

O ALTFEL DE CURSĂ NAVALĂ ÎN AMERICA LATINĂ

*Dr. Marian BOZA**

Nu există o preocupare deosebită în rândul istoricilor români față de istoria modernă a țărilor din America Latină și, mai ales, față de conflictele militare care au avut ca subiect trasarea frontierelor postcoloniale. Despre existența unei adevărate curse a înarmărilor navale, la sfârșit de secol XIX și început de secol XX, nu avem nicio mențiune, singurele lucrări accesibile, și acestea într-un număr relativ redus, fiind cele publicate în limba engleză. Însă, cum vom putea observa în paginile următoare, există o bogată literatură de specialitate care urmărește acest subiect în limbile spaniolă și portugheză.

Între 1808 și 1823, edificiul colonial construit de Portugalia și Spania de-a lungul a trei secole de istorie s-a prăbușit, condamnat de evoluția generală a ideilor din secolul al XVIII-lea și subminat de viciile sale interne. Independența Americii Latine a urmat îndeaproape revolta celor treisprezece colonii engleze; fenomenul a fost de același ordin; cele două Americi au fost atrase împotriva patriei lor mamă de marele curent liberal al secolului al XVIII-lea; revolta coloniilor spaniole și portugheze a fost ecoul, la sud, al revoltei coloniilor anglo-saxone. Dar aici se termină analogia.¹

Perioada următoare obținerii independenței a fost marcată de numeroase conflicte pentru reglementarea problemelor teritoriale moștenite din epoca colonială. În acest sens s-au desfășurat războaie între Brazilia, Argentina și Uruguay în anii 1825-1828 și 1838-1851; între Paraguay, Brazilia și Argentina: 1864-1870; între Chile, Peru și Bolivia („Războiul Pacificului”) în perioada anilor 1879-1883. Multe alte dispute s-au desfășurat pe parcursul secolului al XIX-lea, multe rămase fără o rezolvare definitivă până astăzi. În plan intern, în republicile nou apărute, în ciuda tuturor bulversărilor politice, s-au consolidat structurile instituționale moderne, care urmau modelul S.U.A. Puterea politică a fost exercitată în cea mai mare parte de aristocrația creolă, care a continuat să păstreze economia într-o relație complementară cu fostele metropole. Prezența britanică în economia țărilor latino-americane va fi concurată din ce în ce mai ofensiv de Statele Unite. Tendințele dominatoare ale S.U.A. vor fi confirmate în cadrul războiului cu Mexicul din anii 1846 -1847. Prin tratatul de pace de la Guadalupe Hidalgo, din 2 februarie 1848, Mexicul a fost obligat să cedeze

* Școala Militară de Maiștri Militari a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”.

¹Chaunu, Pierre, *Histoire de l'Amérique latine*, Armand Colin, Paris, 1964, p. 59.

55% din teritoriul său, 2,3 milioane de km², adică actualele state California, Texas și părți din Arizona și New Mexico, primind drept compensație de la Statele Unite 15 milioane de dolari.

Anul 1903 a fost marcat în istoria relațiilor dintre S.U.A. și America Latină de intervenția Statelor Unite în Columbia, legată de construirea canalului dintre Atlantic și Pacific. În urma acestui eveniment, Panama s-a desprins de Columbia, iar Statele Unite și-au asigurat controlul strategic asupra zonei Canalului.²

Un deceniu înainte de izbucnirea războiului din 1914 a fost martorul unei expansiuni extraordinare a armamentului naval în rândul națiunilor care până atunci nu fuseseră implicate în lupta perenă pentru stăpânirea mării. Mania de a construi Dreadnought-uri, care a cuprins marile puteri în 1906, după introducerea acestui tip de către Anglia, s-a răspândit rapid în țările balcanice și în America de Sud. În câțiva ani, cele trei mari republici latino-americane - Argentina, Brazilia și Chile - au fost angajate într-o rivalitate navală aprigă, care era o contrapartidă respectabilă a celei care făcea ravagii în Europa. Opt cuirasate moderne au fost construite pentru puterile sud-americane, precum și un număr mare de distrugătoare, submarine, canoniere și ambarcațiuni auxiliare de război. Pe lângă considerațiile strategice, aceste nave au reprezentat o cheltuială financiară foarte substanțială. Niciuna dintre aceste țări nu era în măsură să-și satisfacă propria cerere de materiale navale, iar contracte în valoare de milioane de dolari au fost încheiate.³

Apariția revoluționarei nave de război de tip Dreadnought a dat impresia că, în competiția navală mondială, toate flotele o iau de la capăt și de la egal la egal. Noul design de navă de linie și-a depășit atât de mult predecesoarele încât navele de luptă pre-dreadnought, indiferent cât de noi erau, erau considerate nave de război de clasa a doua. Dintr-o dată, marinele latino-americane, care nu întreținuseră niciodată o navă de luptă de primă clasă, au primit oportunitatea de a o lua de la capăt. Și exista o mică națiune de imitat. În doar câteva decenii, Japonia a creat o marină modernă care a câștigat respectul puterilor navale mondiale, învingând gigantica Rusie. În acest aer de entuziasm și nervozitate, Brazilia a sărit în cea mai mare cursă a înarmării navale pe care lumea o cunoscuse până atunci, comandând două cuirasate.

² Doru Bratu, *Istoria relațiilor României cu țările Americii Latine (1866 - 2000)*, Editura Fundației România de Măine, București, 2004, pp. 17-18.

³ Seward W. Livermore, "Battleship Diplomacy in South America: 1905-1925", în *The Journal of Modern History*, Vol. 16, No. 1 (Mar., 1944), p. 31, <https://www.journals.uchicago.edu/doi/abs/10.1086/236787?journalCode=jmh>, accesat la 12 mai 2024.

Aceste prime cuirasate sud-americane au atras atenția în întreaga lume navală. Revista puternicei ligi navale britanice, *The Navy League Annual*, a remarcat: „Niciodată marina unei puteri minore nu a apărut atât de mult la orizontul internațional precum cea a Braziliei în ultimul an. Motivul este că această națiune a avut îndrăzneala de a comanda (nu doar de a «proiecta»; acest lucru se face lunar de către puteri ne semnificative) trei nave de război egale ca valoare de luptă cu orice nave aflate pe apă sau în construcție.” Speranțele braziliene de a avea supremație navală în America Latină și respectul care ar veni odată cu aceasta din partea marilor puteri din străinătate au fost spulberate în noaptea de 22 noiembrie 1910, când a izbucnit o revoltă gravă a flotei, soldată cu moartea mai multor ofițeri, inclusiv a căpitanului navei *MinasGerais*. Membrii echipajului cuirasatului recent livrat au jucat un rol important în această revoltă. Pe lângă problemele sale, noul președinte ales, Hermes Rodrigues da Fonseca, avea o economie grav afectată.⁴

Brazilia și-a schimbat din nou poziția și a deschis negocieri cu Armstrong pentru construirea unui cuirasat și mai mare, *Riachuelo*, care să aibă un deplasament de treizeci de mii de tone și să fie echipat cu tunuri de cincisprezece inci. Nu este clar dacă decizia de a se debarasa de *Rio de Janeiro* s-a bazat pe o incompatibilitate tactică, urmată de o schimbare de opinie și de comandarea *Riachuelo*, sau dacă Brazilia a vândut *Rio de Janeiro* pentru a obține o unitate mai puternică. Cel de-al patrulea cuirasat nu a fost niciodată realizat. Indiferent de situație, avantajul inițial obținut față de rivali prin intrarea timpurie în cursa cuirasatelor a fost pierdut în fața progresului rapid al tehnologiei și a acțiunilor altor mari puteri sud-americane.⁵

