

GUERRA DEL PACIFICO

Análisis logístico de las primeras operaciones navales

Francisco Le Dantec Gallardo
Capitán de Fragata

PROLOGO



El presente trabajo puede contribuir a llenar un vacío importante en la historia de la Guerra del Pacífico. Durante el año recién

pasado, la prensa escrita dedicó muchas de sus páginas a rememorar las vicisitudes del conflicto, presentando un despliegue de informaciones que, particularmente, señalaban serias deficiencias en los aspectos logísticos de la contienda.

La impresión general que dejó tanto acopio de informaciones, muchas de las cuales no eran sino una simple reproducción de opiniones periodísticas de la época, sin un asomo de verificación, fue la de unas Fuerzas Armadas marcadamente incapaces de proporcionar su propio apoyo logístico, frente a iniciativas civiles supuestamente superiores por sus evidencias de organización, expedición y dinamismo.

El artículo expone con detalle y en base a precisos antecedentes, que por su extensión la Revista de Marina no ha podido transcribir, la actividad logística de la Armada en las primeras operaciones de sus fuerzas. En forma documentada se demuestra que las deficiencias logísticas iniciales se debieron principalmente a una notoria falta de medios, derivada de la tradicional imprevisión legislativa y gubernativa frente a los requerimientos institucionales. Por otra parte, destaca claramente cómo, en la medida que el esfuerzo logístico fue encarándose por las Instituciones, abandonando el pertinaz enfoque centralizado con simple intención contralora contable que subsistía desde la superada organización de la República, los resultados prácticos fueron cada vez más positivos y las fuerzas operativas navales pudieron contar con un apoyo aceptable de hombres, material y servicios, para concretar sus planes, consolidar sus posiciones y explotar sus éxitos.

INTRODUCCION

Consideraciones generales

Realizar un *"análisis logístico"* de las operaciones navales efectuadas por Chile durante la Guerra del Pacífico, desde el inicio de las acciones hasta el 8 de Octubre de 1879, es un problema complejo, ya que se hace necesario, desde el punto de vista actual, estudiar realizaciones de casi cien años atrás. Sin embargo, es factible efectuar dicho análisis, aplicando en forma general a los acontecimientos de la época en estudio aquellos conceptos logísticos básicos que de una u otra manera, ya sea intuitiva o rudimentariamente, han sido utilizados desde tiempos inmemoriales por las Marinas y Ejércitos en la concepción y ejecución de operaciones.

Para efectuar un *"análisis logístico"* de una operación naval, es necesario determinar previamente cuál es la misión de la fuerza que opera, con qué *"elementos componentes"* se cumplirá dicha misión y bajo qué circunstancias operarán; vale decir, es imperativo efectuar una *"determinación de necesidades"*, que será la que determine e inicie el *"ciclo logístico"*. Es necesario analizar, posteriormente, la fase *"obtención de los medios"*, mediante la cual las referidas necesidades se transformarán en *"disponibilidades"*. Finalmente, cerrado el ciclo, es preciso analizar la *"distribución de los medios"*, vale decir, la forma cómo las necesidades llegarán al elemento iniciador que es la Fuerza.

Para aplicar lo precedentemente expuesto al trabajo que nos ocupa, se hace indispensable iniciar el estudio situándonos en la época correspondiente, para lo cual se analizará la situación logística de la Armada al inicio de la guerra. De esta forma será posible visualizar con qué disponibilidades se contaba para la realización del *"esfuerzo logístico"*. Posteriormente, se debe determinar la Fuerza como elemento iniciador del *"ciclo logístico"*, las características del teatro de operaciones (T.O.) y las operaciones militares realizadas por la referida Fuerza, determinando las *"necesidades logísticas"* para su cumplimiento. Luego, será necesario estudiar los órganos de *"apoyo logístico"*

que actuaron para satisfacer los requerimientos de la Fuerza, de acuerdo a los diferentes *"elementos funcionales"*.

El análisis logístico se desarrollará de acuerdo al siguiente esquema de trabajo:

- A.— **Situación logística de la Armada al inicio de la guerra.**— Se analiza en esta forma la capacidad de la Institución para apoyar las operaciones navales que se desarrollaron, vale decir, los *"órganos de apoyo"* con que se contaba y la *"técnica logística"* empleada en la Armada, considerando los componentes del *"esfuerzo logístico"*.
- B.— **Estudio de la composición de la Escuadra.**— Se la analiza como elemento iniciador del *"ciclo logístico"*, para realizar las operaciones y su propia subsistencia.
- C.— **Operaciones navales realizadas en el período.**— Se determina la misión y el *"curso de acción logística"* (C.A.L.).
- D.— **Acciones del enemigo.**— Se analizan en cuanto a su oposición a la tarea logística propia.
- E.— **Análisis logístico crítico de los cursos de acción.**
- F.— **Conclusiones que se desprenden de los hechos analizados.**

El orden cronológico de los acontecimientos se respetará dentro de cada punto considerado, donde, además, se efectuará la crítica que se desprenda del análisis cuando corresponda.

Recopilación de antecedentes

En el proceso de recopilación de antecedentes se puso en evidencia la escasez de documentación de la época, especialmente del período que comprende el presente estudio, ya que al comienzo de la guerra el país, en especial la Armada, no tenía una infraestructura administrativa eficiente ni sistemas de archivo adecuados. Al mismo tiempo, los documentos que existen, en su totalidad manuscritos, son muy

pocos y, en muchos casos, ni siquiera fue posible obtener antecedentes sobre determinados acontecimientos.

En la bibliografía consultada, incluida en una relación al final del trabajo, se pudo apreciar que, además de ser escasa, en general los autores se basan en publicaciones anteriores de otros autores, evidenciándose la transcripción de determinados párrafos sin siquiera citar al autor original. También llamó la atención del autor del presente trabajo el hecho de que casi todos los escritores dan muy poca importancia o casi ninguna al aspecto abastecimiento, para no emplear el término logística, aún desconocido por muchos de ellos, limitándose casi siempre al mero relato táctico y a la crítica estratégica de las operaciones realizadas. En general, la preocupación mayor de los autores consultados es la conducción de la guerra, dividiéndose en dos grupos, uno civilista y el otro militarista, los cuales se achacan mutuamente los errores cometidos, siendo especialmente criticado y a veces vilipendiado el Contralmirante Williams, quien precisamente fracasó, en gran medida, debido a la falta de un apoyo logístico adecuado, hecho no reconocido por sus detractores. Llama poderosamente la atención los juicios, muchas veces injustos, sobre el mencionado Almirante y sobre otros oficiales de alto rango emitidos por el Sr. Gonzalo Bulnes y especialmente los del Sr. Encina, quienes, en general, justifican la conducción política del Gobierno del Presidente Aníbal Pinto, de quien, en su oportunidad, demostraremos la poca visión que tuvo como conductor supremo de la guerra en relación al aspecto logístico, sin entrar en análisis estratégicos, donde es indudable lo que afirmamos anteriormente. Lo mismo puede ser aplicado a varios de sus asesores inmediatos, quienes, en general, produjeron grandes interferencias políticas en la conducción de la guerra, con resultados desastrosos como, por ejemplo, la captura del "Rimac" (sólo para nombrar un caso), cuya responsabilidad recae en el Ministro Santa María, posteriormente sucesor de Pinto.

Para la obtención de datos, se recurrió a los siguientes organismos y bibliotecas:

- Archivo del Estado Mayor General de la Armada.
- Archivo de la Sub Secretaría de Marina.
- Archivo de la Compañía Sudamericana de Vapores.
- Biblioteca del E.M.G.A.
- Biblioteca Nacional.
- Biblioteca del Congreso.
- Biblioteca Santiago Severín.
- Biblioteca de la A.G.N.
- Biblioteca de la Escuela de Operaciones.
- Biblioteca del Museo Naval.
- Hemeroteca del diario "El Mercurio" de Valparaíso.
- Bibliotecas particulares.

Al final, como "documentos", se incluyen algunas fotocopias de oficios originales obtenidos en el Archivo del E.M.G.A., siendo algunos de ellos de inmenso valor, por ser inéditos.*

A. SITUACION LOGISTICA DE LA ARMADA AL INICIO DE LA GUERRA

Al inicio de las operaciones, el país sufría las consecuencias de una aguda crisis económica que se prolongaba desde 1876, la que había afectado considerablemente a las Fuerzas Armadas, que el año 1879 fueron reducidas en sus presupuestos en un cincuenta por ciento respecto al año anterior (Cita 1).

Como consecuencia de esta crisis, la Armada se vio afectada con las siguientes medidas:

- Cierre de la Escuela Naval (1876).
- Cierre de la Escuela de Aprendices a Marineros (1876).
- Supresión del cargo de Comandante en Jefe de la Escuadra.
- Reducción de oficiales y personal.
- Mal estado de los buques.
- Venta del vapor Abtao (1878).

* Nota de la Dirección — Por razones de espacio tales "documentos" no se reproducen en esta Revista de Marina.

A comienzos del año 1878, a pesar que existían problemas diplomáticos e incluso se temía una guerra con Argentina, el Gobierno, para paliar en parte la crisis de la Hacienda Pública, ofreció en venta a Inglaterra el blindado "Cochrane", lo que felizmente para Chile no fue aceptado por este país, insistiendo el poco visionario Presidente Aníbal Pinto en la venta, ahora a Rusia, lo que nuevamente no fructificó (Cita 2).

Es de justicia mencionar que gracias a la gestión y comprensión del problema marítimo del anterior Presidente de la República Sr. Federico Errázuriz, que entendió plenamente la importancia del Poder Naval, se mandó construir, a pesar de la crisis, los dos blindados y las corbetas "O'Higgins" y "Chacabuco", evitándose así, en gran medida, un probable conflicto armado con Argentina.

1.— Organización

La Armada dependía del Ministerio de Marina, teniendo como mando directo al Jefe del Departamento de Marina, quien cumplía las funciones del actual Comandante en Jefe de la Armada, desempeñándose al mismo tiempo como Intendente de Valparaíso. Tenía también una especie de Estado Mayor que se denominaba Mayoría. Del Departamento de Marina dependían directamente los buques (ya que no había Comandante en Jefe de la Escuadra), el Arsenal de Marina (en Valparaíso) y la Oficina Hidrográfica.

2.— Infraestructura

Con excepción del Arsenal de Marina, que era un depósito de elementos de la Armada, no se contaba con otra infraestructura logística.

