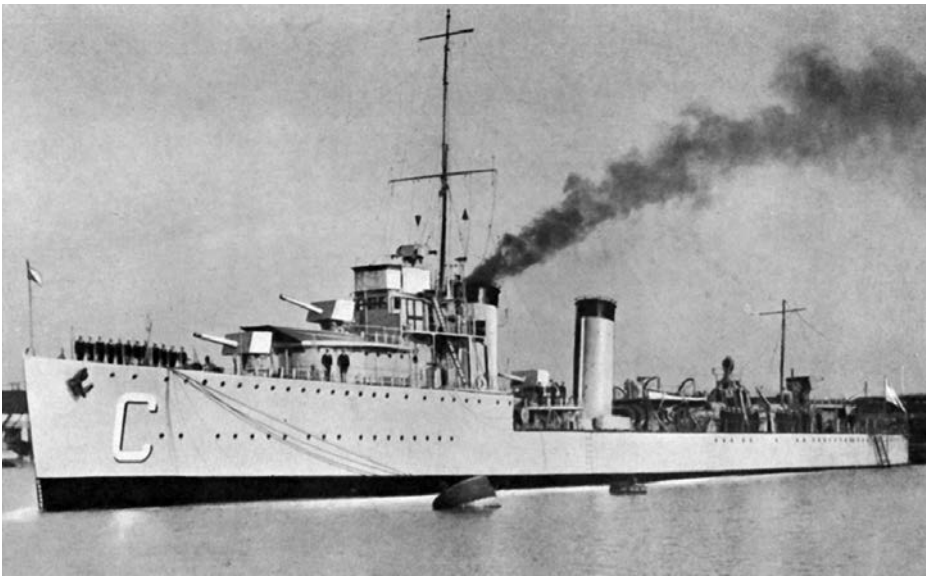
LA LEY NACIONAL SECRETA NÚMERO 11.378. ARGENTINA Y ESPAÑA

David RUBIO MÁRQUEZ
Doctor en Historia

A Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), en su *Resumen de Obras de 1926*, informaba de que el *destroyer* cabeza de flotilla *Churruca «*se encuentra actualmente listo, terminadas todas sus instalaciones, y se procede al montaje de la artillería, para una vez probada ésta, entregarlo a la Marina». Por su parte, el *Alcalá Galiano* «se encuentra listo para efectuar sus pruebas de mar, habiendo verificado con buenos resultados las pruebas sobre amarras» (1). Ambas unidades habían sido encargadas, junto con el *Sánchez Barcáiztegui*, por la Armada española. No fue su destinataria final al adquirirlas, en virtud de la Ley número 11.378, la Marina argentina. La SECN no desdeñó la venta de buques a otras marinas. Para ello mantuvo campañas publicitarias en la prensa extranjera (2). En su junta general de accionistas, su presidente, el conde de Zubiría, informaba de «la autorización concedida al Gobierno por el Real decreto de 25 de mayo pasado para ceder al de la Argentina los dos contratorpederos (cabezas de flotilla) *Churruca* y *Alcalá Galiano,* por el deseo de este último Gobierno de adquirir dichos buques después de examinar las proposiciones de los principales constructores del

(1) Sociedad Española de Construcción Naval: *Resumen de Obras 1926*. Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 1926, p. 39.

(2) Juan-García Aguado, José María: *La fábrica de acorazados. La Sociedad Española de Construcción Naval en Ferrol (1909-1936)*. Editores del Henares, Guadalajara, 2015, p. 27.



El destructor *Churruca* fue botado el 26 de junio de 1925. Se vendió a la Argentina pasando a denominarse ARA *Cervantes*. (Foto. *www.wikipedia.org*).

mundo y por la muestra de especial consideración de nuestras autoridades, para las de aquella República, constituye para la Sociedad motivo de legítimo orgullo» (3). Como demostración, tanto de su acertada dirección como de la pericia técnica de la empresa española, era presentado el acontecimiento desde las páginas de la REVISTA GENERAL DE MARINA (4). Por su parte, *El Financiero* resaltaba la conquista de un mercado exterior: «Ahí tenemos a la Sociedad Española de Construcción Naval, a la que debe España la gloria de que por primera vez se registre en su historia el soberbio ejemplo actual de que en leal concurrencia, cualitativa y cuantitativamente hablando, hayamos conseguido la conquista del mercado extranjero, representado por la compra por la Marina argentina de los *destroyers* españoles *Alcalá Galiano* y *Churruca*» (5). Miguel Primo de Rivera afirmaba: «No sé si hemos ganado o perdido en la venta de los cruceros (*sic*) a la Argentina, pero en el orden moral, espiritual y de las relaciones con la Argentina, hemos ganado seguramente» (6).