Rivalitatea dintre Argentina și Chile a provenit din disputele de frontieră privind Patagonia, cea mai sudică parte a continentului. Problema fusese parțial rezolvată după Tratatul de frontieră semnat în iunie 1881, prin care Argentina și-a cedat drepturile asupra Strâmătorii Magellan, acceptând că aceasta va fi chiliană, dar neutralizată pe termen nelimitat. Chile a păstrat, de asemenea, două treimi din Țara de Foc și coasta de vest a Anzilor și, în schimb, și-a închis pretențiile asupra Patagoniei argentinienne. Cu toate acestea, tratatul a fost destul de vag în anumite aspecte, în principal în ceea ce privește Insulele Picton, Nueva și Lennox, situate la sud de Canalul Beagle. Acest Tratat de frontieră dintre Argentina și Chile a rezolvat

⁴ Robert L. Sheina, *Latin America: a naval history, 1810-1987*, Annapolis: Naval Institute Press, 1987, p.81.

⁵ *Ibidem*, p. 82.

disputele teritoriale și a stabilit o nouă graniță la paralela 52 sud, urmând lanțul muntos Anzi.⁶ Prin urmare, în 1893, a fost semnat un protocol adițional care stabilea că Chile nu putea revendica niciun punct spre Atlantic, la fel cum Argentina nu putea revendica niciun punct în Pacific. În urma acestui fapt, tensiunile au continuat, iar ambele țări au început curând o cursă a înarmărilor care aproape le-a dus la prăbușirea economiilor, investind sume mari în modernizarea și extinderea puterii lor navale. Acordul transfrontalier cu Brazilia a permis Argentinei să se concentreze pe scena sudică, menținând sprijinul în Patagonia și demonstrându-și capacitatea militară. Construcția Bazei Navale Puerto Belgrano și a altor baze navale a răspuns acestei strategii. În 1898, a fost aprobată crearea Ministerului Marinei, reflectând importanța acordată problemelor navale. Marina Argentiniană a devenit astfel un instrument cheie pentru apărarea țării și relațiile internaționale. În 1899, Baza Navală Puerto Belgrano a fost fortificată prin instalarea de baterii de artilerie, marcând începutul Artileriei de Coastă. În 1905, Infanteria Marină a fost înființată definitiv prin Legea 4.856.⁷

Când disputele au escaladat până la punctul în care războiul părea inevitabil, așa-numitele Pacte din Mai au fost semnate în 1902. Două puncte cheie ale acestor acorduri au fost, pe de o parte, că ambele părți își vor supune diferențele arbitrajului Marii Britanii și, pe de altă parte, că se vor angaja să renunțe la achiziționarea de nave de război, fiind de acord să își reducă armamentul până când se va menține un anumit echilibru între flotele lor.

La scurt timp după aceea, a izbucnit o a doua cursă a înarmărilor, rezultat al politicii externe agresive a ministrului brazilian de externe, Baron de Río Branco. În 1904, Brazilia a adoptat o Lege a Armamentului care a dezechilibrat complet puterile navale regionale anterior echilibrate. A planificat un program de achiziții care includea trei nave de luptă de tip dreadnought - dintre care a primit în cele din urmă două, *Minas Gerais* și *São Paulo*, două crucișătoare de recunoaștere, zece distrugătoare și trei submarine. Republica Argentina a observat cu îngrijorare creșterea puterii

⁶ Juan I. Lioi Verde, "La modernización de la Armada Argentina. 1872-1902", în *Boletín del Centro Naval*, Número 864, Enero / Marzo 2025, p. 89, <https://appcentronaval.com.ar/web-cn/boletin/BCN864/864-LIOI-VERDE.pdf>, accesat la 17 aprilie 2025.

⁷ *Ibidem*.

militare braziliene și a decis să răspundă cu propriile legi de achiziții navale: Legea 4.586 din 1905 și Legea 6.283 din 1908.⁸

Capacitatea flotei argentinienne a crescut astfel de la 58.000 de tone în 1912 la peste 121.000 în 1916.⁹ În același timp, aceste programe navale au atras atenția Chile, care se temea să rămână în urma vecinilor săi. Astfel, a decis să se alăture cursei înarmărilor comandând două superdreadnought-uri - *Almirante Latorre* și *Almirante Cochrane* – și șase distrugătoare din Marea Britanie.¹⁰

ARGENTINA

Au trecut treizeci de luni după ce Brazilia a semnat contractele pentru construcția navelor sale de luptă înainte ca Congresul Argentinei să aprobe programul naval al lui Figueroa Alcorta. Legea nr. 6.283 din 17 decembrie 1908 a autorizat suma de 32.000.000 de dolari pentru achiziționarea a două cuirasate, șase distrugătoare și 12 torpiloare. De asemenea, aceasta a oferit puterii executive puterea de a crește achizițiile cu o navă de luptă, trei distrugătoare și patru torpiloare.¹¹ La 1 martie 1909, Argentina a lansat o licitație internațională – prima de acest fel din lume – pentru a primi oferte de la principalele firme de construcții din Europa și America de Nord. În acest scop, o comisie navală argentiniană a călătorit la Londra, prezidată de contraamiralul Manuel Domecq García, care s-a stabilit în exclusivista clădire din Victoria Street nr. 36 din Westminster, un cartier londonez select unde se aflau principalele departamente guvernamentale și birouri coloniale. Treizeci și unu de șantiere navale au răspuns apelului argentinian, prezentând peste o mie de planuri pentru diferite tipuri de nave, incluse în specificații. Comisia navală argentiniană a vizitat șantiere navale

⁸ Agustín Desiderato, „Preparándose para la guerra: la Armada Argentina y sus hipótesis de conflicto en Sudamérica durante la década de 1920”, *Revista Electrónica de Fuentes y Archivos* (REFA), Centro de Estudios Históricos “Prof. Carlos S. A. Segreti” Córdoba (Argentina), año 15, núm. 15, vol. 1, 2024, p. 51, <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/refa/article/view/43956/45783>, accesat la 29 mai 2025.

⁹ Sebastián Emiliano Morán, “Influencia de la Primera Guerra Mundial sobre la Armada Argentina: Decisiones en Torno a la Consolidación del Poder Naval y los Intereses Marítimos”, în *Revista de la Escuela de Guerra Naval (ESGN)*, N° 61, 1 Diciembre 2015, p. 239, https://cefadigital.edu.ar/bitstream/1847939/378/1/13_Revista_61_Influencia_de_la_primera_Guerra_w13.pdf, accesat la 16 septembrie 2024.

¹⁰ Agustín Daniel Desiderato, *The Argentine Navy and the First World War, 1914–1928: Defence and Maritime Interests*, Palgrave Macmillan, London, 2024, p. 21.

¹¹ Jorge R. Bóveda, “DIPLOMACIA DE ACORAZADOS: 1904-1915. La política naval argentina, rehén de los EE.UU.”, în *Boletín del Centro Naval*, Número 831, SEP / DIC 2011, p. 210, <https://appcentronaval.com.ar/web-cn/boletin/BCN831/831-BOVEDA.pdf>, accesat la 12 iulie 2024.