3.— Abastecimientos

Todos los abastecimientos se compraban directamente en el comercio local o en el extranjero a través del Ministerio de Marina,

que efectuaba las gestiones por intermedio de la Embajada en Londres, disponiendo así de los fondos entregados por el gobierno (Cita 3). La falta de municiones afectaba en gran medida al entrenamiento de combate de la Escuadra, la que, a pesar de ello, demostró posteriormente, en las acciones en que participaron sus buques, no haber descuidado esta fase de su alistamiento operativo.

4.— Mantenimiento

Este aspecto estaba descuidado por las razones ya mencionadas, existiendo al respecto, sin embargo, inquietud en la Armada. Ello se demuestra en lo expresado en la Memoria del Ministerio de Marina de 1878 al referirse al estado de los buques, que puede ser resumido de la siguiente manera (Cita 4):

- Blindados "Blanco" y "Cochrane": Casco sucio y necesidad de reparaciones menores en las máquinas.
- Corbetas "O'Higgins" y "Chacabuco": Necesidad de reparaciones extensas; calderas al término de su vida útil; casco en mal estado.
- Cañonera "Magallanes": En buenas condiciones.
- Corbeta "Esmeralda": Pontón en Valparaíso.
- Cañonera "Covadonga": Necesidad de reparaciones extensas, fuera de servicio.
- Vapor "Toltén": En buenas condiciones.

En el citado documento, se hace presente la imperiosa necesidad de efectuar reparaciones en las máquinas y calderas de la "O'Higgins" y "Chacabuco", las que, de no ejecutarse, motivaría que pasaran a la categoría de veleros al año siguiente. Se indicaba, también, que era urgente reparar la "Covadonga" para continuar apoyando la colonia de Magallanes.

La Armada no contaba con infraestructura para realizar reparaciones y éstas, cuando eran aprobadas por el Ministerio de Marina

CITA 2: FUENZALIDA, la Armada de Chile, página 646.

CITA 3: MASON, Guerra en el Pacífico Sur, página 32.

CITA 4: MEMORIA DEL MINISTERIO DE MARINA, página 241.

(que proveía los fondos para ejecutarlas), eran realizadas por particulares, contándose para ello con las siguientes Maestranzas (Cita 5):

- Maestranza de Ferrocarriles.
- Maestranza de la Pacific Steam Navigation Company.
- Taller de la Compañía Sudamericana de Vapores.
- Diques de la Compañía de Diques de Valparaíso.

Sólo el 11 de Febrero de 1879 el Ministerio autorizó la reparación de la "Covadonga", solicitada por la Comandancia de Marina por oficio de fecha 19 de Julio del año anterior (Cita 6). Con la misma fecha, se asignaron igualmente los fondos necesarios para calafatear la "Esmeralda" (\$ 453 de la época), trabajo a ejecutar por el Sr. P. Espinoza, y para la construcción de las calderas requeridas por la "O'Higgins" y la "Chacabuco" (Citas 7 y 8).

En cuanto al entrenamiento de las dotaciones no existen antecedentes que permitan indicar si existía alguna preocupación por este aspecto, por lo que se estima que no se le daba mayor importancia.

5.— Personal

Como ya se indicó anteriormente, la planta de la Armada había sido reducida, contando a fines de 1878 con el siguiente cuadro de dotación de oficiales y personal (Citas 9 y 10).

- 3 Contralmirantes
- 7 Capitanes de Navío
- 13 Capitanes de Fragata
- 7 Capitanes de Corbeta
- 19 Tenientes Primeros
- 23 Tenientes Segundos
- 48 Guardiamarinas
- 10 Cirujanos
- 9 Contadores
- 38 Ingenieros
- 963 Gente de Mar

CITA 5: MASON, obra citada, página 32 y Documentos adjuntos.

CITA 6: OFICIO N° 204 en Documento N° 1.

CITA 7: OFICIO N° 205 en Documento N° 2.

CITA 8: OFICIO N° 206 en Documento N° 3.

CITA 9: FUENZALIDA, obra citada, página 663.

CITA 10: MASON, obra citada, página 39.

CITA 11: EKDAHL: obra citada, página 51.

Habiéndose cerrado las Escuelas Naval y de Aprendices a Marineros, el reclutamiento de Gente de Mar se realizaba por enganche voluntario. La reserva de oficiales y personal era bastante numerosa, siendo posible duplicar la planta en cualquier momento, con gente casi tan calificada como la que estaba en servicio.

La instrucción se efectuaba a bordo, en base al entrenamiento de las dotaciones, como es mencionado por varios autores al hablar de las actividades de los buques mientras se encontraban en Lota en espera de los acontecimientos. Muchos oficiales chilenos habían completado su instrucción, sirviendo por largos períodos en las Marinas de Inglaterra y Francia, y otros habían adquirido conocimientos técnicos, vigilando la construcción de los buques en Inglaterra (Cita 11).

La administración del personal la efectuaba la Comandancia General de Marina, siendo visadas todas sus resoluciones referentes a oficiales por el Ministerio correspondiente. Se adjunta como documento 4 el oficio N° 210 del Ministerio, donde se aprueba una Orden de Transbordo, y como documento N° 5 la O.T. del Guardiamarina Ernesto Riquelme a la "Esmeralda", por su valor histórico.

En cuanto a la clasificación del personal, este concepto no era aplicado en forma objetiva, reclutándose normalmente cualquier tipo de gente, mediante el sistema de enganche voluntario.

6.— Sanidad

La Sanidad Naval no existía como organismo, pero era evidente un esbozo de ella por el hecho de considerarse normalmente a bordo de los buques cirujanos embarcados, los que centralizaban todas las funciones de este servicio, sirviéndose de las farmacias, nombre dado en esa época a las actuales enfermerías. En tierra no se contaba con más instalacio-

nes sanitarias que las del Hospital San Juan de Dios, único existente en Valparaíso, el que era utilizado igualmente por el personal civil (Cita 12).

7.— Transporte

La Marina debía atender, con sus medios orgánicos, los requerimientos de transporte de las regiones aisladas, especialmente la Colonia de Punta Arenas, labor asignada por el gobierno. Con sus buques debía atender, igualmente, los trabajos hidrográficos (que tuvieron gran auge en esa época) y el reabastecimiento de faros. Estas labores eran realizadas por los buques de la Escuadra, quedando las funciones de transporte relegadas a segundo plano ya que la Armada contaba sólo con el "Toltén".

Durante el Gobierno del Presidente Errázuriz, visionario estadista de amplio criterio naval, a fin de obviar el problema presentado por la falta de transportes y para incentivar la Marina Mercante, se firmó un convenio con la Compañía Sudamericana de Vapores, de armadores nacionales, mediante el cual el gobierno subvencionaba a la Compañía con \$ 100.000 anuales pagaderos en trimestres, a cambio de las siguientes obligaciones (Cita 13):

- Servicio semanal Valparaíso — Arica.
- Servicio semanal Valparaíso — Constitución — Valdivia.
- Transportes de carga y pasajeros fiscales con 50 0/0 de rebajas sobre tarifa corriente.
- Horario de estadía mínima en los puertos de 2 horas.
- Transporte gratuito de las valijas de correo.
- Realizar los viajes extraordinarios que precise el gobierno.
- Aceptar la designación de Jefes Navales de guerra en los barcos, cuando el gobierno lo considere pertinente.
- Pasaje gratis a todo empleado diplomático de la República, Intendentes, Gobernadores y Jefes de la Escuadra.

- En casos de conflicto armado con país extranjero las naves de la C.S.A.V. pasarán a formar parte de la Marina de Guerra, en cuyo caso se convendría un valor de ocupación de servicios.

En atención a este convenio, prácticamente todas las funciones del elemento transporte estaban en manos de la C.S.A.V., la que se constituía de por sí en la Reserva de la Armada.

8.— Instalaciones

Como ya se indicó al hablar de la infraestructura de la Armada, ésta era paupérrima, no contándose en Valparaíso, puerto base de la Escuadra, con ningún otro recurso fuera del Arsenal de Marina. Se usaban todos los elementos civiles para el cumplimiento de las tareas logísticas de base, con el consiguiente gasto de arrendamiento.

9.— Finanzas

Todos los fondos que la Armada utilizaba eran proporcionados por el Ministerio de Marina, quien autorizaba y disponía los medios y el pago respectivo a través de la Tesorería Provincial.

CONCLUSIONES

Como puede apreciarse claramente, la estructura y organización logística de la Armada al inicio de la guerra prácticamente no existían, no contándose, por consiguiente, con elementos logísticos adecuados para actuar en apoyo de las operaciones navales en tiempo de guerra. Tal como lo expresa el Jefe de la Intendencia General de Ejército y Marina en la Memoria del año 1881, la Armada estaba organizada para la paz y, aún así, poco podía hacer por sí misma al no contar con la necesaria independencia de maniobra, lo que le limitaba en gran medida la iniciativa. Debido a esto no podía resolver problemas urgentes, perdiendo

CITA 12: EL MERCURIO, Edición 18 de Septiembre de 1927.

CITA 13: ALLARD, Cien Años de la C.S.A.V. página 37.

tiempo precioso en consultas y conseguir autorizaciones para actuar (Cita 14).

Lo concluido está claramente reflejado en el estado general en que se encontraban los buques.

B.— ESTUDIO DE LA COMPOSICION DE LA ESCUADRA

Al iniciarse las operaciones el día 14 de Febrero, con la ocupación de Antofagasta, los siguientes buques estaban en condiciones de operar:

- Blindado "Cochrane".
- Blindado "Blanco".
- Corbeta "Chacabuco".
- Corbeta "O'Higgins".
- Cañonera "Magallanes".
- Vapor "Toltén".

Las primeras operaciones se realizaron bajo las órdenes del Comandante en Jefe de las Fuerzas de Operaciones del litoral ocupado por Bolivia, sin constituir una fuerza organizada.

Por oficio N° 283, del 21 de Febrero de 1879, el Ministerio de Marina autorizó las reparaciones de la cañonera "Covadonga" en la Compañía de Diques de Valparaíso, cuyo importe de \$ 10.890 fue pagado a través de la Tesorería Fiscal (Cita 15) y posteriormente, con fecha 1° de Marzo, se autorizó la cantidad de \$ 8.350 para completar la carena de la citada goleta (Cita 16).

El 19 de Febrero, por oficio N° 270, se ordenó a la Comandancia de Marina armar la corbeta "Esmeralda" (Cita 17).

Así, se agregaba a los buques operativos la "Esmeralda" y la "Covadonga" y se constituía la Escuadra, con fecha 28 de Febrero, designándose por Decreto Supremo N° 200 (Cita

18) como su Comandante en Jefe al Contralmirante Don Juan Williams Rebolledo.