---

(3) *Revista Nacional de Economía*, tomo XXIV, mayo-junio 1927, p. 481.

(4) REVISTA GENERAL DE MARINA, tomo CI, 1927, pp. 77-78.

(5) *El Financiero,* número 1.368, 17 de junio de 1927, p. 1.195.

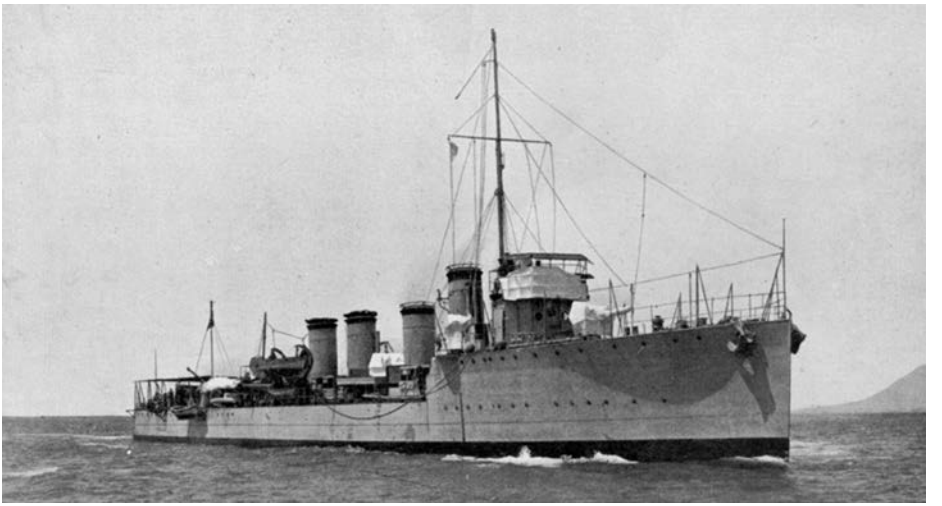
(6) BEN-AMI, Shlomo: *El cirujano de hierro. La dictadura de Primo de Rivera (1923-1930)*. RBA Libros, S. A., Barcelona, 2012, p. 191.

El presente artículo pretende analizar las raíces de la venta de los navíos a Argentina. Se estudiará, primero, el contexto español, haciendo hincapié en la política exterior del Gobierno de Primo de Rivera. Después, analizaremos la política de rearme naval argentina. La confluencia de ambas, en torno a la segunda mitad de la década de los años veinte del siglo pasado, posibilitó la importante operación comercial.

El contexto español

¿Podría transformar Primo de Rivera la anquilosada política exterior española en relación con Hispanoamérica? Después de la Primera Guerra Mundial las simpatías hacia Francia e Inglaterra se fueron convirtiendo en frustración y rencor. Entre los estadistas españoles se extendió la impresión de que a España le habían dado solo las migajas del reparto marroquí. Esta irritación se dirigía sobre todo contra Francia. La llegada de Primo de Rivera introdujo algunos cambios en la política internacional española. Jugó con la posibilidad de abandonar el Protectorado marroquí, amagó con formar un eje Madrid-Roma, se mostró exigente en la discusión del estatuto de Tánger y llegó a abandonar la Sociedad de Naciones. Se iniciaba así una fase de relativa rebeldía frente a la dependencia franco-inglesa con el fin de superar los estrechísimos márgenes que imponía a la acción exterior española. Como compensación a la herida ocasionada al orgullo nacional por el fracaso en la pretensión de ocupar un puesto permanente en el Consejo de la Sociedad de Naciones, la dictadura emprendió una campaña oficial para aumentar el prestigio internacional de España. Se imponía reactivar las relaciones con la comunidad hispanoamericana.