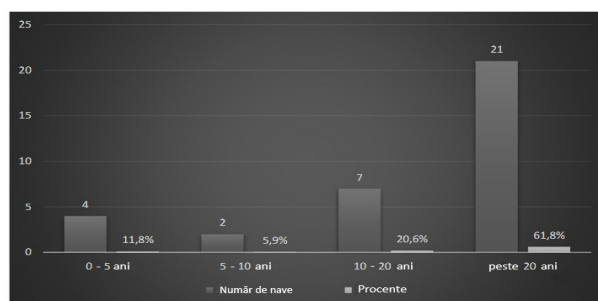
engleze, germane și austriece, ținând la distanță intermediarii lacomi ai companiilor de construcții.¹² Concurența pentru afacerile de milioane de dolari era acerbă și lipsită de scrupule. Firmele europene renumite se bucurau de sprijinul guvernelor respective, care nu ezitau niciodată să exercite presiuni diplomatice pentru a influența atribuirea contractelor propriilor compatrioți. Însă americanii erau pregătiți să facă orice pentru a smulge contractele de la cvasi-monopolul englezesc al pieței construcțiilor de nave de război. Numirea veteranului avocat corporatist Charles H. Sherrill pentru a purta negocierile la Buenos Aires, acționând în colaborare cu Departamentul de Stat și Departamentul Marinei, a permis Statelor Unite să obțină contractele pentru cele două nave de luptă pe 21 ianuarie 1910.¹³ Cu toate acestea, prevederile legii nu s-au materializat pe deplin, iar Republica Argentina a ajuns să semneze contracte doar pentru două nave de luptă construite în Statele Unite, *Rivadavia* și *Moreno*, care au ajuns în țară în timpul Primului Război Mondial, și mai multe distrugătoare, dintre care a primit doar patru. Inițial, în 1909, doisprezece distrugătoare fuseseră comandate la șantiere navale din trei țări diferite: Germania, Anglia și Franța. Comenzile din Germania au sosit în 1912 și s-au numit *Catamarca*, *Córdoba*, *Jujuy* și *La Plata*. Cu toate acestea, cele comandate în Anglia, sub numele de *San Luis*, *Santa Fe*, *Tucumán* și *Santiago*, nu au îndeplinit specificațiile de proiectare și au fost vândute Greciei. Cele comandate în Franța, numite *San Juan*, *Salta*, *Mendoza* și *La Rioja*, au suferit întârzieri în construcție și au fost rechiziționate de această țară când a izbucnit Primul Război Mondial. Același lucru s-a întâmplat cu patru distrugătoare — *San Luis*, *Santiago*, *Santa Fe* și *Tucumán* — pe care Argentina le-a comandat în Germania în 1913, înlocuindu-le pe cele britanice.¹⁴ Mai jos este prezentată starea flotei de război argentinienne în iulie 1914. Aceasta era formată din aproximativ 34 de unități. 60% dintre acestea aveau o vechime de peste două decenii, iar 20% erau în serviciu între zece și douăzeci de ani.¹⁵

¹²SebastiánEmilianoMorán, *op. cit.*, p. 210.

¹³*Ibidem*, pp. 210-211.

¹⁴Agustín Daniel Desiderato, *La PrimeraGuerraMundial y suimacto en la Armada Argentina (1914-1928)*, (Tesis de Doctorado, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras), 2022, p. 31, http://repositorio.filo.uba.ar/bitstream/handle/filodigital/16480/uba_ffyl_t_2022_se_desiderato.pdf?sequence=1&isAllowed=y, accesat la 16 martie 2024.

¹⁵*Ibidem*, pp. 31-32.



CHILE

Războiul civil din 1891 a fost o oportunitate excelentă de a experimenta, cel puțin parțial, flota de război chiliană modernă. O mare parte a marinei s-a alăturat mișcării rebele; cu toate acestea, unele nave au rămas loiale puterii executive. Această situație a creat condițiile pentru mai multe ciocniri între noile unități blindate. Cea mai importantă a avut loc în Golful Caldera, în care distrugătoarele loialiste *Lynch* și *Condell* au scufundat nava de luptă rebelă *Blanco Encalada* cu o torpilă Whitehead. Acest episod a marcat o piatră de hotar în istoria mondială a războiului naval. Cu toate acestea, sfârșitul rapid al războiului civil, cu bătăliile de la Con Con (21 august) și Placilla (14 septembrie), și demisia lui Balmaceda, au împiedicat un impact mai mare asupra flotei chilene.

Odată ce criza internă s-a încheiat, Chile și-a recâștigat locul în cursa înarmării. Au fost încorporate noi unități, multe dintre ele fiind comandate înainte de sfârșitul războiului civil. Flota a crescut din nou, atingând standarde din ce în ce mai impresionante. Drept urmare, până în 1893, armada depășea 31.000 de tone de deplasament. La acea vreme Chile menținea un avantaj semnificativ față de flota argentiniană.¹⁶

Pe 28 mai 1902, acordurile la care s-a ajuns au fost semnate la Santiago. Aceste acorduri, cunoscute sub numele de Pactele din Mai, au fost trei documente fundamentale în istoria diplomatică a ambelor țări: un Act Preliminar, un Tratat de Arbitraj General și o Convenție privind Limitarea Armamentului Naval. Anglia a fost de acord să fie numită din nou arbitru. Prin semnarea pactelor, Chile a obținut un mare succes diplomatic, bazat pe o politică de descurajare.

În atmosfera de liniște generată după semnarea Pactelor din Mai, comisia tehnică engleză a sosit la sfârșitul lunii iulie pentru a stabili granița

¹⁶ Pablo Lacoste, "Chile y Argentina al borde de la guerra (1881-1902)", în *AnuariodelCentro de EstudiosHistóricos "Prof. Carlos S. A. Segreti"*, Núm. 1, 2001, p. 315, <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/anuarioceh/article/view/23316/23071>, accesat la 16 mai 2024.

pe teren. În demarcarea frontierei, Sir Thomas Holdich nu a respectat liniile revendicate de niciuna dintre părți și a acționat politic, bazându-se pe o distribuție echitabilă a punctelor divergente și ocuparea de facto a teritoriului de la paralela 41 la 52. În plus, în trasarea teritoriului au prevalat și considerațiile strategice, întrucât securitatea militară a uneia sau alteia în unele localități era prezentă. În hotărârea emisă la 20 noiembrie 1902 de regele Eduard al VII-lea, din cei 94.140 de kilometri pătrați disputați, Chile a păstrat 54.225 km², iar Argentina 39.915 km².¹⁷

Competiția navală de până atunci a fost una acerbă, creșterea tonajului naval al principalelor nave de luptă pentru cele două țări vecine și rivale fiind unul evident.¹⁸

Anul	Chile	Argentina
1892	13.490	16.535
1893	20.390	20.035
1894	17.390	18.010
1895	22.390	18.010
1896	22.390	23.386
1897	34.884	26.274
1898	42.254	51.274
1899	42.254	51.274
1900	42.254	51.274
1901	42.254	51.274
1902	47.804	51.274
1903	71.804	67.274

Forța navală disponibilă în 1914 era, în esență, ceea ce mai mulți istorici au numit Flota 900, adică grupul de nave dobândite de la începutul consolidării navale inițiate de Balmaceda și continuate ulterior de Montt și ErrazurizEchaurren, stimulate acum de competiția geopolitică cu Argentina și de amenințările de război din 1896 și 1898. Nucleul Marinei era compus din următoarele nave:

¹⁷ Luis Cáceres, "El impacto en la Armada y Ejército de Chile de la carrera armamentista con Argentina, 1892-1902", în Cristian Garay, Claudio Tapio, *Las relaciones internacionales regionales de Chile hacia 1904*, Ariadna Ediciones, 2021, p. 75, https://muse.jhu.edu/pub/328/oa_edited_volume/chapter/2988348/pdf, accesat la 17 februarie 2023.