Con fecha 3 de Abril se ordenó reparar el vapor "Abtao", disponiéndose su asignación a la Escuadra en cuanto terminara sus reparaciones, nombrándose Comandante provisorio al Capitán de Corbeta Sr. Carlos Condell (Cita 19), conformándose de esta forma la Escuadra que operaría en el período que nos ocupa.

C. – OPERACIONES NAVALES

I.— Ocupación del litoral en poder de Bolivia (desde el 13 de Febrero al 31 de Marzo)

a.— Operaciones

Como se expresó anteriormente, los buques permanecieron fondeados en Lota durante los primeros meses del año 1879, en espera de los acontecimientos, siendo posteriormente enviados a Caldera, donde continuaron su entrenamiento.

El día 7 de Febrero fondeó en Antofagasta el blindado "Blanco" para evitar con su presencia el alzamiento de los chilenos residentes en esa ciudad. Posteriormente, el 14 del mismo mes, fondearon el "Cochrane" y la "O'Higgins", transportando al Jefe de las Fuerzas de Operaciones del Litoral Norte con dos compañías de desembarco, con las que se tomó posesión de la ciudad. El 19 de Febrero la "O'Higgins", con una compañía de desembarco, ocupa Mejillones, mientras el "Blanco" protegía con su presencia a los chilenos residentes en Tocopilla y Cobija.

El 13 de Marzo asumió como C.J.E. el Contralmirante Williams, en tanto que con fecha 21 del mismo mes se completó la ocupación del litoral en poder de Bolivia al tomarse los puertos de Cobija y Tocopilla, sin oposición del enemigo. En Tocopilla actuó el "Cochrane" y en Cobija el "Blanco", la "Esmeralda", el "Chacabuco" y el "Toltén".

CITA 14: MEMORIA CITADA, página 49.

CITA 15: OFICIO N° 271 en Documento N° 6.

CITA 16: OFICIO N° 364 en Documento N° 7.

CITA 17: OFICIO N° 270 en Documento N° 8.

CITA 18: OFICIO N° 351 en Documento N° 9.

CITA 19: OFICIO N° 528 en Documento N° 10.

Misión — De lo anterior se desprende que, en este período, al no tener la Escuadra oposición del enemigo su misión fue principalmente de apoyo y de elemento de transporte de las fuerzas de ocupación.

b.— Acción logística desarrollada

Antofagasta se constituyó en la base avanzada de la Escuadra, abasteciéndose allí de elementos que eran enviados desde Valparaíso, en parte, y adquiridos en el comercio local el resto.

1.— Abastecimientos

—**Viveres.**— La provisión de víveres se realizaba mediante contratistas en Antofagasta, sin perjuicio de los víveres secos que enviaba el Arsenal a la Escuadra.

En aquel entonces la ración Armada diaria consistía en los siguientes elementos:

Galletas	300 grs.
Charqui	115 grs.
Carne salada	230 grs.
Frejoles	150 grs.
Harina	260 grs.
Arroz	60 grs.
Grasa	30 grs.
Sal	15 grs.
Ají	3 grs.
Azúcar	75 grs.
Cacao	28 grs.
Café	14 grs.
Verduras secas	50 grs.
Aguardiente	25 centilitros
Vinagre	2 centilitros

El personal de máquinas recibía, además, en forma extra 14 grs. de café y 50 grs. de azúcar al día.

De acuerdo con el contrato, se recibían dos veces por semana víveres frescos para evitar enfermedades producidas por el uso constante de víveres secos (Citas 20 y 21).

El costo de cada ración Armada puesta en Antofagasta era de 50 centavos, en circunstancias que en Valparaíso costaba sólo 32 centavos.

—**Agua.**— Cada buque debía autoabastecerse de agua, siendo necesario, incluso, en algunos casos apoyar con este elemento a las tropas de tierra.

—**Carbón.**— El carbón era adquirido en Lota, siendo transportado hacia Antofagasta por buques contratados para el efecto, en donde se hacía acopio del mismo. Por oficio del 5 de Marzo se indica que sería necesario, igualmente, hacer acopio de carbón en otros lugares, además de Antofagasta, por lo que se ordenaba a la Armada que tomara las providencias necesarias, indicándose igualmente la necesidad de contratar un carbonero para la Escuadra (Cita 22).

—**Munición.**— Al igual que el carbón y, en general, todo lo relacionado con logística, su entrega era autorizada a nivel de gobierno (Cita 24). Como se aprecia al leer el oficio N° 460 (Cita 23), el ciclo logístico que iniciaba la Fuerza pasaba siempre al nivel superior, que autorizaba a los órganos de apoyo su adquisición y/o entrega al usuario, como es el caso del envío de pólvora que se indica en el oficio de la referencia.

—**Consumos generales.**— Eran enviados al Norte desde los arsenales, en Valparaíso, a solicitud de los usuarios (Cita 25).

CITA 20: AHUMADA, Tomo VI, página 5.
CITA 21: BOLETIN DE LA GUERRA, página 73.
CITA 22: OFICIO N° 388, en Documento N° 11.
CITA 23: OFICIO N° 460, en Documento N° 12.
CITA 24: OFICIO N° 463, en Documento N° 13.
CITA 25: AHUMADA, Tomo V, página 397.

—**Adquisiciones.**— El procedimiento empleado consistía en ordenar al Jefe del Servicio correspondiente la adquisición de los elementos. En el caso que se comenta, el Ministerio ordena a la Armada que disponga la compra por el Cirujano Mayor, en el comercio local, de medicinas necesarias para tres meses en relación a 500 hombres (Cita 26).

—**Contabilidad.**— Por oficio N° 254 se dispone la forma en que los arsenales deben llevar el sistema de contabilidad, complementando lo ya reglamentado en Diciembre de 1874, para poder controlar con exactitud los consumos de los buques.

Básicamente, se ordenaba llevar las siguiente cuentas:

- a) Cuenta General. Con los valores de entrada y salida separando los ítem carbón, víveres, pertrechos navales y de guerra.
- b) Cuenta de Gastos Extraordinarios. Se indicaba por separado adquisiciones y reparaciones.

Además, el precipitado oficio daba instrucciones de detalle para el Guardalmacén y la forma en que se rendiría cuenta cada año (Cita 27).

2.— Mantenimiento

En este período se tomaron dos acciones importantes relacionadas con el mantenimiento de los buques. Primeramente, se creó el puesto de Constructor Naval de la Armada como una manera de apoyar a los buques, nombrándose al Sr. Aquiles Court en dicho cargo (Cita 28); en segundo término se dispuso el traslado a Antofagasta del pontón "Valdivia", destinado al servicio de los buques. Se constituía de esta manera una base flotante avanzada que podía efectuar reparaciones menores y tener acopio de agua y carbón para la Escuadra (Cita 29).

Durante este período se continuó con el alistamiento de la Escuadra, siendo reparados los siguientes buques: "Chacabuco", "Magallanes", "Esmeralda" y "Covadonga", no participando los dos primeros en las operaciones iniciales. A fines de Marzo todos los buques se encontraban listos en Antofagasta, a las órdenes de la Escuadra. Al mismo tiempo, se continuaba en Valparaíso con la fabricación de las calderas para las corbetas (Cita 30).

El entrenamiento de combate, por otra parte, continuó tal como lo explica el Almirante Williams en una de sus cartas al General Saavedra, indicándole que cada oportunidad era aprovechada para realizar maniobras, ejercicios de incendio y artillería.

3.— Personal

Se continuó completando las dotaciones de los buques, llamando al servicio a oficiales retirados y mediante el enganche voluntario en lo referente al personal de Gente de Mar. En carta citada en párrafo anterior, se indica que se enviará al norte al personal que falte para completar la dotación de la "Chacabuco".

4.— Sanidad

Este servicio seguía siendo rudimentario. El personal evacuado era enviado a Valparaíso en los transportes que cubrían las líneas de abastecimiento y en los vapores mercantes de la carrera (P.S.N.C.).

En este período se estableció en Valparaíso lo que puede ser llamado el primer Hospital Naval, organizado por el Dr. Teodosio Martínez Ramos, el que asumió como Jefe de los Servicios Médicos y Sanitarios de la Armada. Funcionaba este Hospital en la esquina de las actuales calles Colón y San Ignacio (Cita 31).

CITA 26: OFICIO N° 203, en Documento N° 14.

CITA 27: OFICIO N° 254, en Documento N° 15.

CITA 28: OFICIO N° 218, en Documento N° 16.

CITA 29: OFICIO N° 231, en Documento N° 17.

CITA 30: AHUMADA, Tomo III, página 77.

CITA 31: ARCHIVO EL MERCURIO, Edición citada.

5.— Transportes

Este servicio lo continuó realizando la C.S.A.V. a pedido del gobierno y bajo la dirección de la Intendencia General de Ejército y Marina, organismo que enviaba los elementos y personal al Norte, sin coordinación previa ni control de la Armada. Por este medio se enviaban los pertrechos que acumulaba y obtenía el Arsenal de Marina, que en muchos aspectos se confundía con material del Ejército, dependiendo, por consiguiente, de dicha componente su administración. También se usaron los buques de la Compañía Inglesa Pacific Steam Navigation, la que proclamó su total neutralidad en el conflicto.

En este primer período de la guerra no hubo ningún tipo de control de los viajes o cantidad de recursos que se enviaban, ya que todo se estaba improvisando. Tampoco existía alguno de los conceptos de este elemento funcional, limitándose la Intendencia General a mandar al Norte los buques una vez que estuvieran listos. Revisando la documentación de la época se deducen los siguientes viajes de transportes de apoyo (Cita 32):

- 20 de Febrero... "Toltén": destino, Antofagasta.
 - a) Personal: 50 hombres de Artillería de Marina.
300 hombres del Segundo de Línea.
 - b) Carga: Material para telégrafo entre Antofagasta y Caldera.
1.000 fusiles "COMBLAIN", 400.000 tiros COMBLAIN, 60 camas para hospital, más medicina e instrumental.
15 telones de carpa. Fondos para rancho (cantidad no determinada).

NOTA: En este viaje se remolcó el pontón "Valdivia".

- 23 de Febrero... Vapor "Santa Lucía": destino, Antofagasta.

- a) Personal: 100 hombres del Cazadores.
100 hombres del 4to. de Línea.
120 hombres de Policía.
- b) Carga: Pasto y cebada para dos meses.
Carga general.

