que sabía que a bordo se encontraba un joven jurista, hijo del exgobernador de Entre Ríos, y un escribiente del Ministerio de Marina, lo que al momento de abordar “pudo constatar personalmente”. Incluso había oído que hasta algunas señoras habían visitado el buque.[15] No obstante, un telegrama posterior de la cartera de Marina precisó al Juez de Instrucción Militar, capitán de navío Ramón González Fernández, que los visitantes que mencionó Aguirre en su declaración –Parera y Valladares– contaban con autorización expresa para subir al “Rivadavia”. [16]

Concluida la investigación, la Dirección General del Personal del Ministerio de Marina resolvió que Aguirre había incurrido en faltas de disciplina punibles conforme a la legislación militar. En primer lugar, estableció que su condición de diputado no lo eximía de la jurisdicción disciplinaria castrense. En segundo lugar, subrayó que Aguirre gozaba de pleno estado militar, con todas las prerrogativas y obligaciones que ese estado implicaba. Esto último, pues se encontraba en actividad[17], percibía un sueldo militar íntegro, hacía uso de uniforme y ejercía facultades disciplinarias respecto a sus subalternos, así como también estaba sujeto a las de sus superiores. Además, se dejó asentado que la aplicación de la disciplina militar no interfería con los privilegios e inmunidades parlamentarias reconocidos por la Constitución, dado que el caso no reportaba arresto ni pena corporal que obstaculizara el libre ejercicio del mandato legislativo. Tampoco se trataba de un proceso criminal que requiriera desafuero previo. Sobre la base de estos dictámenes, el 24 de febrero de 1915 el presidente Victorino de la Plaza firmó un decreto imponiendo a Aguirre la sanción de cuatro meses de suspensión de empleo, de acuerdo con las disposiciones del Código de Justicia Militar y el Reglamento de Faltas de Disciplina.[18]

El episodio de Aguirre y el “Rivadavia” tuvo amplia repercusión en la prensa porteña.[19] El diario *Crítica*, por ejemplo, lo presentó con sátira y teatralidad, expresando que todo era una revancha personal de un Sáenz Valiente resentido con Aguirre, por sus ataques en el Congreso en diciembre del año anterior y por haberle “robado su derecho de pernada” sobre el acorazado:

Como se recordará [...] Aguirre, en aguas del recinto, atacó una vez, torpedeó y batió al ministro de Marina. Como si no bastara ese agravio, [...] Aguirre violó una tarde una orden ministerial, robando al contralmirante su derecho de pernada sobre el ‘Rivadavia’. Una y otra afrenta fueron cuidadosamente atesoradas por el señor Sáenz Valiente [...] hasta que pegó la ominosa puñalada. Desde hoy y por cuatro meses, el capitán Aguirre queda reducido a la categoría de un simple ciudadano [...]. Un elemental diputado Aguirre, sin galones, ni grado, ni sueldo. Así se venga de sus enemigos el contralmirante. La revancha es dulce como el amor furtivo.[20]

El incidente, más allá de su cariz anecdótico, puso en evidencia el trasfondo de tensiones entre la autoridad política y la disciplina militar, así como las fricciones personales que atravesaban a la Armada. No era un detalle menor que Sáenz Valiente y Aguirre se hubieran iniciado juntos en la carrera naval y que fueran compañeros de promoción en la Escuela Naval Militar. Pero Sáenz Valiente alcanzó mayor rango en la Armada, mientras que Aguirre volcó sus energías hacia la política y se convirtió en diputado nacional. En ese sentido el conflicto se tornaba complejo. Sáenz Valiente debía sancionar a un antiguo camarada, invocando su autoridad jerárquica,

mientras que Aguirre pretendía situarse por encima de ese poder, reivindicando los fueros y prerrogativas derivados de su investidura parlamentaria.

Para quienes integraban la Fuerza, la situación era simple: Aguirre había desobedecido una orden directa de un superior y debía ser sancionado en consecuencia. Así lo expresó el capitán de navío Julián Irizar, jefe de la comisión naval argentina en Londres, quien consideró que el conflicto fue una “tontera” muy grande. Ese “diputado radical marino”, según Irizar, había “perdido el sentido común” y actuado como un “atolondrado”.^[21] En sentido similar se inscriben los comentarios del contralmirante Juan Martín, jefe de la comisión naval argentina en Estados Unidos, quien se los hizo llegar por carta al propio Aguirre.

[...] en el asunto de tu visita al Rivadavia, [...] siento decírtelo, tengo que mirar del lado del Ejecutivo, que es el que debe manejar la espada y la disciplina. [...] una vez que el ministro prohibió la ida, creo que ha hecho bien en mantener su orden, y en la consiguiente aplicación de castigos a los que han faltado.^[22]

Pero Aguirre estaba convencido de que debían primar sus fueros parlamentarios. Un diputado nacional –sostenía– no podía quedar sometido a las órdenes de un ministro. Así lo manifestó semanas más tarde, cuando intentó apelar al Congreso para remover su sanción, alegando que la legislación militar no podía prevalecer sobre la Constitución.^[23] Al respecto, resultó elocuente la reflexión del semanario *Mundo Argentino*:

La legislatura está en el deber de velar por los fueros de sus miembros. Con el criterio del señor ministro, si el diputado Aguirre atacara sus procederes en la cámara merecería otro arresto, y a este paso los diputados que pertenezcan al ejército o a la marina estarían en condición de dependientes del ministro respectivo.^[24]

En resumen, el caso de Aguirre reveló hasta qué punto las disputas personales y políticas podían tensionar la disciplina naval y proyectarse en la arena pública. Pero esas no eran las únicas dificultades que enfrentaba la Armada en aquellos años. A los conflictos derivados de la presencia de un diputado que, al mismo tiempo, era un oficial naval en actividad, se sumaron otros problemas, como los accidentes y varaduras que afectaron a distintas unidades de la flota, a los que se dedicará el siguiente apartado.