¹⁸ *Ibidem*, p. 70.

Tip de navă și nume	Anul intrării în serviciu	Deplasament	Armament	Viteză
Cuirasat <i>Capitan Prat</i>	1893	6.900 tone	4-9,4" (4x1), 8-4,7" (4x2), 6-6lb (6x1), 4-3lb (4x1), 10-1 lb (10x1), LT 4-18"	19,5 Nd
Crucișător protejat <i>Blanco Encalada</i>	1895	4.560 tone	2-8" (2x1), 10-6" (10x1), 12-3 lb (12x1), LT 5-18"	22,8 Nd
Crucișător protejat <i>Esmeralda</i>	1897	7.000 tone	2-8" (2x1), 16-6" (16x1), 8-12 lb (8x1), LT 3-18"	22 Nd
Crucișător protejat <i>Ministro Zenteno</i>	1897	3.400 tone	8-6" (8x1), 10-6 lb (10x1), 4-1 lb (4x1), LT 3-18"	20 Nd
Crucișător blindat <i>O'Higgins</i>	1898	8.500 tone	4-8" (4x1), 10-6" (10x1), 4-4,7" (4x1), 10-12 lb (10x1), 10-6 lb (10x1), LT 3-18"	21,5 Nd
Crucișător protejat <i>Chacabuco</i>	1902	4.160 tone	2-8" (2x1), 10-4,7" (10x1), 12-12 lb (12x1), 6.3 lb (6x1), LT 3-18"	23 Nd

Această forță era susținută de patru categorii de unități mai mici, de vechimi și capacități diferite. Torpiloarele *Talcahuano* (fosta Lynch) și *Tomé* (fosta Condell) au ajuns în Chile în 1891 și au format coloana vertebrală a flotei guvernamentale în timpul Războiului Civil. Ambele nave au fost folosite constant în timpul conflictului și au scufundat cuirasatul *Blanco Encalada* în Caldera. La începutul secolului al XX-lea, acestea fuseseră complet renovate și, în 1914, se aflau încă pe lista navală și erau folosite pentru patrulare și escortă. De asemenea, pe lista navală se aflau cele patru distrugătoare din clasa „Laird” (*Capitán Orella*, *Capitán Muñoz Gamero*, *Teniente Serrano* și *Guardiamarina Riquelme*) încorporate în Marină în 1897. Acestea cântăreau 300 de tone, aveau o

viteză de 30 de noduri și erau înarmate cu un tun de 76 mm, cinci tunuri de 57mm și două tuburi lansatoare de torpile. În plus, Marina avea trei distrugătoare din clasa Merino Jarpa (*CapitánMerino Jarpa*, *CapitánO'Brien* și *CapitánThomson*), cântărind 350 de tone, funcționând la 30 de noduri și înarmate cu un tun de 76 mm, cinci tunuri de 57 mm și două tuburi lansatoare de torpile de 457 mm. În cele din urmă, în 1914, imediat înainte de începerea războiului, distrugătoarele *Lynch* și *Condell*, fiecare cu un deplasament de 1.400 de tone, cu o viteză de 31 de noduri și înarmate cu șase tunuri de 102 mm, două mitraliere și șase tuburi lansatoare de torpile de 457 mm, au fost puse în serviciu naval. Aceste nave făceau parte din Planul Centenar pentru modernizarea Marinei și, dintre toate forțele navale, erau singurele care puteau fi considerate cu adevărat moderne.¹⁹

Până în 1914, celelalte nave din Planul Centenar menționat anterior erau în construcție: două nave de luptă moderne, șase distrugătoare și două submarine. Primele opt au fost construite în șantierele navale britanice, iar submarinele în Statele Unite. Întregul plan, dar mai ales cele două Drednoughts, au reprezentat răspunsul Chilei la noua competiție navală inițiată de Brazilia în 1910, prin construirea a două nave de luptă - *MinasGerais* și *Sao Paulo* - urmate de Argentina cu încă două (*Moreno* și *Rivadavia*). Deoarece, în ciuda stabilității regionale relative, niciuna dintre cele trei țări nu putea accepta o inferioritate militară manifestă față de cel puțin una dintre celelalte, Chile a ordonat construcția celor două nave de luptă în 1910 și 1911, inițial numite *Valparaíso* (mai târziu *Latorre*) și *Santiago* (mai târziu *Almirante Cochrane*). Deși răspunsul Chile la această competiție a fost oarecum târziu, această întârziere a lucrat în cele din urmă în favoarea sa, deoarece a permis noilor nave să încorporeze toate progresele tehnologice corespunzătoare perioadei de diferență față de omologii lor brazilieni și argentinieni. În consecință, *Valparaíso* și *Santiago* ar fi fost net superioare, iar dacă proiectul ar fi fost finalizat, ar fi restabilit superioritatea navală chiliană în zonă.²⁰

BRAZILIA

Exista enorm de multă cafea în Brazilia. Aveau și enorm de mult cauciuc. Între 1870 și 1905, Brazilia a furnizat 90% din cauciucul utilizat pe piața mondială. Începând cu anii 1890, noul automobil a câștigat

¹⁹ Miguel Navarro Meza, "Chile y la Gran Guerra: Una perspectiva política y estratégica a 100 años de su término", în *PERSPECTIVAS DE HISTORIA MILITAR*, Academia de Historia Militar de Chile, Noviembre 2018, <https://www.academiahistoriamilitar.cl/academia/wp-content/uploads/2020/10/Chile-y-la-Gran-Guerra.-PERPS.-MNM.-Nov.-2018.pdf>, accesat la 22 septembrie 2023.

²⁰ *Ibidem*.

popularitate. După 1895, acesta rula pe anvelope pneumatice. Cererea de cauciuc a crescut vertiginos, la fel și prețul latexului brut, folosit pentru producerea cauciucului. Având cafea și cauciuc, Brazilia se îmbogățea. Guvernul brazilian se îmbogățea și prin taxele colectate pe cauciuc și cafea. Guvernele detestă surplusurile, așa cum natura detestă vidul. La începutul secolului XX, marina braziliană era învechită. Puține nave fuseseră comandate din 1889, când Brazilia a abolit monarhia și s-a instaurat republica. Vecinii săi, Chile și Argentina, aveau nave mult mai moderne.²¹

La începutul secolului, puterea navală braziliană era în declin, un proces care continua încă de la sfârșitul Imperiului. După Războiul din Paraguay (1864-1870), în care Marina Braziliană a trecut printr-un proces intens de modernizare, demobilizare și reduceri drastice ale bugetului naval, au împiedicat Marina să continue să țină pasul cu procesul rapid de inovare tehnologică din lumea industrializată. Proclamarea Republicii și haosul politic care a urmat până la consolidarea noului regim au impus, de asemenea, noi obstacole în calea modernizării navale braziliene. În această perioadă, divizarea profundă a corpului rezultată din Revolta Marinei (1893-1894), precum și dificultățile financiare, au împiedicat implementarea unor reforme majore și a unor programe de reechipare susținute de personalul militar și politicienii civili. Achizițiile navale efectuate la acea vreme, atunci când nu erau implicate în controverse, nu aveau o orientare politică clar definită, rezultând o flotă eterogenă și disjunctă care reflecta percepțiile diferite asupra puterii navale predominante.²²

Flota în anul 1899 era formată din 51 de nave, dintre care 22 erau considerate în stare bună, 5 în stare satisfăcătoare, 2 în stare proastă, 18 în reparații și 4 necesitau reparații. Forța, însă, a fost staționată pentru a economisi combustibil. Această situație a rămas aproape neschimbată până în 1903, când roadele campaniei de restaurare a Marinei Braziliene au început să fie culese în timpul președinției lui RodriguesAlves.