- 25 de Febrero... "Limarí": destino, Antofagasta.
 - a) Personal: 3ro. de Línea, completo.
 - b) Carga: 100 caballos. Carga general.
- 7 de Marzo... "Copiapó": destino, Antofagasta.
Carga general.
- 25 de Marzo... "Matías Cousiño": destino, Escuadra.
Carbón para la Escuadra.
- 29 de Marzo... "Rimac": destino, Escuadra.
Carbón para la Escuadra.

Con fecha 30 de Marzo, se procedió a arrendar el vapor "Copiapó" de la C.S.A.V., a partir del día 1º de Abril, a pesar de existir previamente un contrato de acuerdo con el cual el gobierno podía requerir los servicios de los buques de esa Compañía.

Del examen de este documento se aprecia que el gobierno aceptó una serie de cláusulas onerosas para el erario nacional, como por ejemplo:

- Pagar 9.000 pesos al mes por concepto de arriendo.
- Pagar 1 peso por cada pasajero transportado.
- Proveer el carbón.
- Responder por el buque, en caso de daños, con fianza de 25.000 libras (Cita 33).

6.— Instalaciones

Además del ya comentado traslado del pontón "Valdivia" a Antofagasta, el 26 de

CITA 32: AHUMADA, Tomo III, página 77 a la 79.

CITA 33: OFICIO N° 498 en Documento N° 18.

Marzo se autorizó a un particular a mantener carbón en el pontón "Kate Kellock" de Punta Arenas, carbón con el que se podía proveer a los buques de la Armada o gobierno a su paso por esa colonia (Citas 34 y 35), permitiendo un acopio permanente de 600 toneladas de acuerdo al contrato firmado y aumentando así su capacidad de apoyo.

7.— Finanzas

Se mantiene el sistema de control total del Ministerio de Marina, el que autoriza todos los gastos, disponiendo los fondos necesarios. Como ejemplo de la burocracia existente en este elemento funcional se adjunta oficio N° 262, en que, con fecha 18 de Febrero de 1879, se autoriza la legalización de un pago hecho por la Tesorería Fiscal de Valparaíso en 1878 por reparaciones a la caldera de la "Esmeralda", con cargo al presupuesto de 1877.

c.— Crítica del período

Como fue señalado anteriormente, la Escuadra realizó operaciones de transporte de Fuerzas para su empleo en el litoral ocupado por Bolivia, continuando su alistamiento en cuanto a completar dotaciones, material necesario, reparaciones y entrenamiento.

El sistema logístico se observa bastante rudimentario y poco expedito. En la práctica no se puede hablar de C.A.L. ya que ni siquiera estaban bien definidas las operaciones que la flota debía realizar. En todo caso, en la forma en que fueron usados los buques, sin tener Comandante en Jefe, cumplieron con su objetivo ya que no existió oposición del enemigo en atención a que Bolivia no tenía Poder Naval.

II.— Bloqueo de Iquique (1° de Abril al 17 de Mayo)

a.— Operaciones

Denominamos así el período indicado para no usar el término "operaciones inútiles", como es llamado por algunos autores (Cita 36).

CITA 34: OFICIO N° 382 en Documento N° 19.

CITA 35: OFICIO N° 477 en Documento N° 20.

CITA 36: FUENZALIDA, obra citada, página 665.

CITA 37: WILLIAMS, obra citada página 17.

Para indicar las diversas operaciones que se realizaron, se utilizará la relación de los hechos que realiza el propio Almirante Williams en su obra "Operaciones de la Escuadra Chilena, mientras estuvo a las órdenes del Contralmirante Williams Rebolledo", editada en 1882 en la imprenta "Del Progreso", porque aparece como la fuente más fidedigna que se puede conocer y, a la vez, se estudiarán las razones que da el autor —principalmente lógicas— para la inactividad de la Escuadra. No entraremos a analizar los planes del Almirante ni los del gobierno, porque escapan a este estudio, limitándonos a los acontecimientos que tuvieron lugar.

1.— Inicio de las operaciones

Al iniciarse el mes de Abril la Escuadra se encontraba reunida en Antofagasta, ya al mando del Almirante Williams, zarpando el día 3 de Abril a Iquique para establecer el bloqueo.

—Error logístico.— La Escuadra zarpó sin haber terminado la faena de carbón que estaba realizando del "Matías Cousiño" y sin usar el que había transportado el "Rimac", que recaló en Antofagasta el 2 de Abril. El Almirante justifica este hecho diciendo:

"Persuadido que todo retardo en iniciar la campaña favorecería al enemigo y podía dar lugar a que se operase en Iquique el desembarque de gente y elementos anunciados, la misma noche del 3, a las 12.35 PM., y sin esperar la terminación del transbordo del carbón, lo cual había retardado considerablemente mi salida, me hice a la mar, con la Escuadra..." (Cita 37). *"Debido a que el "Matías Cousiño" y el "Rimac" enarbolaban bandera inglesa, no pudieron acompañar a la Escuadra, a pesar que tenían sus bodegas llenas de carbón, debiendo, por consiguiente, zarpar la Escuadra con los dos blindados, las dos Corbetas y la "Esmeralda", uniéndose posteriormente la "Magallanes", que se encontraba cumpliendo una misión asignada anteriormente.*

"El día 5 de Abril, se estableció el bloqueo de

"Iquique, notificándose debidamente a las autoridades. Dice el Almirante:

"El mismo día (5 de Abril), establecí el bloqueo, como estaba ya acordado por el Asesor (Sotomayor), con la aceptación tácita del Gobierno..." (Cita 38), lo que no concuerda con lo que expresan sus detractores.

Establecido el bloqueo se evidenció la necesidad de reabastecer los buques, tarea que, como ya se indicó anteriormente, no fue completada en Antofagasta (carbón).

— **Determinación de necesidades.**— No han sido encontrados los datos exactos, pero se sabe que se pidió por mensaje a Antofagasta el envío urgente de carbón y a Valparaíso la remisión de todos los artículos solicitados en pedidos anteriores (Cita 39).

— **Consecuencias.**— Esta falta de previsión logística impidió mover los buques de la Escuadra no siendo posible atacar al transporte "Chalaco", que pudo desembarcar impunemente cañones para la fortificación del Morro de Arica.

El bloqueo continuó, zarpando el día 9 de Abril el "Cochrane" y la "Magallanes" a Antofagasta ante la posible incursión del "Huáscar" y la "Pilcomayo" sobre ese puerto, con orden de rellenar carbón durante la estadía.

El día 11 recaló a Iquique el vapor "Copiapó", que había sido asignado a la Escuadra, con carbón, víveres y pertrechos solicitados el día 3 de Abril.

La demora del "Copiapó" en llegar a Iquique se debió a que no estaban claramente establecidas sus órdenes y había permanecido en Caldera sin razón aparente. Este era el único buque que atendía las necesidades del Ejército y de la Armada.

A la recalada del "Copiapó" se procedió de inmediato a reabastecer los buques.

2.— Combate de Chipana (12 de Abril)

En su viaje de regreso desde Antofagasta, cuando, siguiendo instrucciones del Almirante,

la "Magallanes" reconocía la caleta de Huanillos, fue atacada por la "Unión" y la "Pilcomayo". Después de un intenso cañoneo en el que no sufrió más averías que la pérdida voluntaria de una embarcación menor, que molestaba el campo de tiro de un cañón, la "Magallanes" debió formar sus máquinas para recalar a Iquique ese mismo día. El Almirante, creyendo poder encontrar a los buques peruanos, zarpó esa misma noche con el "Blanco", mientras su espalda estratégica estaba protegida por el "Cochrane", que se encontraba en Antofagasta, llegando hasta la altura de Camarones, desde donde regresó sin encontrar dichos buques.

Al iniciar el regreso avista al transporte "Chalaco", debiendo abandonar la persecución a causa del mayor andar del buque peruano y a la ruptura de los tubos de dos calderas del blindado (Cita 40). Así, se evidenció poca velocidad desarrollada por los buques chilenos, motivada por los problemas enunciados al comienzo de la guerra, de deficiencias en su mantención general y carena.

El día 14 nuevamente se reabasteció de carbón el "Blanco" y el resto de los buques, desplazándose el "Cochrane", que había regresado de Antofagasta junto con la "Magallanes", a hostilizar la costa peruana hasta Mollendo, mientras el "Blanco" con la "O'Higgins" y la "Chacabuco" se dirigían al Sur a efectuar la misma acción. La "Esmeralda" continuaba el bloqueo iniciado el día 5 de Abril.

3.— Pisagua, Pabellón de Pica y Huanillos

La división del "Blanco" atacó y destruyó las instalaciones portuarias de las mencionadas caletas, regresando posteriormente a Iquique para dirigirse luego el "Blanco" y la "Chacabuco", el día 18 de Abril, a Pisagua, puerto que fue bombardeado y destruidas sus instalaciones como represalia al ataque sufrido por los botes que se enviaron a capturar las embarcaciones del puerto.

CITA 38: WILLIAMS, obra citada página 18.

CITA 39: WILLIAMS, obra citada página 22.

CITA 40: WILLIAMS, obra citada página 24.

4.— Mollendo

La segunda división regresó de Mollendo el día 21, reuniéndose la Escuadra nuevamente en Iquique después de una incursión que no tuvo ningún resultado positivo al encontrar viva resistencia en el referido puerto, el que fue bombardeado sin recibir mayores daños. Durante su regreso reconocía Arica no aprovechando una excelente oportunidad de atacar dicha plaza, que aún no terminaba la construcción de sus fortificaciones (Cita 41).

5.— Nuevas operaciones

Los días 24 y 25 de Abril recalaron a Iquique el “Copiapó” y “Paquete de Maule” con 600 toneladas de carbón para la Escuadra, cantidad que no cubría plenamente las necesidades del momento.

Una vez reabastecidos, zarparon el “Blanco” y la “Magallanes” para interceptar transportes peruanos en los puertos al Sur de Mollendo, y el “Cochrane” y la “O’Higgins” a efectuar un nuevo bombardeo en Pisagua, regresando ambas divisiones el día 2 de Mayo sin haber logrado sus objetivos.

6.— Continúa el bloqueo

Desde esta fecha hasta el 17 de Mayo la Escuadra se mantuvo en Iquique, debido a la falta de abastecimientos en general. Cabe destacar en este lapso la incorporación a la Escuadra, el 11 de Mayo, del vapor “Abtao” y de la goleta “Covadonga”, que habían completado sus reparaciones, y el viaje del “Cochrane” a Antofagasta el día 10, conduciendo al Asesor de la Escuadra, para regresar el 15 de Mayo.

b.— Situación logística

Durante el período de operaciones recién sintetizado, se aprecia que la situación logística de la Escuadra era muy deficiente, motivada especialmente por la falta de apoyo y por el hecho de no contarse con una base como posi-

ción; debido a ello, al mantenerse el bloqueo, se hacía necesario un constante movimiento de los buques, aumentando con ello el consumo de carbón, elemento crítico en todas las operaciones realizadas.