Los incidentes en los buques de la Armada

Durante 1915 y 1916 se produjeron varios accidentes en distintos buques de guerra. El acorazado “Rivadavia” quedó varado a mediados

de mayo de 1915 en la entrada de la dársena del puerto de Buenos Aires, con la quilla hundida en cincuenta centímetros de lecho marino. Las autoridades debieron esperar a que la marea subiera para liberarlo y trasladarlo a Puerto Militar (Bahía Blanca). Aunque el buque no sufrió daños, el episodio causó revuelo en la prensa, dado que se trataba de una nave poderosa, recientemente adquirida y que había representado un fuerte desembolso para el Estado argentino. En marzo y septiembre de 1916, el “Rivadavia” volvió a accidentarse al encallar contra un bajo fondo en la salida de Puerto Militar, del cual solo pudo desprenderse cuando la marea subió. En ambas ocasiones el buque debió someterse a reparaciones.[25]

Otra embarcación accidentada fue el crucero acorazado “Belgrano”, construido en Italia en 1896. En su momento había constituido el núcleo del poder naval argentino, junto con sus gemelos “Garibaldi”, “Pueyrredón” y “San Martín”. Sin embargo, para 1915 ya era un buque anticuado que había quedado rezagado frente a los últimos adelantos en tecnología naval. En junio de ese año, pocos días después de recibir algunas modernizaciones destinadas a prolongar su vida útil, el “Belgrano” encalló contra unos bancos de arena en Punta Asunción, en la costa sur de la provincia de Buenos Aires. La prensa se hizo amplio eco del accidente. El periódico *La Vanguardia* denunció que las autoridades de la Armada habían intentado mantener el hecho en secreto e incluso habían acuartelado a la tripulación para evitar filtraciones. La nave sufrió roturas y abolladuras en las planchas exteriores y en el fondo del casco, y su reparación insumió varios miles de pesos. El diario aprovechó el episodio para cuestionar a la institución naval, atribuyendo el accidente a la ineptitud del comandante del “Belgrano”, capitán de fragata Enrique Moreno, “persona grata” al ministro Sáenz Valiente y “miembro conspicuo del círculo que sigue su mala práctica naval”, quien además estaba próximo a ser ascendido por sus “méritos de obsecuente servidor del ministro”. [26]

En abril de 1916 encalló el transporte “Guardia Nacional”, de construcción británica y adquirido por la Argentina a fines del siglo XIX. El accidente ocasionó averías de consideración y la embarcación debió ser remolcada hasta su base. Las reparaciones costaron más de cincuenta mil pesos.[27] Al mes siguiente, otro buque, el “Patria”, un crucero liviano también adquirido a Gran Bretaña a fines del siglo XIX, varó en las proximidades de la costa de Quequén, aunque sufrió daños menores y afortunadamente logró continuar su navegación. [28]

La sucesión de varaduras en los buques de la Armada llamó la atención de diarios como *La Prensa*, el más importante y de mayor tiraje del país. El medio reconocía que tales percances eran posibles y podían ocurrir por circunstancias comunes de la navegación, pero

cuestionaba el hermetismo con que la Armada investigaba las causas y, sobre todo, la protección brindada a los comandantes responsables, a quienes no se sancionaba por su impericia como era debido.[29]

Por su parte, la situación también tuvo su costado político. Varios oficiales cercanos al ministro Sáenz Valiente lo advirtieron sobre los “propósitos de los radicales” de interpelarlo en el Congreso una vez se abrieran las sesiones legislativas. El contralmirante Daniel Rojas Torres, a cargo de la Prefectura General de Puertos, señalaba que Diógenes Aguirre promovería un pedido de explicaciones sobre los accidentes y la impunidad de los responsables:

[...] conversando con un retirado que encontré en la Intendencia de la Armada sobre los propósitos de los radicales una vez se abra el Congreso me dijo que Aguirre [iba] a promover una interpelación al ministro de Marina, sobre las averías frecuentes que sufren los buques de la Armada y la impunidad [con] que quedan los culpables, especializándose con [los buques] Belgrano, Rivadavia y Guardia Nacional.[30]

El contralmirante Manuel Domecq García, comandante en jefe de la Escuadra de Mar, le comunicó por carta a Sáenz Valiente que los accidentes habían sido “una maldita fatalidad” y “un error de recalada” y que no habían sido culpa de los oficiales que comandaban las embarcaciones. El acceso a Puerto Militar no era sencillo, pues era común encontrarse con “tiempos muy cerrados”, niebla, fuertes corrientes y la aparición de bancos de arena que no figuraban en las cartas. Pero, más allá de lo técnico, instaba a Sáenz Valiente a actuar con celeridad para evitar que “los malos” y sus “muchos enemigos” se le “echaran encima a mordiscos” y aprovecharan el asunto como pretexto para atacar a la Armada.[31] Le aconsejaba incluso adelantarse a la eventual citación parlamentaria y concurrir voluntariamente al Congreso:

[...] creo que debes de acudir antes que te lo pidan a probar con tu buena lógica que tu acción en la Marina no ha sido de Círculos, sino de justicia, de trabajo silencioso y de acción. Que nunca en nuestro país, se ha tenido una fuerza naval más poderosa en acción por más tiempo [...] que nunca se ha trabajado con más seriedad y pídeles que suspendan todo a esos señores senadores, que visiten la Escuadra [...] y que después juzguen tu obra y la de tus colaboradores que saben manejar sin torpeza ni ignorancia el material que tu como ministro les has confiado desde que llegó al país.