Ministrul Júlio César de Noronha a inițiat mișcarea de reformă prin dezvoltarea programului naval din 1904. Acest program a fost prezentat

²¹ Mark Lardas, *South American Battleships 1908–59: Brazil, Argentina, and Chile's great dreadnought race*, Osprey Publishing, 2018, p. 4.

²² Ludolf Waldmann Júnior, "As políticas de reaparelhamento naval da Marinha do Brasil, 1904-1945", în *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, V. 15, N. 30, 2019, p. 49, <https://www.portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/navigator/article/view/94/89>, accesat la 17 mai 2024.

într-un moment în care așteptările guvernului se schimbau. Până la sfârșitul administrației Campos Sales, trezoreria era într-o stare bună, peste un milion de imigranți intraseră în țară, iar investițiile străine au început să curgă din nou.²³

În 1902, Brazilia deținea patru nave de luptă: *Riachuelo*, *Aquidaban*, *Deodoro* și *Floriano*, ultimele două destinate apărării coastei. *Riachuelo*, cu aproape 20 de ani de serviciu, era deja considerat depășit. Blindajul său era perforabil la artileria de calibru mediu, armamentul său principal de 240 mm încă nu avea un mecanism de tragere rapidă, mărinnd semnificativ intervalul dintre focuri, iar viteza sa era de 8 noduri. *Aquidaban* avea aceleași caracteristici ca și *Riachuelo*, cu un anumit avantaj în viteza sa de 9 noduri și în tunurile sale, care au fost înlocuite cu modele mai avansate. *Deodoro* și *Floriano* erau cuirasate costiere, adică le lipsea o rază mare de acțiune, ceea ce le împiedica să însoțească flota, rămânând exclusiv pentru apărarea litoralului. Brazilia deținea, de asemenea, cinci crucișătoare: *Barroso*, *Republica*, *Tiradentes*, *Benjamin Constant* și *Tamandaré*. *Barroso* era un crucișător protejat de 3.400 de tone, vechi de mai puțin de zece ani, poseda o artilerie bună de 152 mm și o viteză de 20 de noduri. Era folosit pentru avertizare, recunoaștere, supraveghere și capturarea navelor comerciale, dar nu și pentru luptă. *Republica* era un crucișător mic, de 1.200 de tone, vechi de zece ani, capabil să atingă 16 noduri, avea tunuri de 120 mm și era folosit și în aceleași roluri ca și *Barroso*, cu condiția să se afle în afara razei de acțiune a inamicului. *Tiradentes* era un crucișător modest de 705 tone, care avea artilerie de 120 mm, potrivit pentru apărarea fluvială, dar inofensiv pe mare. *Benjamin Constant*, pe lângă faptul că era un crucișător, era și o navă-școală, deoarece de la înființarea sa, fusese principala sa activitate. *Tamandaré*, pe de altă parte, era un crucișător de 4.500 de tone, construit în Brazilia în 1890, cu tunuri de 150 mm și o viteză de 17 noduri.²⁴

²³ José Miguel Arias Neto, "A Marinha Brasileira no início do século XX: Tecnologia e Política", în, *Antíteses*, v. 7, n. 13, jan./jun., 2014, pp. 97-98, <https://ojs.uel.br/revistas/uel/index.php/antiteses/article/view/19036>, accesat la 11 iunie 2024.

²⁴ José Carlos de Araujo Neto, *A estratégia naval brasileira na geopolítica comparada do atlântico sul no início do século XX (1902-1914)*, Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2008, p. 48, <https://www.repositorio.mar.mil.br/bitstream/ripcmb/26388/1/cp090451.pdf>, accesat la 16 septembrie 2023.

În anul 1904, situația pentru cele trei flote rivale arăta astfel.²⁵

Țara	Nr. de nave	Tonaj total	Tunuri	Tuburi lanstorpilor	Personal
Argentina	48	87.731	406	85	6.000
Brazilia	49	82.140	421	66	8.000
Chile	31	41.770	324	67	4.200

Primul program propus a fost ușor modificat de Comisiile de Marină și Război ale Senatului și, adoptat în lege în decembrie 1904, prevedea achiziționarea a:

- 3 nave de luptă de 12.500 până la 13.000 de tone, înarmate cu 12 tunuri de 254 mm fiecare și 3 tuburi lanstorpilor;
- 3 crucișătoare de luptă de 9.200 până la 9.700 de tone, cu 8 tunuri de 254 mm, 14 tunuri de 76 mm și 3 tuburi lanstorpilor submersibile;
- 6 distrugătoare de 400 de tone;
- 6 torpiloare de mare adâncime de 120 de tone, înarmate cu 2 tuburi lanstorpilor, 1 tun de 47 mm, viteză 26 noduri;
- 6 torpiloare de port de 50 de tone;
- 3 submarine;
- 1 navă transport cărbune, cu un deplasament de 9.500 de tone, cu capacitatea de a transporta 6.000 de tone de combustibil;
- 1 navă școală, cu un deplasament care nu depășește 3.000 de tone.²⁶

Campania amiralului Alexandrino Faria de Alencar pentru Senat a avut un succes aproape instantaneu și, datorită sprijinului său politic, a reușit să obțină modificări la legislația care a aprobat programul naval al lui Noronha la sfârșitul anului 1906. La preluarea portofoliului Marinei, noul ministru și-a prezentat noile planuri, care constau în achiziționarea a trei nave de luptă cuirasate cu o greutate de aproximativ 19.000 de tone și douăsprezece tunuri de 12 inci, trei crucișătoare de cercetare de 3.000 de tone, cincisprezece distrugătoare de 650 de tone și o navă puitoare de mine, pe lângă achiziționarea unui număr nespecificat de submarine. Alexandrino a justificat aceste modificări subliniind că programul său corespundea mai bine celor mai recente inovații din tehnologia navală și nu ar implica costuri noi. În plus, a cerut o decizie rapidă a Congresului care, datorită contactelor

²⁵*Ibidem*, p. 49.

²⁶José Miguel Arias Neto, "A Marinha Brasileira no início do século XX: Tecnologia e Política", p. 102.

sale politice, a dus la aprobarea planurilor sale în același an și semnarea contractului pentru fabricarea navelor în 1907.²⁷

Pentru a avea o imagine completă asupra celor două programe, redarea Raportului ministrului Marinei, amiralul Alexandrino Faria de Alencar, către președintele Republicii, Afonso Pena, din aprilie 1908, e destul de sugestivă.