Misión

Se deduce del análisis previo que la Escuadra trató de cumplir dos misiones simultáneamente, las que eran:

- 1.— Mantener el bloqueo de Iquique.
- 2.— Hostilizar las líneas de comunicaciones marítimas (L.C.M.) e instalaciones portuarias del adversario.

Lo anterior se realizó tratando de crear un apremio a la Escuadra peruana, que la obligara a presentar batalla para obtener el dominio del mar, objeto que no fue posible obtener.

c.— Acción logística desarrollada

Se analizará primero lo efectuado por la Fuerza Organizada y luego el esfuerzo logístico general en relación a las operaciones navales. Es necesario destacar que los niveles logísticos se confunden en el más de los casos, de acuerdo a la aplicación del ciclo correspondiente.

c.1.— Escuadra

1.— Abastecimientos

Por oficio Nº 611, del 17 de Abril de 1879, el Ministerio de Marina llama la atención a la Comandancia General de Marina sobre la “grave importancia” de proveer los elementos que solicita la Escuadra, indicando que no se deben omitir sacrificios en satisfacer las necesidades de la Fuerza Operativa. Para ello, se dispone el envío al Norte de los elementos necesarios con la debida anticipación; asimismo, que la Escuadra debe informar y solicitar los diferentes artículos (determinación de necesidades). En realidad, se entregan aquí las instrucciones

necesarias para completar el ciclo logístico en cada una de sus partes (Cita 42).

—**Carbón.**— El citado oficio explica que la capacidad total de carbón de la Escuadra es:

Capacidad total (menos “Abtao” y “Covadonga”): 1.206 tons.

Escuadra completa: 1.596 tons.

Datos que coinciden con los extraídos de las fichas logísticas.

La frecuencia de reaprovisionamiento debe ser cada nueve días, considerando consumos a media fuerza en compensación de días en la mar y en puerto. Los datos eran calculados basándose en el consumo del buque que tiene el ciclo menor (la “Magallanes”).

Carbón recibido por la Escuadra:

2 viajes del “Copiapó”	1.200 tons.
1 viaje del “Paquete de Maule”	300 tons.
1 viaje del “Lamar”	1.200 tons.
1 viaje del “Matías Cousiño”	900 tons.
	3.600 tons.

—**Viveres.**— En algunos buques no se recibían víveres frescos desde hacía casi cuatro meses (Cita 43).

Recibidos en el período:

Viveres secos en el “Copiapó” y seis bueyes.

Verduras en el “Paquete de Maule”.

Viveres secos en el “Lamar” y “Matías Cousiño”.

—**Lubricantes.**—

Cebo para máquinas (debió recibirse en calidad de préstamo del “Matías Cousiño”).

Aceite de máquina... 200 galones.

COMENTARIO

El Almirante Williams cita en su obra numerosos oficios, solicitando el urgente envío

de abastecimientos para la Escuadra, de donde se evidencia el deficiente servicio de abastecimiento que se cumplía por parte del Arsenal de Marina, ya anteriormente criticado en la Memoria Ministerial de 1880, por lo entrabado que desarrollaba sus tareas.

Lo anterior tuvo como consecuencia la reorganización de estos servicios, como se explicará, posteriormente, al estudiar el esfuerzo logístico en el período, a nivel Armada (Cita 44).

2.— Mantenimiento

Los buques debieron, constantemente, efectuar reparaciones de emergencia durante el período, sin interferir con las operaciones que se realizaron.

Algunas fallas reparadas durante el bloqueo (Cita 45):

- a) Reparaciones diversas en máquinas y calderas de las corbetas; trabajo ejecutado por obreros de la Compañía de Salitre de Antofagasta.
- b) “Esmeralda”, calderas en mal estado con 70 parches; reparada por personal del buque.
- c) Ruptura de tubos de calderas del “Blanco”; reparada por personal del buque.
- d) Carena del “Copiapó”, asignado a la Escuadra en Valparaíso después del segundo viaje.

Otra medida tomada fue la contratación de un equipo compuesto por dos ingenieros y dos maestros caldereros, para embarcarse en la Escuadra y hacerse cargo de la reparación (Cita 46).

3.— Personal

Se continuó reclutando personal con el sistema de enganche voluntario. En el oficio N° 901 se muestra la asignación de fondos para este trabajo, ejecutado por el Teniente Estanis-

CITA 42: OFICIO N° 611 en Documento N° 22.

CITA 43: WILLIAMS, obra citada, página 33.

CITA 44: WILLIAMS, obra citada, página 35.

CITA 45: WILLIAMS, obra citada, página 21.

CITA 46: OFICIO N° 682, en documento N° 23.

lao Lynch, para completar dotaciones de la Escuadra (Cita 47).

4.- Sanidad

Por efecto del mal aprovisionamiento de víveres frescos, ya comentado, el Almirante informa, por el oficio N° 100, al Comandante General de Marina que comenzaba a aparecer el escorbuto (Cita 48), y, por oficio N° 123, se informa, asimismo, de la evacuación a Antofagasta de personal enfermo y heridos en el vapor "Copiapó" (Cita 49).

5.- Transporte

Ya comentado al analizar las operaciones. Con fecha 19 de Abril se autorizó a la Comandancia General de Marina asignar un trans-

porte para servir de carbonero a la Escuadra, teniendo la facultad de aumentar el número de acuerdo a las necesidades. Fue asignado el "Copiapó", que posteriormente permaneció un mes en reparaciones (Cita 50).

c.2.- Medidas que afectaron a la Escuadra

1.- Abastecimiento

—Vestuario.— Se ordenó la confección de 1.000 trajes de brin para las tripulaciones de la Escuadra, en la industria de Valparaíso, pagados a través de la Tesorería Fiscal (Cita 51).

—Carbón.— Se adquirieron las siguientes cantidades de carbón para la Escuadra (Cita 52):

CANTIDAD	VALOR	TIPO	PROVEEDOR
* 431 tons.	\$ 3.178	carbón inglés	Particulares de Valparaíso
* 600 tons.	3.000	carbón inglés	Lota
* 520 tons.	3.380	carbón inglés	Lota
* 240 tons.	1.560	carbón de piedra	C.S.A.V.
* 500 tons.	Donación	carbón de piedra.	Don Federico Schwager
TOTALES: 2.291 tons.	11.118		

—Municiones.— Se autorizó la entrega de 150.000 cartuchos Comblain y la posibilidad de recurrir a Antofagasta en caso que fallara la provisión a bordo (Cita 53).

2.- Mantenimiento

Se autorizó y ordenó la construcción de calderas para la corbeta "Chacabuco", ofrecién-

dose un premio en dinero al contratista por cada semana de adelanto en la entrega (Cita 54).

3.- Buques transporte

Ante el deficiente apoyo que se prestaba al T.O. Norte por falta de buques transporte, se tomaron las siguientes resoluciones, aprovechando lo estipulado en el convenio firmado

CITA 47: OFICIO N° 901, en documento N° 24.

CITA 48: WILLIAMS, obra citada, página 33.

CITA 49: WILLIAMS, obra citada, página N° 34.

CITA 50: OFICIO N° 616, en documento N° 25.

CITA 51: OFICIO N° 820, en documento N° 27.

CITA 52: OFICIOS N°s. 602, 786, 804, 789 y 843 en Documentos N°s. 27, 28, 29, 30 y 31.

CITA 53: OFICIO SIN NUMERO, en documento N° 32.

CITA 54: OFICIO N° 860 en documento N° 33.

con la Compañía Sud Americana de Vapores en 1874:

- a) Con fecha 15 de Abril la Comandancia General de Marina fue autorizada para arrendar a la C.S.A.V. los siguientes buques:
- “Limarí”
 - “Lamar”.
 - “Paquete de Maule”.
 - “Huanay”.

Estos buques fueron arrendados bajo las siguientes condiciones:

Art. 1º :

Se pagará \$ 26.500 mensuales por el “Limarí”, se pagará \$ 9.000 mensuales por el “Lamar”, se pagará \$ 5.000 mensuales por el “Paquete de Maule”, se pagará \$ 4.500 mensuales por el “Huanay”.

Art. 2º:

El Fisco pagará el carbón.

Art. 3º:

La Compañía pagará los sueldos y salarios.

Art. 4º:

El Fisco pagará \$ 1 por pasajero en cámara y \$ 0,5 por pasajero en cubierta.

Art. 5º:

El Gobierno responderá por la pérdida de los buques, valorizándolos en:

- 20.000 libras el “Limarí”,
- 18.000 libras el “Lamar”,
- 10.000 libras el “Paquete de Maule”, y
- 8.000 libras el “Huanay” (Cita 55).

- b) Con fecha 12 de Mayo se contrató con la misma Compañía los siguientes buques:
- “Itata”,
 - “Loa” y
 - “Rímac”.

Estos buques fueron arrendados bajo las condiciones que se resumen a continuación:

Art. 1º:

El arriendo será por seis meses o hasta que la guerra termine, lo que se entendería como “cuando pueda navegar libremente la bandera chilena por el litoral de las tres Repúblicas”.

Art. 2º:

El canon de arrendamiento será de \$ 18.000 por cada buque.

Art. 3º:

Serán por cuenta de la Compañía los gastos de sueldos y de administración. El carbón será proveído por el Gobierno.

Art. 4º:

“El mando de los buques en tiempo ordinario corresponde a los capitanes respectivos, pero en caso de un combate tomará el mando el Oficial de la Nación que estuviere a bordo con ese objeto” (Textual).

Art. 5º:

El Gobierno pagará:

\$ 1 por cada pasajero en cámara y \$ 0,5 por cada pasajero en cubierta.

Art. 6º:

El Gobierno responderá por la pérdida de los buques por causa de guerra, avaluándolos en 57.000 libras.

Art. 7º:

Las reparaciones serán de cargo del Gobierno.

Art. 8º:

En caso de pérdida, se pagará después de 30 días en letras a 90 días en Londres (Cita 56).

- c) Además, se arrendó a la Compañía Exploradora de Lota y Coronel el “Matías Cousiño”, bajo las mismas condiciones anteriores, pagando \$ 3.000 mensuales por sus servicios (Cita 57).

CITA 55: OFICIO N° 601 en documento N° 34.

CITA 56: OFICIO N° 860 en documento N° 35.

CITA 57: OFICIO N° 672 en documento N° 36.