Tu ya te vas [...] que tu última defensa de la Marina sea tan altiva justa y altruista, como ha sido toda tu acción en el Ministerio, no esperes que te llamen, hacete preparar [...] y pone ante los ojos de los senadores las cosas en su lugar, desmarcando a los farsantes o a los vividores de la Marina.[32]

No obstante, la información disponible no permite confirmar si Sáenz Valiente llegó efectivamente a ser interpelado en el Congreso. Probablemente no haya ocurrido. En esos meses, además de ministro

de Marina, se desempeñaba como interventor federal en la provincia de Corrientes, designado por el presidente Victorino de la Plaza el 22 de marzo de 1916, tras la destitución del gobernador Mariano Indalecio Loza. Su misión consistía en resolver la legalidad de esa cesantía y garantizar el normal desarrollo de los comicios provinciales y nacionales que debían celebrarse en marzo y abril. Sáenz Valiente permaneció en Corrientes hasta junio de 1916 y, algunos meses después, en septiembre, se retiró de la Marina con el grado de vicealmirante, tras haber cumplido 44 años, 4 meses y 16 días de servicio (Desiderato, 2025).

Ya a fines de agosto, Sáenz Valiente había anticipado al presidente su decisión de retirarse, aparentemente para dar tiempo a que se resolvieran las próximas promociones del personal superior de la Armada y para que la vacante –junto con la conducción de la cartera de Marina– pudiera ser ocupada por un camarada en condiciones de hacerlo.[33] Lo que posiblemente Sáenz Valiente no imaginó fue que el nuevo presidente Hipólito Yrigoyen tendría otros planes para la institución, como veremos a continuación.

El cambio de gobierno

Desde su creación en 1898, la conducción del Ministerio de Marina había estado en manos de oficiales navales de reconocida experiencia y prestigio. El primer titular fue el comodoro Martín Rivadavia (1898–1901), seguido por Onofre Betbeder (en dos periodos: 1901–1904, como capitán de navío, y 1906–1910, ya como contralmirante), el capitán de navío Juan Martín (1904–1906) y, finalmente, el contralmirante – posteriormente ascendido a vicealmirante – Juan Pablo Sáenz Valiente (1910–1916). Esa tradición se quebró cuando Hipólito Yrigoyen asumió la presidencia el 12 de octubre de 1916 y designó al frente del Ministerio a un civil, Federico Álvarez de Toledo, que no tenía formación profesional ni conocimientos técnicos en asuntos navales. Por el contrario, era ingeniero agrónomo y hasta entonces se había desempeñado como secretario del Comité Radical de la Capital Federal. La designación fue recibida con marcado recelo por amplios sectores de la oficialidad (Desiderato, 2024: 31 y 33).[34] Sobre ello, el capitán de fragata Arturo Celery, agregado naval argentino en Alemania, decía:

El nombramiento de un ministro civil ha sido una torpeza y ello parece una consecuencia de la falta de acción conjunta de los almirantes que se han dejado arrebatar lo que nunca ha debido salir de entre ellos.

[...] es fama que la Marina se ha mantenido alejada de la política en contraposición del Ejército que se ha distinguido siempre por ello. ¿No

ocurrirá ahora que los compromisos de partido produzcan [...] hondas disidencias y empiece un periodo de anarquía y disolución?.[35]

Otros hechos acentuaron la tensión y el descontento dentro de la Armada. En primer lugar, sus partidas presupuestarias comenzaron a descender. Si en 1915 el Ministerio de Marina había recibido 26.440.452 m\$, a partir de 1916 fueron 21.262.198 y luego 24.472.407 en 1917.[36] En segundo lugar, el presidente Yrigoyen comenzó a intervenir en el régimen de ascensos y retiros. El personal naval se regía entonces por la Ley Orgánica No 4856 (1905), que regulaba sobre reclutamientos e ingresos a los distintos cuerpos, estado militar, ascensos, retiros y pensiones. 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 y 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 podían ser contralmirantes, vicealmirantes o almirantes– revisaba las fojas de servicio y concepto de cada uno de los postulantes y decidía a quién otorgar la promoción. El presidente Yrigoyen utilizó las facultades que le otorgaba la Ley Orgánica para favorecer a oficiales afines y demorar la carrera de aquellos que no tenían extracción radical, no adherían al régimen o bien carecían de los vínculos político-partidarios adecuados. Así, varios oficiales vieron acelerados sus ascensos gracias a su cercanía con Yrigoyen (Desiderato, 2024: 38 y 43).[37]

Diógenes Aguirre contaba con una trayectoria reconocida en la Armada, pero su doble condición de oficial en actividad y militante radical lo situaba en una posición ambigua frente a sus camaradas. El diario *Crítica* lo describía con mordaz ironía como “el anfibio Diógenes Aguirre, trucha de dura escama, que lo mismo nada en el mar que en la arena”.[38] La metáfora reflejaba con agudeza su capacidad de moverse en dos ámbitos que algunos contemporáneos consideraban incompatibles.