„Suma deplasamentelor stabilite pentru navele din programul din 1904, excluzând transportorul de cărbune, care nu poate fi considerat o unitate militară, și calculată la 330 de tone, și submarinele, a ajuns la un deplasament total de 74.970 de tone. Având în vedere prețurile actuale pentru navele de aceeași clasă, costul construcției lor, inclusiv munițiile și armamentul și excluzând submarinele, s-ar ridica la 8.975.200£. Datorită modificărilor aduse, deplasamentul total al navelor din program a crescut la 79.594 de tone, o creștere de 4.624 tone. Construcția lor va costa cu 7.982.700£, adică cu aproximativ 992.500£ mai puțin decât costul executării programului din 1904. Aceste economii la costurile navelor devin și mai mari atunci când sunt adăugate la economiile rezultate din întreținerea lor. Pentru a echipa navele programului din 1904, ar fi necesari 5.022 de oameni. Cele din programul din 1907 necesită doar 4.730.”²⁸

Pe 31 decembrie 1909, distrugătoarele din clasa Pará au fost încorporate în flotă. Acestea au fost primele nave planificate conform programului naval din 1906. Construcția a fost efectuată de șantierul naval englez Yarrow. Navele au fost denumite CT (Contratorpiloare), urmate de numerele: CT-2 Pará, CT-5 Paraíba, CT-1 Amazonas, CT-10 Mato Grosso, CT-4 Rio Grande do Norte și CT-3 Piauí. În 1910, au sosit și celelalte CT-uri: CT-6 Alagoas, CT-7 Sergipe, CT-8 Paraná și CT-9 Santa Catarina. Un remorcher, *Laurindo Pitta*, a fost, de asemenea, încorporat ca navă de sprijin pentru escadră, numit după kongresmenul care a susținut proiectul de lege privind reforma navală în Camera Deputaților. Au fost construite două crucișătoare de tip Scout (de cercetare) sau crucișătoare rapide, numite clasa *Bahia*, *Bahia* și *Rio Grande do Sul*. Fabricate de șantierul naval englez Armstrong, acestea au ajuns la Rio de Janeiro în 1910. De asemenea, în 1910 au sosit navele de luptă care suferiseră modificări, transformându-le în Dreadnought-uri, cele mai mari nave de acest tip lansate la apă la acea vreme. Acestea aveau un deplasament de 19.280 de tone și constituiau clasa MinasGerais: *MinasGerais*, construită de șantierul naval Armstrong, și *São*

²⁷Ludolf Waldmann Júnior, *op.cit.*, p. 51.

²⁸*Apud* José Carlos de Araujo Neto, *op. cit.*, p. 88.

Paulo, construită de șantierul naval englez Vickers and Sons. Până în 1913, Marina Braziliană nu folosisese submarine. Apoi a fost plasată o comandă la șantierul naval italian San Giorgio de La Spezia pentru trei submarine de coastă. Acestea erau cunoscute sub numele de clasa F (de la „Foca”), numite după numerele lor de fabricație, F-1, F-2 și F-3. Au sosit în 1914. În 1917, a sosit o navă auxiliară pentru a-i sprijini în operațiunile lor, care a fost numită *Ceará*.²⁹

La sfârșitul anului 1913, în contextul situației economice dificile a țării, Alexandrino a solicitat din nou noi planuri de la consorțiul Armstrong și Vickers pentru o nouă navă de luptă; el a insistat în ceea ce privește necesitatea unui alt colos care să asigure supremația navală sud-americană. În mai 1914, a semnat contractul pentru construcția navei *Riachuelo*, un superdreadnought cu un design bazat pe cele mai recente modele de nave de luptă ale Royal Navy, cu 30.500 de tone deplasament și doisprezece tunuri de 15 inci. Când războiul a început în Europa, în iulie, navele aflate în primele etape de construcție, iar izbucnirea războiului a forțat anularea acestei achiziții.³⁰

Totul a reprezentat un demers foarte costisitor, atât achiziția acestor bastimente uriașe, dar și exploatarea lor în serviciu activ.

Prețul celor trei cuirasate comandate de Brazilia a fost de 6.110.100 de lire sterline. Întreținerea lor timp de doar cinci ani ar fi costat 3.750.000 de lire sterline, muniția 605.520 de lire sterline și facilități de andocare adecvate alte 832.000 de lire sterline. Un ziar brazilian contemporan a calculat că suma ar fi fost suficientă pentru a construi 3.125 de mile de cale ferată sau pentru a asigura gospodăria pentru 30.300 de familii de imigranți.³¹

Odată cu izbucnirea Primului Război Mondial, cursul competiției navale sud-americane a luat mai multe turnuri. Beligeranții au căutat modalități de a-și spori rapid forțele navale și au început să rechiziționeze nave pe care alte țări le comandaseră de la șantierele lor navale. Argentina a fost țara cea mai afectată de această politică. Dintre toate unitățile așteptate, a primit doar *Rivadavia* și *Moreno*, în timp ce majoritatea distrugătoarelor au fost rechiziționate. Chile a suferit și ea rechiziții, dar într-o măsură mai

²⁹ Johnny Santana de Araújo, „A construção do Poder Naval brasileiro no início do século XX: dos programas navais à grande guerra (1904-1917)”, în *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, V.1 - N.2, Dezembro de 2005, p.78, <https://www.portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/navigator/article/view/177/159>, accesat la 16 mai 2024.

³⁰ Ludolf Waldmann Júnior, *op.cit.*, p. 58.

³¹ Robert L. Sheina, *op. cit.*, p. 86.

mică. În timp ce Marea Britanie a păstrat cele două nave de luptă și patru dintre cele șase distrugătoare, returnându-le pe majoritatea la sfârșitul Primului Război Mondial. Chile a primit trei distrugătoare și super-dreadnoughtul *Admiral Latorre*, plus șase submarine ca și compensație pentru cealaltă navă de luptă. La rândul său, Brazilia nu a suferit nicio rechiziție, primind toate navele sale înainte de izbucnirea războiului.

Un alt factor critic care a afectat cursa navală sud-americană a fost inovația tehnologică rapidă adusă de război. Beligeranții au folosit fiecare element de care dispuneau pentru a obține avantaje tactice și strategice asupra adversarilor lor, ceea ce a dus la dezvoltarea de noi sisteme de control al focului și de propulsie, printre alte progrese. Acest proces a cauzat o pierdere relativă a valorii militare în flotele din Argentina, Chile și Brazilia, care nu au reușit să se țină la zi din cauza închiderii pieței globale de arme.³²

Pe scurt, încorporarea cuirasatelor argentinienne a reprezentat o actualizare foarte scurtă a echipamentului plutitor al Marinei Argentinienne. La primirea navelor în 1915, acestea erau deja „relativ învechite”, ca urmare a progreselor tehnologice rapide realizate de marile puteri în timpul Primului Război Mondial. Din acest motiv, cuirasatele argentinienne și brazilienne au trebuit să fie modernizate în șantierelor navale americane între 1924 și 1926. Unitățile de suprafață rămase ale ambelor flote erau practic învechite.³³

Întreaga perioadă este marcată de sosirea cuirasatelor *Moreno* și *Rivadavia* și de influența lor puternică în menținerea păcii în sudul extrem al continentului. La începutul anului 1915, au început discuțiile între Argentina, Brazilia și Chile pentru a stabili Tratatul ABC, un tratat de uniune cu spirit panamerican și implicații de anvergură. Momentul părea propice, deoarece Argentina, cu cele două nave de luptă nou sosite, a reușit să stabilească un echilibru naval cu țările surori.³⁴

Pe 25 mai 1915, într-o atmosferă de cordialitate și înțelegere manifestă, miniștrii de externe ai Braziliei, Lauro Müller, ai Chilei, Alejandro Lira, și ai Argentinei, José Luis Murature, s-au întâlnit la Buenos Aires. Scopul a fost celebrarea în comun a sărbătorii naționale a Argentinei și semnarea unui tratat de alianță care să elimine definitiv rivalitățile și conflictele dintre cele trei națiuni, inaugurând o nouă eră de relații pașnice și cooperare. Atât presa, cât și opinia publică au reiterat aceste intenții laudabile. În realitate, Tratatul de neagresiune, consultare și arbitraj,

³² Agustín Desiderato, *op. cit.*, p. 52.