Comentarios

1) Arrendamiento

Como ya se analizó al tratar el contrato del "Copiapó" a la C.S.A.V., el gobierno nuevamente aceptó cláusulas onerosas para el erario nacional, a pesar de la crisis económica. Por concepto de arriendo de los buques se pagaban mensualmente las siguientes cantidades de pesos:

"Copiapó"	\$ 9.000	
"Limarí"	\$ 26.500	
"Lamar"	\$ 5.000	
"Huanay"	\$ 4.500	
"Itata"	\$ 18.000	
"Loa"	\$ 18.000	
"Rimac"	\$ 18.000	
	\$ 99.000	a la C.S.A.V.
"Matías Cousiño"	\$ 3.000	a la Cía. Expl. de Lota y Coronel
	<hr/>	
	\$ 102.000	

NOTA: No se considera el gasto por pasajeros ni carbón.

Considerando que el costo por la adquisición del "Lamar" significó a la C.S.A.V. \$ 127.449,34 (valor del año 1872), y tomando en cuenta también la subvención de \$ 100.000 (Cita 58) trimestrales, de acuerdo al Convenio de 1874, se evidencia que la Compañía en casi un mes recibía el valor de un buque. De ello se desprende que el arriendo de los buques significó un enorme desembolso para el Estado y un gran negocio para la Compañía Sudamericana de Vapores, por lo que el Almirante Uribe aseveró: "felizmente para la Compañía Sud Americana de Vapores, estalló la Guerra del Pacífico" (Cita 59).

Esta aseveración está demostrada por el resumen de los balances de la C.S.A.V. (Cita 60), que se indica a continuación:

FECHA	PERDIDA	UTILIDAD	FONDOS DE RESERVA
31.DIC.77	\$ 243.464,05	—	\$ 10.963,65
30.JUN.78	\$ 575.804,07	—	\$ 10.963,65
31.DIC.78	\$ 386.594,13	—	\$ 10.963,65
30.JUN.79	\$ 30.475,16	—	\$ 10.963,65
31.DIC.79	\$ —	\$ 322.770,13	\$ 10.963,65
30.JUN.80	\$ —	\$ 434.203,51	\$ 10.963,65

Todo esto con un capital de \$ 2.191.500 para los años indicados.

Posteriormente, la Compañía ha tenido pérdidas sólo en los años 1922, 1930 a 1932, 1971 y 1972.

Se aprecia claramente que el gobierno financió y mantuvo a esta Compañía, a pesar de la existencia de un Convenio previo

que debería haber hecho menos onerosos los gastos.

2) Artículo 4º.—

Es necesario comentar lo estipulado por el artículo 4º del contrato de arrendamiento por constituir un error gravísimo, ya que en la

CITA 58: ALLARD, obra citada página 160.

CITA 59: REVISTA DE MARINA, 1885, página 657.

CITA 60: ALLARD, obra citada, página 214.

práctica el buque tendría dos comandantes: uno regular y el otro para enfrentar al enemigo. La gravedad de esta cláusula es más notoria si recordamos que los capitanes mercantes de los buques arrendados, en muchas ocasiones, no cooperaban al esfuerzo de la guerra o al cumplimiento de las operaciones navales por no sentirse, en muchos casos, participantes del conflicto dada su calidad de extranjeros. En lo convenido, lo peor era el hecho de que al Oficial de la Armada embarcado sólo se le entregaba el mando a la vista del enemigo, cuando ya no tenía ninguna oportunidad para resolver la situación (caso del "Rimac", que se comentará más adelante).

4.— Instrucciones emitidas respecto a la compra y remisión de artículos militares

Con fecha 2 de Abril, el Ministerio de Guerra dio instrucciones para el procedimiento de compra y remisión de artículos militares destinados al Ejército del Norte, los que se resumen a continuación:

- 1º La carga enviada de Santiago a Valparaíso debía remitirse a la Tesorería Fiscal o Comisaría de Guerra, marcados y numerados los bultos, con una factura indicando el contenido y el boleto de carga de Ferrocarriles (Cita 61).
- 2º La Tesorería de Valparaíso se encargaba de enviar la carga a la Tesorería de Antofagasta, la que la distribuía a través de la Dirección del Parque y Almacenes de Guerra del Ejército del Norte. La Tesorería debía enviar al Ministerio una copia de las facturas de cada remesa. La Tesorería, en unión con Arsenales, podía comprar artículos en Valparaíso y enviar las cuentas al Ministerio para su aprobación y pago.

Comentario

Después del verdadero caos logístico evidente en el primer mes de guerra, es posible observar ahora un intento de mejorar el sistema, aunque con un fuerte sentido burócrata en la administración al llevar al Ministerio el control de detalles, entabando así el desarrollo del "ciclo logístico". No se diferencian los niveles logísticos, actuando permanentemente el escalón superior en las labores que le corresponden al inferior, mezclándose, además, en un solo todo lo que hoy conocemos como "elementos funcionales de abastecimiento, transporte y finanzas".

5.— Resumen de los viajes logísticos al Norte

En el período, se efectuaron los siguientes viajes:

a) Buques a Vapor

3 de Abril...	"Copiapó"...	Iquique
14 de Abril...	"Lamar"...	Iquique
20 de Abril...	"Matías Cousiño"...	Iquique
23 de Abril...	"Limarí"...	Antofagasta
23 de Abril...	"Huanay"...	Antofagasta
23 de Abril...	"Santa Lucía"...	Antofagasta
24 de Abril...	"Paquete de Maule"...	Iquique
26 de Abril...	"Copiapó"...	Iquique
27 de Abril...	"Lamar" ...	Antofagasta

b) Buques a Vela

18 de Abril...	"Humberto I"...	Antofagasta
21 de Abril...	"Hurón"...	Antofagasta
22 de Abril...	"River Thames"...	Antofagasta
30 de Abril...	"Carolina Morris"...	Antofagasta
5 de Mayo...	"Rimac"...	Antofagasta

Considerando la capacidad de carga y el número de viajes de estos buques, se puede

calcular que el total de tons. enviadas al Norte fueron:

a) Buques a vapor:	7.200 toneladas
b) Buques a vela:	5.400 toneladas aprox.

Total transportado: 12.600 toneladas

6.— Creación de la Intendencia General del Ejército y Armada

Como se ha analizado, el Servicio Logístico era bastante deficiente, produciendo una serie de inconvenientes que afectaban directamente al desarrollo de las operaciones —especialmente las navales— por un aprovisionamiento no oportuno ni cumplimiento de las necesidades de la Escuadra. En atención a lo anterior, con fecha 7 de Abril el gobierno aprobó la creación de este Servicio, dándole amplias facultades para el cumplimiento de su misión, la que se establece como “proveer oportunamente al Ejército y Armada de víveres, vestuario, medicinas, forraje, carbón, etc.”, estando autorizado para la celebración de los contratos que estimare necesarios para el aprovisionamiento, dando la debida cuenta de lo obrado al gobierno.

Posteriormente, el Ministerio de Guerra aclaró las prerrogativas del Servicio de Intendencia, especificando que el aprovisionamiento de armamentos y municiones correría por cuenta del gobierno (Cita 62).

El 14 de Mayo de 1879, al aprobarse su organización, entró a operar la Intendencia General (Cita 63), siendo su organización la siguiente:

- 1) Oficina Principal de la Intendencia,
- 2) Oficina Central de Contabilidad,
- 3) Sucursales.

La Oficina Principal atendía todos los servicios, haciendo las veces de Estado Mayor de la Intendencia, en tanto que la Oficina Cen-

tral de Contabilidad, que se denominaba Comisaría General, se encargaba de las compras y envío de los abastecimientos a las sucursales, las que hacían llegar dichos abastecimientos a los usuarios.

Comentario

La creación de este organismo tuvo una gran importancia, como se apreciará posteriormente, porque centralizó el esfuerzo logístico general y pudo actuar con mayor independencia, influyendo directa y beneficiosamente en las operaciones al cumplir con prontitud los requerimientos efectuados. Un ejemplo de esto, es que a partir de Mayo de 1879 se tiene un ordenamiento de los gastos efectuados y hay datos de la labor desarrollada, lo que no ocurría antes de su funcionamiento, época en que la improvisación era factor predominante.

7.— Medidas adoptadas respecto a exportaciones

Con fecha 9 de Abril de 1879 el Gobierno decretó lo siguiente:

- 10 Se cortaba toda relación comercial con los países beligerantes.
- 20 Se prohibía las exportaciones de víveres, carbón, cereales y artículos de consumo de cualquier especie, aunque fueran viajes a puertos nacionales, salvo que los interesados depositaran una fianza equivalente al valor del cargamento.
- 30 Se sometía a las mismas disposiciones el material considerado contrabando de guerra, entre los que enuncia (Cita 64):
 - Efectos destinados al servicio de la Marina.
 - Caballos.
 - Monturas.
 - Carbón de piedra nacional e importado.
 - Otros combustibles.

CITA 62: BOLETINES DE LA GUERRA, página 92.

CITA 63: BOLETINES DE LA GUERRA, página 93.

CITA 64: OFICIO N° 566 en documento N° 38.

d.— Crítica al período

Este período inicial de las operaciones navales, especialmente aquellas en que participó la Escuadra, refleja claramente la deficiencia que se produjo al no contarse con un servicio logístico apropiado, lo que afectó directamente al cumplimiento de las operaciones. Es necesario distinguir, por un lado, los “*cursos de acción logísticos*” llevados a cabo por la Escuadra y, por el otro, los que afectaban directamente a esta Fuerza.

En el primer caso, se advierte una clara deficiencia al no considerarse una adecuada previsión logística, demostrada por el hecho de haber zarpado de Antofagasta sin haber completado previamente la faena de carbón que estaba efectuando la Escuadra. Este hecho no merece mayor explicación porque demuestra la mentalidad de la época, que no consideraba debidamente de primera necesidad el aprovisionamiento de combustible o no se comprendía de manera adecuada, debido principalmente a efectuarse precisamente en esos días la transición del buque a vela al buque a vapor. Por eso mismo, los requerimientos se formulaban prácticamente cuando el artículo solicitado se estaba agotando o ya estaba agotado, situación a la que no escapaba el carbón.

Otro hecho de suma gravedad, es el de haberse iniciado las operaciones sin haber considerado ni la Escuadra ni la Comandancia General de Marina, un Grupo de Aprovisionamiento Móvil para la Fuerza, el que debió ser organizado a medida que se desarrollaban los acontecimientos. Esta situación, por un lado totalmente factible de predecir, a pesar de disponerse de los buques necesarios como eran los de C.S.A.V., tardó mucho tiempo en solucionarse y sólo se hizo por presión de la opinión pública de la época, la que participaba activamente y por razones políticas en la conducción de la guerra, ante lo inútil de las operaciones navales realizadas.