La Armada, orgullosa del profesionalismo de sus miembros, lamentaba tener en sus filas a un oficial que participaba activamente en la política partidaria, circunstancia que probablemente contribuyó al distanciamiento de Aguirre dentro del cuerpo naval. En ese contexto, un episodio particularmente ilustrativo tuvo lugar el 18 de enero de 1917, cuando Aguirre se batió a duelo con el contralmirante Juan Martín, recientemente regresado al país tras encabezar la comisión naval argentina en Estados Unidos. Cabe destacar que en el pasado ambos habían sido cercanos y solían intercambiar correspondencia de carácter personal.[39]

Todo comenzó cuando Aguirre sorprendió a Martín en el Ministerio de Marina formulando comentarios críticos sobre su persona. Según el testimonio del capitán Jorge Yalour, Aguirre “enrostró a Martín” y de allí resultó un duelo que “nadie pudo creerse [que] se llevaría a efectos tan rápidamente”. El lance se desarrolló en una quinta de San Isidro. Martín se comportó con “calma y serenidad admirables”, mientras que Aguirre actuó con mayor ímpetu y “llevó su carga a fondo”. El primero recibió una herida en la mano y otra en el rostro, en tanto que el segundo fue alcanzado en el antebrazo derecho, lo que dio por terminado el enfrentamiento. Tras el duelo, ambos se reconciliaron y “quedaron amigos”.^[40]

Tiempo después, Aguirre intentó comandar una división naval durante el receso parlamentario, con la autorización del propio Yrigoyen.^[41] Finalmente no llegó a ocupar ese cargo, pero la maniobra fue mal recibida por la oficialidad. Aunque formalmente seguía perteneciendo a la plana mayor activa de la Armada, hacía ya tiempo que Aguirre se mantenía alejado de la vida naval y resultaba chocante que pretendiera asumir un mando operativo recurriendo a sus vínculos con el presidente. Como advertía el capitán Yalour – entonces jefe de la División de Hidrografía, Faros y Balizas – en una carta a Sáenz Valiente – retirado, pero todavía atento a los asuntos de la Marina – se creía que todo era una estratagema para acelerar el ascenso de Aguirre a contralmirante.

Otra noticia que ha corrido es referente al deseo que tiene el Capitán Aguirre de mandar una División Naval durante el receso de las Cámaras. ¡Imagínese la sorpresa imponderable! Se cree ver en esta maniobra un pretendido mostrador para barajarse el ascenso. A pesar de su situación política – en auge hoy día – hay quienes sostienen que tal cosa no sucederá, pues se espera que el ministro estará bien informado con respecto a los méritos del Capitán Aguirre, con relación a los de otros candidatos probables. En general no hay ambiente para que prosperen las aspiraciones del Capitán Aguirre y en la Marina no se toma en serio tal ascenso.^[42]

Siguen aumentando los chismes respecto a ascensos, pero nadie puede definir de una manera categórica como han de sacarlo Contralmirante a Aguirre [...].^[43]

Y, sin embargo, tiempo después ese ascenso se concretó. Aguirre fue promovido al grado de contralmirante mediante un decreto del Poder Ejecutivo, dictado en agosto de 1917.^[44] En rigor, cumplía con los requisitos mínimos que establecía la Ley Orgánica para obtener ese ascenso, ya que había permanecido un tiempo mínimo de tres años como capitán de navío, comandado buques de primera clase –por ejemplo, los cruceros acorazados “9 de Julio”, “25 de Mayo” y “Garibaldi”, entre otros– y realizado con ellos viajes de mar.^[45] No obstante, no contaba con méritos superiores a los de otros compañeros que estaban igualmente en condiciones de ascender y que

nunca obtuvieron esa promoción, como el capitán de navío José Moneta y varios más (Desiderato, 2024: 41).

Poco después de obtener el ascenso, Aguirre solicitó su retiro de la carrera naval en octubre de 1918. Según parece, las razones invocadas fueron de salud, aunque las fuentes no permiten precisar mayores detalles. Desde entonces y hasta su muerte, ocurrida en noviembre de 1922, su vida transcurrió en la penumbra, lejos de la visibilidad pública que había alcanzado años antes. Una carta intercambiada entre Rojas Torres y Sáenz Valiente –sus compañeros de promoción en la Escuela Naval Militar– ofrece, sin embargo, un testimonio interesante sobre las dificultades que atravesó Aguirre en sus últimos días:

¡Que me cuentas del final del pobre Aguirre, internado en un manicomio! Y me expreso así, porque tengo la seguridad de tus nobles sentimientos y que serás el primero en perdonarle sus extravíos y lamentar su desgracia. Felizmente no tiene hijos. A la señora no le queda sino la pensión, pues parece que la estancia de Entre Ríos la tienen hipotecada en más de lo que vale, tal vez sin recibir el dinero [...].[46]

Conclusiones

La trayectoria parlamentaria de Diógenes Aguirre pone de relieve la temprana y conflictiva relación entre profesión militar y militancia política en la Argentina durante las primeras décadas del siglo XX. Su doble pertenencia –oficial en actividad y diputado radical– alteró preceptos no escritos acerca de cómo la Marina entendía que debían comportarse sus miembros: obediencia a la cadena de mando, disciplina profesional y alejamiento de las disputas partidarias. Las polémicas en torno a la Ley de Presupuesto de 1915, la propuesta de dar de baja algunos buques de guerra y vender los acorazados que estaban siendo construidos en Estados Unidos, y el episodio de desobediencia al visitar el “Rivadavia” en Bahía Blanca generaron un profundo malestar en la cúpula naval y desataron un debate en el seno de la institución. Resultaba especialmente inquietante que uno de los suyos –un marino formado en la Escuela Naval Militar, que había compartido cargos, destinos y la vida a bordo en los buques de la Flota– adhiriera a una fuerza política que cuestionaba los intereses de la propia Marina.