En el discurso pronunciado el 19 de noviembre de 1923 ante Pío XI, Alfonso XIII había pergeñado el futuro papel de España: líder y, al mismo tiempo, portavoz de las demandas e intereses hispanoamericanos. El sentimiento del monarca coincidía con una de las preocupaciones de Primo de Rivera: aumentar las relaciones con América. El acercamiento se manifestó de numerosas formas, con la realización de exposiciones y congresos: Exposición española en La Habana en 1926, I Congreso Iberoamericano de Aeronáutica de 1926, Congreso de la Prensa Latina de Madrid de 1927 y, la más espectacular, la Exposición Iberoamericana de Sevilla inaugurada en 1929. La potenciación de las comunicaciones trasatlánticas. El incremento de las relaciones culturales mediante la creación de los centros culturales españoles en Hispanoamérica. El aumento tanto del número de representaciones, de 11 a 14, como de embajadas, de 1 a 3, y en consecuencia de personal diplomático, de 27 a 34, español. Asimismo, se enviaron misiones militares a El Salvador, Colombia, Ecuador, Perú y Chile como ayuda para la organización de sus ejércitos y fuerzas policiales. Pero, sin duda, desde el punto de vista



Destructor *Alsedo*, botado en 1922, fue el primero de la clase del mismo nombre. (Foto. *www.wikipedia.org*).

propagandístico, el hecho fundamental de este período fue el viaje del *Plus Ultra* a Argentina (7).

El hidroavión despegó de Palos de la Frontera el 22 de enero de 1926 y arribó a Buenos Aires el 10 de febrero. La Armada española participó activamente en este periplo. Ramón Franco y Ruiz de Alda se entrevistaron con el ministro de Marina Honorio Cornejo en noviembre de 1925, que dispuso que el destructor *Alsedo* y el crucero *Blas de Lezo* acompañaran al hidroavión hasta América transportando el combustible y los recambios necesarios para el viaje. Además, demandó incluir en la tripulación al teniente de navío Juan Manuel Durán González. El *Alsedo* partió de Cádiz rumbo a Canarias y a Cabo Verde el 12 de enero de 1926 (8). El día 15 lo hacía el *Blas de Lezo* (9). Este último sirvió de estación de enlace y transmitió a la Compañía Nacional de Telegrafía sin Hilos las informaciones obtenidas en sus comunicaciones con el hidroavión (10). El crucero, como estaba previsto, recibió la orden de

(7) Pereira Castañares, Carlos: «Primo de Rivera y la diplomacia española en Hispanoamérica: El instrumento de un objetivo», en *Quinto Centenario*, número 10, 1986, pp. 131-156.

(8) *La Época*, 13 de enero de 1926.

(9) *La Correspondencia Militar,* 15 de enero de 1926. Revista General de Marina, tomo XCVIII, 1926, pp. 406-411.

(10) Marcilhacy, David: «La *Santa María* del aire: el vuelo trasatlántico del *Plus Ultra* (Palos-Buenos Aires, 1926), preludio a una reconquista espiritual de América», en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, número 28, 2006, p. 223.

regresar a España desde la escala de Pernambuco con el fin de reducir gastos (11). El *Alsedo* atracó en Buenos Aires. Los medios navales argentinos, inmersos en los estudios previos de un rearme naval, se interesaron por el navío español, que había demostrado sus cualidades marineras en la travesía atlántica. El barco «maravilló a los ingenieros argentinos. Bueno es que las Repúblicas hispanoamericanas se den cuenta de lo que pueden obtener en España del material naval» (12). Se producía la confluencia entre los intereses argentinos, adquirir nuevos barcos, y los españoles, aumentar las relaciones de todo tipo con Hispanoamérica.

Este interés posibilitó unos primeros contactos (13). Las conversaciones entre el almirante argentino Ismael F. Galíndez, el embajador argentino en España y los ministros de Hacienda y Marina españoles (14) culminaron en mayo de 1927 con la concesión de un empréstito a Argentina de 100 millones de pesetas que permitían sufragar la cesión:

«… al de la República Argentina los dos contratorpederos *Churruca* y *Alcalá Galiano,* que están próximos a ser entregados a nuestra Marina por la Sociedad Española de Construcción Naval, en las condiciones que deberán ser objeto del contrato que a estos efectos se otorgará entre el Ministro de Marina y el Embajador de la República Argentina en España» (15).