En cuanto al desarrollo de las actividades logísticas, se aprecia una falta de Dirección Logística, lo que viene a solucionarse con la crea-

ción de la Intendencia del Ejército y Marina en Mayo de 1879. Al comienzo de las operaciones la formulación de necesidades se hacía, incluso, utilizando cartas particulares a distintas autoridades.

En general, se puede concluir que tanto las “*técnicas logísticas*”, en las que se incluyen la Dirección y los “*elementos funcionales*”, como los Organos de Apoyo funcionaban de manera deficiente, afectando, por ende, al “*esfuerzo logístico*”.

III.— EXPEDICION A EL CALLAO (17 de Mayo - 31 de Mayo de 1879)

a.— Desarrollo de la operación

Presionado por innumerables críticas y habiéndose dado cuenta que el bloqueo de Iquique no había dado el resultado por él esperado, el Almirante decide activar el desenlace de la campaña, para lo cual no había más recurso que dar el golpe de gracia al enemigo en el mismo puerto de El Callao (Cita 65). En su obra (ya citada), el Almirante da las razones que tuvo para adoptar la resolución que tomó y la forma en que la desarrolló, lo que ha dado motivo a muchos autores para criticarlo, formándose una polémica en cuanto a las bondades del plan y su posterior ejecución. Nos limitaremos a esbozar esta última, enfatizando sólo el aspecto logístico, sin entrar en el campo táctico o estratégico.

—Medidas previas

El Almirante hizo zarpar la Escuadra en distintos rumbos, durante los días 16 y 17 de mayo, con instrucciones de reunirse en un punto de alta mar de modo que nadie se diera cuenta de su destino, especialmente el vapor “Ilo” de la P.S.N.C. que iba hacia El Callao. También, confirmó con el Capitán del vapor “Lontué” de la misma Compañía que la Escuadra peruana se mantenía en El Callao. Antes del zarpe, entregó al Capitán de Fragata Arturo Prat, que quedaba manteniendo el bloqueo con la “Esmeralda” y la “Covadonga”, una carta di-

rigida al Ministro de Marina, explicando su resolución y solicitando, además, el urgente envío de un transporte rápido con carbón a El Callao (Cita 66), con la precaución debida. Esta carta debía enviarla Prat al Sur en el primer vapor que zarpara.

La expedición estaba compuesta por los siguientes buques:

- “Blanco”.
- “Cochrane”.
- “O’Higgins”.
- “Chacabuco”.
- “Abtao”.
- “Magallanes”.
- “Matías Cousiño”.

En Iquique quedaban manteniendo el bloqueo del puerto:

- “Esmeralda”.
- “Covadonga”.
- “Lamar”.

Este último debía ser despachado el 21 de Mayo, con la correspondencia dejada por el Almirante.

–Navegación

El 17, a las 19.00 hrs., se reúne la Escuadra en alta mar, prosiguiendo a El Callao y navegando en columna a 7 nudos de velocidad.

Nuevo error logístico gravísimo

Durante la noche, debido a la mala visibilidad, se perdió el “Matías Cousiño”; el Almirante, creyendo que los buques de la Escuadra contaban con el carbón suficiente y que el “Matías Cousiño” no tendría ningún peligro prosigió su navegación, suponiendo, por último, que le llegaría oportunamente el carbón solicitado en la carta dejada a Prat.

–Orden de Operaciones

En la orden de operaciones desarrollada para el ataque a El Callao (Cita 67) no se consideraban directivas ni doctrina logística alguna, a excepción de ciertas instrucciones de coordinación para entrega de material:

- 1) El “Blanco” debía entregar un tubo de 18 cohetes Hale a la “Magallanes”.
- 2) El “Blanco” debía preparar 100 franjas de lona para ser usadas como distintivo por las fuerzas de desembarco.
- 3) El “Abtao” debía transbordar 50 marineros al “Blanco” para integrar la Fuerza de Desembarco; la “O’Higgins” y la “Chacabuco” debían proporcionar los revólveres que faltaban.

– Recalada a El Callao

El 21 de Mayo, a las 12.00, la Escuadra recaló a 30 millas de Las Hormigas, donde posteriormente fondeó y organizó el ataque.

En la noche se continuó hacia El Callao iniciando el movimiento el “Abtao”, que demoró una hora en comenzar su navegación, atravesando así lo planificado.

–Error logístico

Al haber transbordado 50 hombres del “Abtao”, éste casi no podía moverse por falta de personal (Cita 68).

–En El Callao

El día 22 la Escuadra amanecía frente a El Callao, comprobando lo dicho por un pescador italiano, el que informara previamente que los blindados peruanos no estaban en el puerto.

–Regreso a Iquique

Ante el fracaso de la expedición se ordenó el regreso a Iquique para proteger los buques

CITA 66: WILLIAMS, obra citada, página 46.

CITA 67: WILLIAMS, obra citada página 53 a la 62.

CITA 68: WILLIAMS, obra citada página 62.

allí estacionados, efectuando la navegación en la misma forma anterior, pero ahora reducido el andar entre 2 y 5 nudos, debido a la marejada y a las fallas de las corbetas. Recaló a San Nicolás, donde llegó el 25 de Mayo.

—Consecuencias de la falta de carbón

El Comandante en Jefe mantenía sus buques en la siguiente situación:

- escasos de carbón.
- las dos corbetas con las calderas inútiles, y
- el “Abtao” con sus calderas en muy mal estado.

Ante esta situación, el Almirante adoptó la siguiente resolución:

- a) Las corbetas seguirían viaje a vela hasta Iquique o Antofagasta, entregando previamente el carbón que les quedaba, a los blindados. La “O’Higgins” debía regresar a Valparaíso para cambiar sus calderas.
- b) El resto seguiría a Iquique, aumentando un poco su andar.

Durante la navegación, el “Blanco” debió continuar con el “Abtao” a remolque, debido a que éste no tenía aparejo de vela.

—Recalada a Iquique

El 30 de Mayo recaló a Iquique, restableciéndose el bloqueo.

—Persecución del Huáscar.— Ese mismo día se presenta en Iquique el “Huáscar”, el que al avistar los buques emprende la retirada hacia el Norte. En su persecución salen el “Blanco” y la “Magallanes”. El blindado tenía sólo 60 tons. de carbón, lo que equivale (según ficha logística) a navegar 26 horas a toda fuerza (11 nudos), pero después de haber acortado la distancia inicial de 6 millas a las 07.00 a 4 millas a las 15.00, abandonó la persecución porque

quedaban tan sólo 17 toneladas de carbón a bordo, de acuerdo a lo escrito por el Almirante Williams. Este último consumo no coincide con lo calculado de acuerdo a los datos extraídos de la tabla de consumos del blindado.

En todo caso, debido a la falta de carbón, el día 31 de Mayo la Escuadra estaba reunida en Iquique con el “carbón indispensable para dos días de consumos en la cocina” (Cita 69).

—Recala el “Matías Cousiño”

El 1º de Junio recaló el “Matías Cousiño”, el que, por mala interpretación de la orden, había permanecido desde el 17 de Mayo en el punto de reunión inicial para la Escuadra.

b.— Crítica de la operación

En primer lugar, llama la atención la total prescindencia del aspecto logístico al planificarse la operación, de acuerdo a lo que se aprecia al estudiar la Orden de Operaciones correspondiente. Si bien se considera el apoyo del “Matías Cousiño” como carbonero para la expedición, posteriormente no se da mayor importancia a que éste se haya rezagado no acompañando a la fuerza. El aspecto de logística operativa, al parecer, era aún más desconocido en cuanto a su concepto que la logística general, ya que, como se ha establecido, a veces es posible observar la aplicación de sus principios aunque en forma intuitiva. Lo que en nuestros días parece elemental, como es el caso del cálculo de combustible para la operación, da la impresión que no inquietaba mayormente a los marinos de la época (transición del velero al buque a vapor).

El otro aspecto criticable es la poca claridad de las instrucciones previas, las que debieron haber tenido la correspondiente importancia debido a la dificultad de las comunicaciones, lo que motivaba que los Comandantes debían actuar con mucha independencia e iniciativa. Es el caso del “Matías Cousiño”, cuyo Capitán, al no entender las ins-

trucciones, agravó la situación haciendo más notoria la desastrosa operación emprendida. El Capitán del "Matías Cousiño" era inglés y, de acuerdo al contrato celebrado entre el gobierno y las compañías arrendadoras, continuó al mando de su buque, a pesar de disponer el país de muchos oficiales navales capacitados para tomar el mando de cualquiera de los buques arrendados.

Para efectuar el análisis de esta operación resulta muy difícil encuadrarse en los conceptos actuales, ya que eran ignorados en esa época. El Almirante consideró que estaba preparado al haber recibido víveres y combustible, de acuerdo a lo expresado en el análisis de las operaciones anteriores, y emprendió la expedición. Felizmente, estos fracasos hicieron variar posteriormente los "*cursos de acción logística*".

Es necesario destacar, también, el mal estado general de los buques, lo que hizo crisis en esta operación con las corbetas.

Esta frustrada operación naval trajo muchas consecuencias no tan sólo por sus errores logísticos, sino también por los errores estratégicos y tácticos. A consecuencia de estos errores se produjo el Combate Naval de Iquique, el que no será comentado en este estudio por no tener más relevancia logística que las mencionadas con anterioridad en cuanto al mal estado general, especialmente de las máquinas de la "Esmeralda" y la "Covadonga".