El cambio de gobierno inaugurado por Hipólito Yrigoyen en 1916, con su designación de un ministro civil sin formación naval y su intervención en la carrera profesional de los oficiales, profundizó ese malestar en la Fuerza. Aguirre no sólo cuestionaba y criticaba los asuntos de la Marina desde su banca en el Congreso, sino que también se beneficiaba de la política radical, valiéndose del entrometimiento presidencial en el sistema de ascensos para alcanzar el grado de

contralmirante. Los recelos frente a Aguirre, el duelo con el contralmirante Martín y la controversia en torno a la legitimidad de su promoción revelan hasta qué punto la irrupción del radicalismo en la Marina generó tensiones internas.

Diógenes Aguirre no fue el único oficial de la Marina que se volcó a la militancia radical y accedió a una banca en el Congreso. También lo hicieron Lauro Lagos y Tomás Zurueta durante los periodos 1916–1920 y 1924–1928, respectivamente. La emergencia de estos “diputados marítimos”[47] abre una serie de interrogantes: ¿cómo repercutió su actuación en el resto de la oficialidad, especialmente entre quienes mantenían convicciones políticas distintas o se aferraban a la neutralidad profesional? ¿Fue percibida su conducta como una traición a la institución o como una vía legítima para ampliar la influencia de la Armada en el escenario político nacional? ¿Qué estrategias desplegaron los sectores más conservadores de la Marina para contrarrestar la presencia de estos marinos radicales en el Congreso? Estas preguntas, lejos de agotarse en el caso de Aguirre, abren interesantes líneas de investigación para futuros trabajos.

Referencias bibliográficas

- Abraham, Andrés (2019). “La alpargata contra la corbata’. La representación del adversario político en la campaña electoral para la gobernación de Mendoza (1917–1918)”. *Coordenadas*, 6 (2), pp. 21-43.
- Abraham, Andrés (2021). “Una cuestión de familia. La UCR Lencinista y la aporía de su institucionalización en la primera etapa de la democracia mendocina (1921–1946)”. *Miriada*, 14(18), pp. 103-144.
- Avellaneda, Aldo (2019). “Distancia y compromiso (primera parte). El mundo militar y la cuestión política en Argentina a inicios del siglo XX”. *Cuadernos de Marte*, 10(17), pp. 217-257.
- Avellaneda, Aldo (2022). “Distancia y compromiso (segunda parte). Romanticismo militar y Defensa Social en las primeras décadas del siglo XX en Argentina”. *Historia & Guerra*, 2, pp. 44-77.
- Belini, Claudio y Badoza, Silvia (2014). “El impacto de la Primera Guerra Mundial en la economía argentina”. *Ciencia Hoy*, 24(139), pp. 21-26.
- Burzio, Humberto F. (1972). *Historia de la Escuela Naval Militar*. Tomo 1. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales.
- Cantón, Darío (1971). *La política de los militares argentinos: 1900–1971*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.
- Compagnon, Olivier (2014). *América Latina y la Gran Guerra. El adiós a Europa (Argentina y Brasil, 1914–1939)*. Buenos Aires: Crítica.
- Compagnon, Olivier; Foulard, Camille; Martin, Guillemette y Tato, María Inés (Coords.) (2018). *La Gran Guerra en América Latina. Una historia conectada*. México D.F.: CEMCA.
- Dalla Fontana, Luis Esteban (2014). “Los militares argentinos dijeron... La Gran Guerra en las publicaciones militares entre 1914 y 1918”. *Revista de la Escuela Superior de Guerra*, 93(591), pp. 65-100.
- Desiderato, Agustín (2022). *Defensa e intereses marítimos. Un estudio acerca de la influencia de la Primera Guerra Mundial en la Armada Argentina (1914-1928)*. Buenos Aires: Teseo Press.
- Desiderato, Agustín (2024). “La relación de la Armada Argentina con la primera presidencia de Hipólito Yrigoyen (1916–1922): dinámicas, tensiones y conflictos”. *Temas de historia argentina y americana*, 32, pp. 27-46.
- Desiderato, Agustín (2025). “Un marino en el escenario político: Juan Pablo Sáenz Valiente y la intervención federal de Corrientes de 1916”. *Folia Histórica del Nordeste*, 53, pp. 9-28.