³³ Jorge R. Bóveda, *op. cit.*, p. 222.

³⁴ Sebastián Emiliano Morán, *op. cit.*, p. 244.

cunoscut și sub numele de Tratat tripartit, Tratat ABC sau Pact ABC, nu a stabilit nicio alianță, ci doar o „regulă procedurală primitivă pentru facilitarea soluționării amiabile” a disputelor internaționale. Acesta a stipulat crearea unei comisii permanente de anchetă cu sediul la Montevideo, căreia părțile semnatare îi puteau supune cazuri conflictuale sau probleme care nu puteau fi rezolvate prin tratatele de arbitraj din 1899 dintre Brazilia și Chile, din 1902 dintre Argentina și Chile și din 1905 dintre Argentina și Brazilia.³⁵

Așa cum s-a menționat la început, echilibrul puterii este mult mai mult decât un echilibru militar. În exemplele descrise, putem vedea cum Argentina, Chile și Brazilia au dezvoltat fiecare instrumente militare bazate pe provocările lor militare. Se poate observa că victoria Chile din 1879 asupra Peru și Boliviei a alarmat atât de mult Argentina, încât aceasta din urmă și-a concentrat eforturile pe atingerea, mai întâi, a egalității și, mai târziu, a superiorității mijloacelor sale (în special navale) față de Chile. În 1902, a început dezarmarea, având în vedere că explozia resurselor financiare din ambele țări a devenit nesustenabilă nu numai pentru ele, ci mai ales pentru principalul lor creditor, sistemul bancar britanic. Dar această serie nu s-a încheiat și, deși a existat un interludiu în care aceste mijloace militare au susținut presiunea comună a ABC în 1914 pentru a genera un centru regional de putere, cursa s-a reluat, Argentina fiind hotărâtă să limiteze puterea Braziliei. În acest caz, vedem că cursa înarmărilor a fost folosită ca mijloc de control pentru a atinge echilibrul politic cu Chile, dar a eșuat cu Brazilia. Niciun discurs despre echilibrul militar nu a putut inhiba ascensiunea Braziliei către o putere mai mare, cu atât mai puțin să-i limiteze potențialul viitor.

Pe termen lung, Argentina nu și-a putut susține ideea unui aparent echilibru militar și naval, pe care l-a implementat după ce a atins echilibrul politic cu Chile.³⁶

Pentru a putea face un bilanț al acestei interesante curse navale, numită și „corridaarmamentista”³⁷, am recurs la un document argentinian apărut la finalul primei conflagrații mondiale.

³⁵ Javier Alejandro Orso, „El clivaje cooperación - conflicto en el Tratado ABC de 1915 y la incidencia del clima de ideas de los líderes argentinos del Centenario”, în *Historia Regional*, Sección Historia, ISP N° 3, Año XXII, N° 27, 2009, pp. 129-130, <https://rephip.unr.edu.ar/server/api/core/bitstreams/da6b692e-d9f4-4900-8428-b3f352e5d492/content>, accesat la 24 mai 2023.

³⁶ Cristián Garay, „Las carreras armamentistas navales entre Argentina, Chile y Brasil (1891-1923)”, în *Historia Crítica*, No. 48, Bogotá, septiembre - diciembre 2012, p. 54, https://www.researchgate.net/publication/269829633_Las_carreras_armamentistas_navales_entre_Argentina_Chile_y_Brasil_1891-1923, accesat la 5 octombrie 2021.

În 1923, Statul Major General al Marinei a redactat o serie de rapoarte privind valoarea militară a flotelor din Brazilia, Chile și Uruguay, considerate probabile inamice, specificând elementele necesare pentru combaterea lor – împreună sau separat – în caz de război și diferitele cursuri de acțiune posibile pentru a asigura succesul complet al operațiunilor. Lucrările au fost legate chiar de Manuel DomecqGarcía, ministrul Marinei, într-un volum dactilografiat de 148 de pagini, intitulat „Studiu comparativ asupra puterii navale sud-americane”.³⁷

Escadra braziliană era formată din două nave de luptă din clasa dreadnought, două nave de pază de coastă, două nave de recunoaștere, un crucișător, zece distrugătoare, trei submarine și o navă-bază, două torpiloare și o navă de sprijin, șapte canoniere, trei nave putoare de mine, o navă de transport și o navă de școală, precum și mai multe remorchere și alte nave diverse. Artileria era „destul de modernă”, deși unitățile erau „relativ vechi”. Armamentul de torpile era vechi și, conform datelor disponibile, raza sa de acțiune părea a fi limitată. În caz de război, navele de luptă *MinasGerais* și *São Paulo* și cele zece distrugătoare — *Amazonas*, *Mato Grosso*, *Piauí*, *Pará*, *RioGrande do Norte*, *Parahyba*, *Alagoas*, *Santa Catarina*, *Paraná* și *Sergipe* — trebuiau să formeze nucleul principal de luptă, deoarece reprezentau o unitate tactică armonioasă cu viteze și raze de acțiune similare. Acestea ar putea fi escortate în cele din urmă de submarinele F1, F3 și F5 și de nava lor bază, *Ceará*, în timp ce navele rămase ar fi folosite în diverse scopuri auxiliare și pentru apărarea costieră, deși s-a constatat că sunt „insuficiente” în aceste roluri. Pe de altă parte, țara dispunea de cantități considerabile de oameni și resurse materiale, iar marina sa comercială era cea mai puternică din regiune, ca urmare a intrării sale în Primul Război Mondial - de partea Aliatilor - și a confiscării ulterioare a vapoarelor germane internate. În caz de război cu Argentina, aceste nave - peste 170 la număr - puteau fi folosite ca transportatoare de trupe, pentru aprovizionare maritimă și patrulare sau ca crucișătoare auxiliare. De asemenea, componenta aeronavală și echipamentul de deminare, multe dintre ele fiind achiziționate recent, erau importante. Brazilia avea, de asemenea, numeroase porturi importante, multe dintre ele fortificate. Rio de Janeiro era cel mai bine protejat, în timp ce altele, precum Santos,

³⁷ Fernando Ribas De Martini, ”Toneladas de Diplomacia num mar sem fronteiras: discussões sobre os poderes navais de Argentina, Brasil e Chile, no início do século XX”, în *Antíteses*, v. 7, n. 13, jan./jun. 2014, p. 329, <https://ojs.uel.br/revistas/uel/index.php/antiteses/article/view/16557>, accesat la 14 noiembrie 2022.