El contexto argentino

En octubre de 1922 asumió la presidencia argentina Marcelo Torcuato de Alvear. Designó como ministro de Marina al almirante Manuel Domecq García, que emprendió de inmediato la búsqueda de los fondos necesarios para la modernización de los acorazados y la renovación del material naval (16).

El Ministerio de Marina argentino designó, entre los oficiales que formaban parte del Estado Mayor, comisionados para preparar proyectos relacionados con la adquisición de navíos y armamentos. Redactaron un estudio sobre la situación del material naval argentino, sus deficiencias y las necesarias

(11) *La Correspondencia Militar*, 2 de febrero de 1926.

(12) *Unión Ibero-Americana*, febrero de 1926, p. 49.

(13) *El Siglo Futuro*, 5 de octubre de 1926.

(14) *La Correspondencia Militar*, 19 de mayo de 1927.

(15) *Vida Económica*, número 630, 30 de mayo de 1927, p. 214. Revista General de Marina, tomo C, 1927, pp. 906-909.

(16) VV. AA.: «Evolución del pensamiento estratégico naval argentino a lo largo de la Historia», en *Boletín del Centro Naval*, número 839, enero-abril 2011, p. 21. Venturini di Biassi, F. Nahuel: *Análisis de la política naval argentina a partir de la implementación de la Ley de Renovación del Material Naval, n.º 11.378*. Directora: Mabel Cernadas de Bulnes. Universidad Nacional del Sur, Humanidades, 2012.

adquisiciones. En base a este trabajo, se formuló el proyecto de Ley de Armamentos. En mayo de 1925 el Congreso solicitó a la mayoría de los almirantes que informaran sobre las compras necesarias para requipar la Armada. Elaboraron un plan inicial el 8 de junio. En el mismo aconsejaban la adquisición de tres cruceros ligeros, ocho destructores, ocho submarinos y un buque hidrográfico. Después de varias reuniones, el 22 de junio el Estado Mayor presentó un esbozo del proyecto de compras de material naval al Congreso. Se había modificado lo propuesto en el plan inicial: tres cruceros ligeros, seis destructores, dos grupos de tres submarinos y unidades fluviales. Además, planteaban la construcción de una dársena de sumergibles en Mar del Plata, una Escuela de Aviación en Punta Indio y diversos establecimientos en Puerto Belgrano y Buenos Aires, junto al material auxiliar necesario para cubrir las demandas del servicio. La inversión total ascendía a 75 millones de pesos oro.

El 4 de julio la Comisión de Guerra y Marina del Senado argentino recibía el proyecto para su estudio. Tres meses después era debatido en sesión secreta con la presencia de los ministros de Marina y de Hacienda. Manuel Domecq argumentó que no se trataba de aumentar el poder naval, se pretendía tanto sustituir a los buques de avanzada edad como la reposición de los destructores que no se habían entregado en virtud de las dificultades de la Primera Guerra Mundial. Se deseaba incorporar a la Armada 30.000 t frente a las 26.500 que habían ido desapareciendo desde 1910. Sometido a votación, el proyecto fue aprobado. Pasó a la Cámara Baja para ser debatido. Las dilaciones políticas de turno y la urgencia de otros temas retrasaron su debate hasta las sesiones legislativas del año siguiente. Domecq no dudó en expresar su congoja:

«Sobre nuestro proyecto de Renovación de armamentos y otras cosas, fueron al Congreso y allí están. El Parlamento Argentino sigue su vida de desgraciada politiquería, nada se hace, no se ha dictado una sola ley... el Proyecto de Ley Orgánica está en una de las órdenes del día de la Cámara de Diputados, pero me temo mucho que pueda tratarse en este año» (17).