- Dick, Enrique y Schiavo, Gustavo (2020). *La profesionalización en el Ejército Argentino (1914–1928)*. Buenos Aires: Círculo Militar.
- Ferrari, Marcela (2008). *Los políticos en la república radical: prácticas políticas y construcción de poder (1916–1930)*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.
- Forte, Riccardo (1999). “Génesis del nacionalismo militar. Participación política y orientación ideológica de las Fuerzas Armadas Argentinas al comienzo del siglo XX”. *Signos Históricos*, 1(2), pp. 103-155.
- Forte, Riccardo (2003). *Fuerzas armadas, cultura política y seguridad interna. Orígenes y fortalecimiento del poder militar en Argentina (1853–1943)*. México D.F.: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Franco, Marina (2020). “Ejército, conflicto social y orden interno en la Argentina de comienzos del siglo XX”. *Revista Universitaria de Historia Militar*, 9(19), pp. 208-230.
- García Molina, Fernando (1995). “El poder militar en la Argentina del Centenario, 1910–1914”. *Ciclos*, 5(9), pp. 167-184.
- García Molina, Fernando (2010). *La prehistoria del poder militar en la Argentina. La profesionalización, el modelo alemán y la decadencia del régimen oligárquico*. Buenos Aires: Eudeba.
- Montenegro, Guillermo (2002). *El Armamentismo Naval Argentino en la era del desarme*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.
- Ochoa de Eguileor, Jorge y Beltrán, Virgilio (1985). *Las fuerzas armadas hablan*. Buenos Aires: Paidós.
- Orona, Juan (1966a). *La Logia Militar que derrocó a Castillo*. Buenos Aires.
- Orona, Juan (1966b). *La revolución del 6 de septiembre*. Buenos Aires.
- Oyarzábal, Guillermo (2005). *Los marinos de la Generación del Ochenta*. Buenos Aires: Emecé.
- Piaggio, Mauricio (Comp.) (1997). *Promociones egresadas de la Escuela Naval Militar 1879–1996*. Buenos Aires: Estado Mayor General de la Armada.
- Pires, Ana Paula; Schmidt, Jan y Tato, María Inés (Eds.) (2021). *The Global First World War. African, East Asian, Latin American and Iberian Mediators*. London/New York: Routledge.
- Potash, Robert (1982) [1971]. *El Ejército y la Política en la Argentina (I). 1928–1945. De Yrigoyen a Perón*. Buenos Aires: Hyspamérica.
- Quinterno, Hugo (2014). *Fuego amigo: el ejército y el poder presidencial en Argentina (1880–1912)*. Buenos Aires: Teseo.

- Quiroga, Hugo (1985). *Estado, crisis económica y poder militar (1880–1981)*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.
- Realí, María Laura (2018). “Revolución y amnistía en Argentina. La definición de las esferas civil y militar en el levantamiento radical de febrero de 1905”. *Amnis (en ligne)*, 17.
- Rinke, Stefan (2017). *Latin America and the First World War*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Rouquié, Alain (1986) [1978]. *Poder militar y sociedad política en la Argentina*. Tomo 1. Buenos Aires: Hyspamérica.
- Ruiz Moreno, Isidoro (1998). *La Marina revolucionaria 1874–1963*. Buenos Aires: Planeta.
- Sáenz Valiente, Juan Pablo (1915). *Memoria del Ministerio de Marina correspondiente al ejercicio 1914–1915*. Buenos Aires: J. Weiss & Preusche.
- Scenna, Miguel Ángel (1980). *Los militares*. Buenos Aires: Editorial de Belgrano.
- Sillitti, Nicolás (2014). *El levantamiento armado de 1905. Estado, Ejército y delito político en la Argentina a comienzos del siglo XX*. Tesis de Maestría. Universidad de San Andrés.
- Scheina, Robert (1991) [1987]. *Iberoamérica. Una historia naval 1810–1987*. Madrid: San Martín.
- Soprano, Germán y Mellado, Virginia (2018). “Militares y élites en la Argentina del siglo XX y XXI. Problematicando definiciones teóricas y usos empíricos de las categorías”. *Población & Sociedad*, 25(2), pp. 157-188.
- Suriano, Juan (2017). “La Primera Guerra Mundial, crisis económica y agudización del conflicto obrero en Argentina”. *Estudios Históricos*, 30(60), pp. 93-114.
- Tato, María Inés (2004). *Viento de fronda. Liberalismo, conservadurismo y democracia en la Argentina, 1911–1932*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.
- Tato, María Inés (2017). *La Trinchera Austral. La sociedad argentina ante la Primera Guerra Mundial*. Rosario: Prohistoria.
- Tato, María Inés (Ed.) (2022). *Transatlantic Battles. European Immigrant Communities in South America and the World Wars*. Boston: Brill.

Weinmann, Ricardo (1994). *Argentina en la Primera Guerra Mundial: neutralidad, transición política y continuismo económico*. Buenos Aires: Biblos.