³⁸ Agustín Desiderato, *op. cit.*, p. 50.

Paranaguá, São Francisco și Florianópolis, puteau rezista doar „atacurilor de dimensiuni medii”. Ca factori negativi, s-ar putea spune că Brazilia avea un singur arsenal major, situat în Rio de Janeiro, și că se baza în principal pe industria străină pentru achiziționarea de materiale militare.

Escadra chiliană era formată din 2 nave de luptă, 2 crucișătoare blindate, 3 crucișătoare ușoare, 5 nave de recunoaștere torpiloare, 7 distrugătoare, 6 submarine, 1 navă școală, 3 nave de transport maritim, 5 remorchere și 11 nave de pază de coastă. Nucleul principal de luptă era cuirasatul *Almirante Latorre*, singura unitate considerată „importantă”, care putea fi asistată ocazional în diverse sarcini de către navele de recunoaștere torpiloare *Williams*, *Uribe*, *Rivero*, *Lynch* și *Condell*, cuirasatul Pratt, crucișătoarele blindate *O'Higgins* și *Esmeralda* și crucișătoarele *Chacabuco* și *Blanco Encalada*. Potrivit Statului Major General, cu excepția amiralului Latorre și a cercetașilor de torpile, artileria navală chiliană era depășită și într-o stare „mediocră”, în timp ce echipamentul de torpile era „învechit”, iar echipamentul de apărare a coastei disponibil era insuficient. Distrugătoarele *O'Brien*, *Merino Jarpa*, *Thompson*, *Orella*, *MuñozGamero*, *Serrano* și *Riquelme* erau mici, lente și aveau o rază scurtă de acțiune. Între timp, cele șase submarine nu puteau fi folosite în „operațiuni autonome”, ci doar în scopuri auxiliare în apropierea coastei, din cauza dimensiunilor lor reduse, a ținutei slabe pe mare, a vitezei și razei de acțiune limitate și a armamentului limitat. Dincolo de toate cele menționate mai sus, resursele materiale și umane ale țării erau considerate „relativ limitate și mult inferioare” celor ale Argentinei. La rândul său, marina comercială poseda nave „destul de bune” - în jur de 45 - iar aviația navală era suficient dezvoltată. Coasta Chile avea un număr mare de golfuri, golfulțe și ancoraje potrivite pentru adăpostirea navelor, iar principalele porturi - Talcahuano, Valparaíso, Iquique și Arica - erau toate fortificate. Există un singur arsenal major situat în Talcahuano și, la fel ca în Brazilia, țara andină depindea și ea de piața externă pentru achiziționarea de arme.

În ceea ce privește flota uruguayeană, Statul Major General o considera cea mai slabă dintre cele trei. Doar crucișătorul *Uruguay* era modern, deși mic, în timp ce unitățile rămase - un crucișător, un iaht, o canonieră și șapte remorchere - constituiau un „nucleu fără valoare militară”. Cu toate acestea, marina sa comercială, în ceea ce privește unitățile de larg, era superioară celei argentinienilor, deoarece beneficiase de rechiziționarea navelor internate în timpul Primului Război Mondial.

Marina Argentinei era formată din două nave de luptă din clasa Dreadnought, patru distrugătoare, patru crucișătoare blindate, două crucișătoare ușoare, patru nave de pază de coastă, trei canoniere, nouă

torpiloare, două nave școală, o corvetă, 15 transportoare, o navă cisternă, cinci avioane, 15 remorchere, 18 nave putoare de mine și douăzeci și nouă de nave auxiliare. Nucleul operațional principal era format din navele de luptă *Rivadavia* și *Moreno*, distrugătoarele *Catamarca*, *Jujuy*, *La Plata* și *Córdoba*, crucișătoarele blindate *San Martín*, *Belgrano*, *Pueyrredón* și *Garibaldi* și crucișătoarele ușoare *Buenos Aires* și *9 de Julio*. În caz de război, navele de luptă ar fi preluat cea mai mare parte a luptei, care ar putea fi în cele din urmă asistate de crucișătoare blindate, în timp ce distrugătoarele și crucișătoarele ușoare s-ar fi limitat la misiuni de supraveghere și recunoaștere. Unitățile rămase ar forma nucleul operațiunilor fluviale și de coastă; dar Statul Major General a avertizat că, cu excepția navelor de luptă și a distrugătoarelor, echipamentul restului Flotei era „deficient și învechit”, iar armamentul torpilelor era „de puțin folos”. Elementele de apărare de coastă erau la fel de „insuficiente”: erau necesare mai multe torpiloare și exista, de asemenea, o lipsă „serioasă” de submarine.³⁹

Competiția navală înainte de anul 1914 se rezumă, pentru istoricii preocupați de subiect, la opt puteri navale importante, Marea Britanie, Germania, SUA, Franța, Rusia, Japonia, Italia și Austro-Ungaria, toate aflate în emisfera nordică. Episodic și destul de superficial se vorbește despre o altă cursă navală, cea din emisfera sudică, având ca protagoniste ocupantele locurilor 9, 10 și 11, Argentina, Brazilia și Chile.

Articolul de față are în vedere tocmai această a doua competiție, având alocate resurse financiare importante, construirea navelor de luptă fiind realizate, în special, în șantierele navale europene. Ea a avut la bază motive specifice zonei - disputa frontierelor ce s-a întins pe parcursul secolului al XIX-lea după obținerea independenței, dar și cele clasice, obținerea unui echilibru de putere, dorința de întâietate, prestigiu național, apărarea țărmurilor foarte lungi și securitatea căilor comerciale maritime.

Au urmărit achiziționarea aceluiași tipuri de nave militare similare flotelor din Top 8 și participă toate trei la noua revoluție navală deschisă de apariția navei de tip Dreadnought în 1906, Brazilia fiind chiar printre primele flote din lume care achiziționează acest tip nou de navă de luptă.

Înțelegerea fenomenului naval militar înainte de declanșarea primei conflagrații mondiale este imposibilă fără cunoașterea componentei sud-americane. Acesta este rolul prezentei lucrări.

³⁹ *Ibidem*, pp. 54-55.

A DIFFERENT KIND OF NAVAL RACE IN LATIN AMERICA
-abstract-

KeyWords: South American dreadnought race, War of the Pacific, revolts, armored cruisers, Rear Admiral Alexandrino Faria de Alencar, naval competition, Pacts of May, ABC

For historians concerned with the subject, the naval competition before 1914 was between eight major powers, Great Britain, Germany, the USA, France, Russia, Japan, Italy and Austria-Hungary, all located in the northern hemisphere. Episodically and quite superficially, there is talk of another naval race, the one in the southern hemisphere, with the occupants of places 9, 10 and 11, Argentina, Brazil and Chile as protagonists.

This article takes into account precisely this second competition, with significant financial resources allocated, the construction of battleships being carried out mainly in European shipyards. It was based on reasons specific to the area – the border disputes that extended throughout the 19th century after their independence, but also the classic ones, achieving a balance of power, the desire for primacy, the defense of the shores and the security of maritime trade routes.

They pursued the acquisition of the same types of military ships as the fleets in the Top 8 and all three participated in the new naval revolution opened by the appearance of the Dreadnought-type ship in 1906, Brazil being among the first fleets to acquire this new type of battleship.

Understanding the military naval phenomenon before the outbreak of the First World War is impossible without understanding the South American component. This is the role of this paper.