Temiendo el Ejecutivo argentino la demora en la aprobación del proyecto de ley, sancionó el acuerdo del 18 de mayo de 1926. En el primero de sus tres artículos se autorizaba al Departamento de Marina la adquisición de «dos cruceros conductores de flotilla, dos exploradores, tres submarinos y dos barcos de vela y máquina para la policía marítima en los mares del Sur, con un tonelaje aproximado de 14.000 toneladas». Los gastos, que no podrían exceder de los 32 millones de pesos, serían imputados a la Ley 6.283. Se creó una comisión para visitar los principales astilleros europeos y realizar un

(17) Fernando Figueroa, Mauro: «El desarrollo naval argentino. Avances y retrocesos (1922-1938)», en *Revista Digital del Instituto Universitario Naval*, n.º 2, p. 19.

informe comparativo de los presupuestos enviados por las diferentes casas constructoras. Para dicho cometido fue designado el contralmirante Ismael Galíndez. A bordo del vapor *Avon*, en compañía del capitán Pastor, se desplazó a Londres (18). Viajó en los primeros días de julio de 1926 desde Londres a España. Tuvo una serie de entrevistas con Miguel Primo de Rivera, con Honorio Cornejo y Carvajal, ministro de Marina, y con el embajador argentino. Posteriormente visitó los astilleros, arsenales y buques más modernos de la Armada española. En el informe remitido al ministro de Marina argentino, Galíndez se mostraba pesimista sobre las posibilidades ofrecidas por la industria naval española. No obstante, solicitó a la Sociedad Española de Construcción Naval que le remitiese un informe con propuestas y presupuestos a Londres. La prensa española informó, con algunos errores, tanto de la decisión del Gobierno como de la visita de la vista del contralmirante argentino:

«El Gobierno ha destinado 32 millones de pesos para nuevas construcciones navales. El programa se cree que consistirá en dos cruceros, tres destructores, dos submarinos y dos cañoneros. Los nuevos buques se construirán en Europa, y para informar al Gobierno sobre este punto, se nombró una Comisión, bajo la presidencia del Almirante Galíndez. Esta Comisión ha visitado los principales astilleros europeos, entre ellos los que la Sociedad Española de Construcción Naval tiene.»

Además advertía del nuevo escenario naval que se configuraría en el cono sur de América: «De llevarse a cabo estas construcciones, la marina argentina adquirirá superioridad sobre las otras dos potencias navales sudamericanas, Brasil y Chile, siendo en la actualidad muy semejante el poder naval de estas tres potencias» (19).

En el mes de julio de 1926, Ismael Galíndez llegaba a Roma, siendo recibido por Benito Mussolini. El líder fascista estaba interesado en abrir el merca-

(18) *La Nación*, 17 de julio de 1926, p. 5.

(19) «Notas Marítimas», *El Globo*, 8 de septiembre de 1926, p. 1. También informaba, con mucha más precisión, la revista *España y América* en los siguientes términos: «Marina: proyecto de adquisición de dos cruceros ligeros, dos destructores, tres submarinos y dos buques de vela y máquina, para sustituir el escaso y viejo material flotante retirado ya, o próximo a ser retirado, de servicio, y para la debida protección y vigilancia que reclaman las grandes unidades navales, los acorazados *Rivadavia* y *Moreno,* completamente modernizados en Norte América». Número 13, 1 de julio de 1926, p. 290. Por su parte, la *Revista de las Españas* completaba la información: «La flota de guerra argentina está compuesta ahora de dos acorazados, construidos en 1914, de unas 28.000 toneladas, con 12 cañones de 30,5 centímetros, modificados muy recientemente, por lo que se les considera de gran valor militar; cuatro cruceros acorazados del tipo italiano *Garibaldi,* que, aunque de tipo muy anticuado, tienen valor relativo; un acorazado guardacostas; cuatro destructores, construidos en Alemania en 1911, y tres construidos en Inglaterra en 1896». Octubre-diciembre 1926, n.º 3-4, p. 271.

do sudamericano a la industria militar italiana y en potenciar las relaciones diplomáticas de Italia con los países latinoamericanos. Prometió, en caso de conseguir el contrato, facilitar los planos y especificaciones técnicas. Además, los barcos se realizarían con la última tecnología disponible por la Regia Marina italiana. Unos días más tarde, el marino argentino se trasladó a Francia para reunirse con los directivos de la casa Shneider y recorrer los principales astilleros. Su impresión fue negativa. En comparación con la industria naval italiana, la francesa aparecía como obsoleta. En ayuda de la opción francesa, a principios de agosto se presentó la posibilidad de cancelar el compromiso contraído en 1918 para adquirir productos argentinos por valor de 18.463.995 de pesos oro. Francia liquidaría su deuda con la construcción de buques para el país sudamericano. El informe remitido por Galíndez a Domecq García el 6 de agosto de 1926 se inclinaba a favor de la opción italiana para los cruceros, destructores y submarinos. Los barcos de vela previstos en el acuerdo de 18 de mayo deberían ser contratados en astilleros británicos. El ministro de Marina era, por su parte, partidario de aumentar las unidades construidas en astilleros del Reino Unido.