Notas

- 1 Archivo del Honorable Congreso de la Nación (en adelante HCDN), Archivo Parlamentario, Expedientes (en adelante ArcExp), “Proyecto de ley Orgánica de la Armada Nacional”, 17/07/1905.
- 2 Para un análisis del radicalismo mendocino durante las primeras décadas del siglo XX, véase Abraham (2019, 2021).
- 3 *Crítica*, 4/11/1922. “Contralmirante Diógenes Aguirre. Su fallecimiento”; *La Prensa*, 5/11/1922. “Contralmirante Diógenes Aguirre”; Cuando fue electo diputado en 1914, Aguirre se benefició de una modificación introducida en 1907 sobre la Ley Orgánica No 4856, que permitía a los oficiales en actividad solicitar licencia para desempeñar cargos políticos electivos sin dejar de percibir sus haberes como oficiales navales. De ese modo, logró mantener su grado de capitán de navío con todas las prerrogativas del caso, mientras ejercía simultáneamente su mandato legislativo (HCDN, ArcExp, “Varios - Modificación del artículo 24 de la Ley Orgánica de la Armada (5.846) y del Ejército (informado por escrito)”, 26/09/1907. Lo mismo ocurría con los oficiales del Ejército. Ser militar en actividad y legislador era compatible y estaba contemplado por la Ley Orgánica del Ejército No 9675 (Ferrari, 2008: 223).
- 4 HCDN, ArcExp, “Aguirre Diógenes - Suspensión de algunas obras autorizadas por ley 5944 y construcción de obras públicas en el puerto de la Capital”, 24/09/1914.
- 5 Sobre los impactos de la Primera Guerra Mundial en la Argentina existe una amplia y variada producción historiográfica. Véase Weinmann (1994); Compagnon (2014); Belini y Badoza (2014); Dalla Fontana (2015); Tato (2017, 2022); Rinke (2017); Suriano (2017); Compagnon et al. (2018); Pires et al. (2021); Desiderato (2022).
- 6 *Crítica*, 28/12/1914. “La ‘reclame’ barata a los superdreadnoughts”.
- 7 *Crítica*, 29/12/1914. “Gran batalla naval en el Congreso”. La postura del periódico *Crítica* fue muy severa con el ministro Sáenz Valiente, a quien dedicó numerosos cuestionamientos y descalificaciones personales. El diario solía ironizar sobre su escasa experiencia de mar, lo cual no era cierto: “[...] sólo sabe navegar en el yacht presidencial, por las aguas mansas del río

Luján” (*Crítica*, 28/12/1914. “La ‘reclame’ barata a los superdreadnoughts”); “Y se enoja y se indigna contra la ignorancia de los diputados que sin haberse embarcado nunca, quieren discutir cosas de marina con él, que una vez fue hasta Martín García sin marearse y otra vez llegó hasta el Rosario, en muy buen estado” (*Crítica*, 29/12/1914. “Marinero de agua dulce”).

- 8 HCDN, ArcExp, “Repetto, Nicolás y otros - Enajenación de los acorazados Rivadavia y Moreno para crear el producto de la venta, el ‘Fondo agrario - escolar’”, 19/06/1914.
- 9 Archivo del Departamento de Estudios Históricos Navales (en adelante DEHN), Fondo Juan Pablo Sáenz Valiente (en adelante FJPSV), Caja 4, “Carta de O’Connor a Sáenz Valiente”, Puerto Militar, 29/12/1914.
- 10 DEHN, FJPSV, Caja 6, “Carta de Lagos a Sáenz Valiente”, Puerto Militar, 31/12/1914.
- 11 DEHN, FJPSV, Caja 7, “Carta de Yalour a Sáenz Valiente”, Camden, 6/02/1915. La cursiva es mía. Aguirre dirigía un establecimiento agrícola-ganadero en Entre Ríos.
- 12 “Telegrama de Sáenz Valiente al jefe del Arsenal de Puerto Militar”, Buenos Aires, 12/01/1915 (HCDN, ArcExp, “Aguirre, Diógenes. Presenta la nota por la que se le notifica del decreto del Poder Ejecutivo de la Nación, aplicándole la pena de los artículos 552 a 555 del Código Criminal Militar”, 12/03/1915).
- 13 “Telegramas entre Puerto Militar y el Ministerio de Marina”, 17/01/1915 y 19/01/1915 (HCDN, ArcExp, “Aguirre, Diógenes. Presenta...).
- 14 “Declaraciones de José Moneta, Eduardo O’Connor, Luis Almada, Julio Villegas, Manuel Lagos, Guillermo Jones Brown, Manuel Garay y Enrique Plate”, Buenos Aires, 25/01/1915 a 28/01/1915 (HCDN, ArcExp, “Aguirre, Diógenes. Presenta...).
- 15 “Declaración de Diógenes Aguirre” Buenos Aires, 29/01/1915 (HCDN, ArcExp, “Aguirre, Diógenes. Presenta...).
- 16 “Telegrama del Ministerio de Marina” Buenos Aires, 1/02/1915 (HCDN, ArcExp, “Aguirre, Diógenes. Presenta...). Si bien no lo declaró de manera explícita, es válido pensar que Aguirre en algún punto también se considerara merecedor de algún tratamiento particular, en virtud de haber sido designado comandante del acorazado Rivadavia mientras el buque se encontraba aún en construcción en los Estados Unidos (*La Prensa*, 12/08/1917. “Los ascensos en la Armada”).