En este punto debemos recordar que el Congreso argentino no había aprobado aún el proyecto naval. El diputado socialista Antonio de Tomaso presentó el 15 de julio una interpelación al ministro de Marina para que informara sobre el estado de las finanzas de la Ley 6.283, unidades adquiridas, contratos rescindidos y si fueron implementadas medidas para hacer efectivo el citado decreto. Como se recordará, los fondos para las adquisiciones autorizadas en mayo procedían de dicha ley. Era el inicio de la ofensiva del partido socialista contra la política naval del Gobierno de Alvear. El 28 de julio se aprobaba, a petición de Tomaso, la constitución de una comisión especial para investigar el cumplimiento de la Ley 11.222 o de Modernización de los Acorazados de 1923. El 23 de septiembre daban comienzo los debates parlamentarios sobre la Ley 11.378. Los socialistas se opusieron a su aprobación argumentando los peligros de iniciar una carrera de armamentos navales con Brasil y Chile, la improductividad de los gastos militares que deberían ser empleados en mejorar la enseñanza y la aparición de una nueva política internacional proclive al diálogo y a la paz en el marco de la Sociedad de Naciones. Después de cinco sesiones, el 29 de septiembre, 89 diputados votaron a favor y 21 en contra. Los conservadores, antipersonalistas y los seguidores del expresidente Hipólito Irigoyen, con el que se había puesto en contacto la Armada para recabar su voto favorable, permitieron la aprobación de la Ley 11.378. A pesar de la enconada oposición del ministro de Marina, al discutirse el artículo tercero, se introdujo una modificación: la construcción de dos barcos que tuviesen exclusivamente un uso científico y estuviesen bajo el control directo de la Universidad de Buenos Aires. El 29 de septiembre el Senado aprobaba el Plan de Renovación Naval. La Ley se promulgaba el 5 de octubre de 1926. Muy pronto comenzaron las presiones de los países europeos para hacerse con el contrato

naval. El Reino Unido, que amenazaba con disminuir la importación de carne congelada argentina (20), contaba con el apoyo del importante sector exportador agropecuario, expresado por la Sociedad Rural Argentina; del Gobierno, interesado en la compra de los destructores en Inglaterra, y del embajador argentino en Londres, José Evaristo Uriburu. En contra, la opinión de Galíndez, argumentando que los precios británicos eran excesivos y que las prestaciones de las naves italianas eran equivalentes. Por su parte, Francia contaba con las simpatías de Alvear, deseoso de encargar tres submarinos a los astilleros galos, y del embajador argentino en París, Federico Álvarez de Toledo.

El 24 de septiembre el ministro de Relaciones Exteriores y Culto argentino, Ángel Gallardo, trasladaba un telegrama del embajador en España a Domecq. En el mismo se informaba de la disconformidad de Primo de Rivera con la no adquisición de buques en los astilleros españoles. No pensaba el dictador que Italia pudiese financiar la compra argentina e insistía en que España buscaba no un triunfo económico sino moral. Asimismo, se recordaba la compra de maíz argentino por valor de 40 millones de pesetas que España pensaba hacer. Galíndez mostró su disgusto por, a su juicio, el apresurado informe del embajador solicitando «la conveniencia de que habría de que el Gobierno hiciera presente a nuestros representantes en el extranjero que antes de transmitir noticias interesadas (…), como en el caso presente, agoten los recursos que tienen a su alcance para cerciorarse de la exactitud de sus informaciones» (21).

Finalizado el trabajo, Domecq García convocó a la Comisión de oficiales y almirantes para estudiar las propuestas y asesorar al Ejecutivo. En los primeros días de febrero de 1927 se envió un resumen de las gestiones realizadas por el jefe de la Comisión Naval al presidente de la República. Se proponía la adquisición de dos cruceros de 6.000 t en Italia, cuatro destructores que podrían ser realizados en el Reino Unido, Francia o Italia, tres submarinos que serían encomendados a Italia y, por último, tres buques hidrográficos encargados al Reino Unido. El Gobierno argentino encargó el 22 de febrero a Italia dos cruceros ligeros de 6.400 t, por un valor de nueve millones de pesos oro, los *Almirante Brown* y *25 de Mayo*, construidos en los astilleros Odero Terni Orlando de Génova, con un diseño basado en el primer tipo de crucero de la Regia Marina que cumplía los requisitos del Tratado de Washington, es decir, la clase *Trento* (22). En Francia se comprarían tres submarinos de 800/900 t por un valor de 3.600.000 pesos oro con el objetivo de saldar la deuda. Los sumergibles finalmente no fueron realizados en asti-

(20) TAMBURINI, Francesco: «Los *Tarantinos*, 1933-1960». *El Snorkel,* Buenos Aires, 2009, p. 117.

(21) VENTIRINI DI BIASSI, ob. cit. p. 37.

(22) «Características de los nuevos cruceros argentinos», en REVISTA GENERAL DE MARINA, tomo C I, 1927, pp. 64-65.

lleros galos. El 15 de octubre de 1927 se formalizaba el contrato de construcción con la Sociedad Cantieri Navale Franco Tosi de Legnano para tres submarinos. ¿Cuáles fueron las causas de esta decisión? Podemos apuntar: primera, las presiones de la Embajada italiana en Buenos Aires; segunda, la promesa realizada por el Duce en su entrevista de junio de 1926 al comisionado argentino de rebajar los precios hasta un millón de pesos oro y, por último, las excelentes condiciones técnicas de los barcos italianos, superiores a los franceses. El diseño propuesto pertenecía al ingeniero naval italiano Virgilio Cavallini, iniciado en 1925. Estas unidades se destacaban por su robustez, maniobrabilidad, velocidad y espacio interior. Estaban armados con ocho tubos lanzatorpedos de 530 mm (cuatro a proa y cuatro a popa), un cañón de 100 mm y eran tripulados por 40 hombres. Fueron bautizados como *Santa Fe*, *Salta* y Santiago *del Estero*. Su construcción se demoró y fueron recibidos en Argentina en 1933. Para compensar a Francia, descontenta, se adjudicó a la compañía gala la construcción de la dársena de submarinos en la Base Naval de Mar del Plata, con un presupuesto de 4.297.000 pesos oro. Aunque la ley preveía la adquisición de seis destructores, solamente se construyeron cinco, tres encargados al Reino Unidos y dos a España. En junio de 1927 se firmó un acuerdo con los astilleros británicos Samuel White & Co. para la adquisición de tres destructores por valor de 4.662.000 pesos oro, sin armamento, bautizados con los nombres de *Mendoza*, *La Rioja* y *Tucumán*. Además, se construyeron en el Reino Unido los remolcadores *Toba* y *Mataco* y los buques hidrográficos *San Juan* y *San Luis*.

Recibidos por el presidente de la República y por el embajador español Ramiro de Maeztu, atracaron en Buenos Aires en enero de 1928 los dos navíos procedentes de Cádiz. Después de ser visitados por Alfonso XIII, fueron entregados a la Armada argentina en el puerto de Cartagena. Posteriormente marcharon a Cádiz para montar la artillería y los tubos lanzatorpedos. En el crucero *General Belgrano* habían llegado sus nuevas dotaciones (23). Los argentinos cambiaron los nombres de los barcos, nominando *Cervantes* al *Churruca* y *Juan de Garay* al *Alcalá Galiano,* a pesar de la petición del diputado argentino Amadeo Videla para que conservasen los originales (24).

---

(23) *El Financiero*, número 1.391, 25 de noviembre de 1927, pp. 2.195-96. REVISTA GENERAL DE MARINA, tomo CI, 1927, p. 777.

(24) *Caras y Caretas*, 27 de junio de 1927. REVISTA GENERAL DE MARINA, tomo CI, 1927, pp. 417-418.