- 17 Vale recordar que, por una modificación en la Ley Orgánica N° 4856, Aguirre consiguió mantener su grado de capitán de navío al mismo tiempo que desempeñaba su cargo legislativo. Este punto fue explicado en páginas anteriores.
- 18 “Orden General No 47. Dirección General del Personal”, Buenos Aires, 24/02/ 1915 (HCDN, ArcExp, “Aguirre, Diógenes. Presenta...).
- 19 *La Nación*, 8/03/1915. “Asuntos navales. El caso del capitán Aguirre”; *La Nación*, 10/03/1915. “El asunto del diputado Aguirre”.
- 20 *Crítica*, 24/02/1915. “La revancha del contraalmirante”.
- 21 DEHN, FJPSV, Caja 2, “Carta de Irizar a Sáenz Valiente”, Londres, 2/05/1915.
- 22 DEHN, Fondo Juan Martin [en adelante FJM], Carpeta “Comisión Naval a Estados Unidos...”, “Carta de Martin a Aguirre”, Nueva York, 7/07/1915.
- 23 *La Nación*, 13/03/1915 y 14/03/1915. “La reclamación del diputado Aguirre”.
- 24 *Mundo Argentino*, 24/03/1915. “Una pretensión absurda”.
- 25 *La Protesta*, 18/05/1915. “El ‘Rivadavia’ varado”; *La Vanguardia*, 9/03/1916. “Las averías del ‘Rivadavia’”; *La Prensa*, 6 de septiembre de 1916. “La encalladura del ‘Rivadavia’”.
- 26 *La Nación*, 19/04/1915. “Asuntos Navales”. *La Vanguardia*, 29/06/1915. “El acorazado ‘Belgrano’ encallado”.
- 27 *La Prensa*, 10/04/1916. “Actualidad. Adquisición de transportes para la Armada”.
- 28 *La Prensa*, 11/05/1916. “Varadura del crucero ‘Patria’”.
- 29 *La Prensa*, 29/04/1916 y 1/05/1916, 5/05/1916 y 12/05/1916. “La responsabilidad en la Armada”.
- 30 DEHN, FJPSV, Caja 4, “Carta de Rojas Torres a Sáenz Valiente”, Buenos Aires, 3/05/1916.
- 31 DEHN, FJPSV, Caja 6, “Carta de Domecq García a Sáenz Valiente”, 1/11/1916.
- 32 DEHN, FJPSV, Caja 6, “Carta de Domecq García a Sáenz Valiente”, 9/11/1916.
- 33 *La Prensa*, 1/11/1916. “El ministro de Marina. Su retiro de la Armada”.
- 34 En las demás carteras ministeriales, Yrigoyen también recurrió a militantes de la Unión Cívica Radical. En el Ministerio del Interior, por ejemplo, nombró a Ramón Gómez, cordobés que presidía el Comité Radical de Santiago del Estero; mientras que en Justicia e Instrucción Pública designó al riojano José Salinas, maestro normal y abogado, que hasta entonces se desempeñaba como inspector de escuelas en Jujuy. En el Ministerio de Guerra colocó a civiles: Elpidio

- González (1916–1918), expresidente del Comité Radical 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. Los nombramientos fueron percibidos en el Ejército como una afrenta y una clara muestra de desconsideración hacia la institución (Tato, 2004: 68 y 69; Rouquié, 1986 [1978]: 152).
- 35 DEHN, FJPSV, Caja 2, “Carta de Celery a Sáenz Valiente”, Berlín, 19/10/1916.
 - 36 HCDN, ArcExp, “Presupuesto de gastos de la administración y cálculo de recursos para el ejercicio económico de 1917”, 11/07/1916.
 - 37 Lo mismo ocurrió en el Ejército y la Policía Federal y otras fuerzas de seguridad (Tato, 2004: 74 y 75).
 - 38 *Crítica*, 14/02/1916. “El secreto de Menchaca”.
 - 39 Véanse, por ejemplo, sus cartas del 20/03/1915 y del 7/03/1915 (DEHN, FJM, Carpeta “Comisión Naval a Estados Unidos...”).
 - 40 DEHN, FJPSV, Caja 7, “Carta de Yalour a Sáenz Valiente”, Buenos Aires, 19/01/1917; *La Prensa*. 19/01/1917. “Incidente personal”.
 - 41 HCDN, ArcExp, “Diógenes Aguirre - Autorización para ocupar durante el curso de las sesiones el mando efectivo de la Fuerza Naval Movilizada”, 31/01/1917.
 - 42 DEHN, FJPSV, Caja 7, “Carta de Yalour a Sáenz Valiente”, Buenos Aires, 3/02/1917.
 - 43 DEHN, FJPSV, Caja 7, “Carta de Yalour a Sáenz Valiente”, Buenos Aires, 7/02/1917.
 - 44 *La Prensa*, 12/08/1917. “Los ascensos en la Armada”.
 - 45 HCDN, ArcExp, “Proyecto de ley Orgánica de la Armada Nacional”, 17/07/1905.
 - 46 DEHN, FJPSV, Caja 4, “Carta de Rojas Torres a Sáenz Valiente”, Buenos Aires, 13/02/1919.
 - 47 Expresión utilizada por el capitán Jorge Yalour en 1917 para referirse a Diógenes Aguirre y Lauro Lagos (DEHN, FJPSV, Caja 7, “Carta de Yalour a Sáenz Valiente”, Buenos Aires, 7/02/1917).

AmeliCA

Disponible en:

<https://portal.amelica.org/ameli/ameli/journal/422/4225643001/4225643001.pdf>

Cómo citar el artículo

Número completo

Más información del artículo

Página de la revista en portal.amelica.org

AmeliCA

Ciencia Abierta para el Bien Común

Agustín Daniel Desiderato

La Armada contra Diógenes Aguirre: oficial naval y diputado nacional por la Unión Cívica Radical (1914–1918)

The Navy versus Diógenes Aguirre: Naval Officer and National Deputy of the Unión Cívica Radical (1914–1918)

Estudios del ISHIR

vol. 16, núm. 44, 2026

Universidad Nacional de Rosario, Argentina

revistaestudios@ishir-conicet.gov.ar

ISSN-E: 2250-4397

DOI: <https://doi.org/10.35305/e-ishir.v16i44.2134>