IV.—OPERACIONES NAVALES HASTA EL COMBATE DE ANGAMOS

Durante este período, casi en forma similar al período anterior a la Expedición a El Callao, la Escuadra siguió actuando de manera desordenada sin un plan preciso. La iniciativa de las operaciones en esta etapa correspondió al Perú, que atacó las L.C.M. nacionales causando graves problemas; por espacio de cuatro meses el "Huáscar" burló todas las operaciones realizadas para lograr su captura. Este período es esencialmente de disputa del dominio del mar

por parte del Perú, lo que obstaculizó el ejercicio del dominio del mar por parte de Chile, actividad altamente necesaria para continuar con las operaciones del Ejército.

a.— Líneas de Comunicaciones Marítimas

Chile mantenía en forma segura sus comunicaciones marítimas con el exterior a través de Magallanes, pudiendo así recibir elementos de abastecimientos desde el extranjero. Las "*líneas de abastecimiento y militares*" constituidas entre Antofagasta y Valparaíso, fueron usadas prácticamente sin ninguna precaución hasta el 21 de Mayo. Es necesario destacar el hecho de que al no haberse producido el Combate Naval de Iquique ni el de Punta Gruesa, habría caído en poder del enemigo un convoy compuesto por el "Itata", "Rimac", "Huanay" y "Valdivia", que había zarpado de Valparaíso recalando a Antofagasta el 22 de Mayo, produciéndose así la pérdida de 1.500 hombres (Cita 70). Al mismo tiempo, Perú mantenía claras sus L.C.M. hacia Panamá, sin que se intentara hasta esa fecha ninguna operación para cortarlas ni interferirlas. Incluso, sus "*líneas de abastecimiento y militares*" hacia Arica y Pisagua no habían sido amagadas seriamente por Chile.

b.— Operaciones de la Escuadra

1.— Persecución del "Huáscar"

Reunida en Iquique con el "Matías Cousiño", la Escuadra relleno carbón de inmediato, zarpando el 2 de Junio en la noche el "Blanco" y la "Magallanes" con el propósito de encontrarse con el "Huáscar", buque que seguramente volvería al Sur para tratar de interceptar a las corbetas que navegaban a vela. El Almirante navegó hacia Huanillos, donde efectivamente lo encontró a las 07.00 hrs. del día 3, iniciando su persecución a una distancia de 8.000 mt. hacia el Norte, ubicándose a una distancia de 4.700 mt. a las 11.00 hrs. En su huida, el "Huáscar" botó al mar todo lo sobrante a bor-

do para aligerar el andar del buque. Entre las 12.00 y las 14.00 horas se dispararon 4 tiros del "Blanco" y 6 del "Huáscar" sin mayores consecuencias, logrando este último aumentar la distancia a 5.000 mt. Finalmente, a medianoche, el Almirante decide desistir de la persecución, replegándose sobre la "Magallanes" y dirigiéndose posteriormente a Iquique. El 5 llegó el "Loa" con carbón y pertrechos para la Escuadra. Después de esta desafortunada operación el Almirante elevó su renuncia, la que no le fue aceptada.

2.— Reorganización de la Escuadra

La Escuadra mantuvo el bloqueo de Iquique hasta el 18 de Julio sin realizar ninguna operación, con excepción de salir a navegar de noche por temor a los torpedos, que se decía tenían en tierra los peruanos. Esto trajo consigo un mayor consumo de carbón y desgaste del personal y de las máquinas.

El día 20 fondeó el "Blanco" en Antofagasta, a fin de dar protección a ese puerto.

En este período la Escuadra se dividió en dos Divisiones, una al mando del Almirante y la otra al mando del Comandante Simpson:

- 1a. División: "Blanco"
"Chacabuco"
- 2a. División: "Cochrane"
"Magallanes"

La O'Higgins se encontraba, mientras tanto, en Valparaíso efectuando reparaciones.

El 4 de Julio la Escuadra se reunió nuevamente en Iquique, donde ese mismo día recaló el "Loa" con instrucciones de enviar un blindado a Antofagasta. El Almirante decidió mandar a Antofagasta la 1a. División, manteniendo la 2a. División en el bloqueo de Iquique. De esta manera la Escuadra quedaba dividida y cumpliendo una misión de defensa de costa, lo que se estima como un error estratégico (Cita 71). Ese mismo día zarpó a Antofagasta

la 1a. División. En este viaje reconoció Tocopilla, donde encontró a la "Pilcomayo" haciendo depredaciones en el puerto, la que al reconocer los buques chilenos huyó hacia el Sur.

3.— Persecución de la "Pilcomayo"

El "Blanco" persiguió a la "Pilcomayo" por espacio de 180 millas, para finalmente regresar a Antofagasta después de abandonar la caza, por la mayor velocidad del buque peruano.

4.— Fortificación de Antofagasta

El Comandante en Jefe de la Escuadra había pedido reiteradamente que se fortificara Antofagasta, Caldera y Taltal, con el objeto de proveer de puertos seguros a los transportes y liberar a la Escuadra de esta "servidumbre de honor" (Wegener) a la que estaba sometida. Por esta razón, se estaba realizando la fortificación del primero de los puertos mencionados para llegar a constituir una verdadera base, pero dicho trabajo se realizaba con excesiva lentitud.

Comentario.

Esta falla de tipo logístico relacionada con la instalación de bases, que aún después de 5 meses de iniciadas las operaciones no se concretaba, implicaba que la Fuerza Naval estuviera al servicio de la base (posición) y no al revés, como debe ser. Quizás sea éste uno de los errores estratégico-logísticos más graves que interfirieron en el curso de las operaciones navales, como también en el bloqueo de Iquique, que se constituyó en la práctica en Posición Flotante sin ser atendida adecuadamente. En resumen, la Escuadra no contaba con posición adecuada para la ejecución de sus operaciones.

5.— Ataque del "Huáscar" a Iquique

La noche del 9 de Julio el "Huáscar"

entró a Iquique sorprendiendo al “Matías Cou-siño”, el que, auxiliado por la “Magallanes” —que repelió el ataque mientras llegaba el “Cochrane”— hizo huir al monitor.

6.— Relevo del “Cochrane”

El 16 de Julio la 1a. División se dirigió a Iquique relevando al “Cochrane”, que fue enviado a Antofagasta siguiendo, después de hacer carbón, rumbo a Valparaíso a reparaciones.

ERROR LOGISTICO.

Nuevamente los buques zarparon sin completar su dotación de carbón, lo que en este caso acarreó funestas consecuencias (Cita 72).

7.— Nueva persecución de la “Pilcomayo”

El “Cochrane”, al reconocer Tocopilla en su viaje a Antofagasta, encontró nuevamente a la “Pilcomayo” realizando depredaciones, por lo que se repitió la persecución de dos semanas antes efectuada por el otro blindado, durando esta vez 24 horas.

8.— Captura del “Rimac”

El 18 de Julio debía zarpar de Valparaíso el convoy formado por el “Rimac” y el “Paquete de Maule”, transportando a Antofagasta el Regimiento de Caballería “Carabineros de Yungay”. En atención a la presencia del “Huáscar” y de la “Pilcomayo” en Mejillones se postergó el viaje. Posteriormente, el día 20, el Comandante General de Marina recibió un mensaje del Ministro Santa María, ordenándole el despacho de los buques.

Mientras esto sucedía, el mismo Ministro ordenó al “Cochrane” llevar carbón a Tocopilla (fue usado como transporte), debiendo estar de regreso en Antofagasta el día 22 para luego seguir al Sur al encuentro de los transportes. Como el “Cochrane” estaba sin carbón, por

no haber completado en Iquique y por haber perseguido más tarde a la “Pilcomayo”, debió rellenar en Antofagasta, zarpando a Tocopilla el 20 en la noche. Mientras tanto el “Huáscar” y la “Unión” se encontraban en Caldera, habiendo zarpado el día 20 el convoy de Valparaíso. Por otra parte, la “Chacabuco” se dirigía navegando a vela desde Coquimbo a Valparaíso por tener sus calderas inutilizadas.

Al no llegar el “Cochrane” el día 22, se envió al “Itata” en su búsqueda con la orden de dirigirse al Sur a proteger los buques transportes, produciéndose el encuentro frente a Punta Tetas y siguiendo ambos buques hacia el Sur.

Desde Coquimbo la Intendencia de ese puerto envió un telegrama a Santa María, indicándole que el “Copiapó” había avistado al “Huáscar” en Caldera y que “los transportes” (“Copiapó” y “Toltén”) regresaban a Valparaíso con la “Chacabuco”.

Santa María, creyendo que se trataba del “Rimac” y del “Paquete de Maule” (el Intendente de Coquimbo no sabía ni tenía por qué saber de esos buques) envió al “Lamar” a entregar un mensaje al “Cochrane” y al “Itata”, los que interpretaron lo mismo que el Ministro (ya que, por su parte, nada sabían del “Copiapó” ni del “Toltén”) y continuaron viaje al Sur para interceptar al “Huáscar”.

Entretanto, el Capitán del “Rimac”, que navegaba hacia Antofagasta, decide recalar con fecha 23 de Julio en vez de hacerlo el día anterior, disminuyendo su andar para tal efecto. Debido a esto fue avistado el día precitado por el “Huáscar” y la “Unión”, siendo capturado.

El “Paquete de Maule” recaló, empero, sin novedad en el momento en que el “Rimac” era capturado.

COMENTARIO

Esta es otra de las consecuencias del contrato con la Compañía Sud Americana de Vapores en lo referente al mando de los buques. En este caso, el Capitán del “Rimac”, de ori-

gen alemán, entregó el mando al Comandante Gana sólo a la vista del "Huáscar". Tampoco escuchó las razones, tanto del Comandante Gana como del Comandante Bulnes (Jefe del Regimiento), para haber recalado a Antofagasta el día anterior.

9.-- El "Cochrane" llega a remolque del "Itata"

Durante su navegación al Sur el "Cochrane" agotó su carbón, quedando con sólo 10 toneladas a bordo, por lo que el "Itata" debió remolcarlo a Caldera. Esto causó extrañeza general, debido a que en Antofagasta había suficiente carbón (4.500 tons.), además de dos transportes con combustible (Cita 73).

COMENTARIO

Esta escasez de combustible del "Cochrane" es de responsabilidad absoluta de su Comandante, ya que, al parecer, no rellenó totalmente. Además, por no haber sido recorrida su carbonera en forma adecuada, ésta tenía un tercio de su capacidad con polvillo.

CONSECUENCIAS POLITICAS

La captura del "Rimac" tuvo las siguientes consecuencias políticas:

- a) Renuncia del Ministro de Marina.
- b) Renuncia del Comandante General de Marina.
- c) Renuncia del Ministro de Guerra.

Se produjo, además, la renuncia del Intendente General del Ejército y Marina, por encontrar carencia de energía moral en el gobierno para reprimir los abusos de los políticos en el aprovisionamiento del Ejército y Marina (Cita 74).

10.— Suspensión del bloqueo

El 2 de Agosto, a pesar de la negativa dada por el gobierno, el Almirante Williams decidió levantar el bloqueo, esgrimiendo como razón principal para adoptar esta decisión el abandono logístico en que se encontraba la Escuadra en Iquique, decisión basada en los siguientes puntos (Cita 75):

a) Completa incomunicación, durante un lapso de 19 días, con el resto del país, además de no recibir aprovisionamiento.

b) Falta de carbón para los buques de la Escuadra, habiéndose agotado la carga del "Limarí" y no estando los buques completos.

c) La "Abtao" estaba sin posibilidad de moverse debido a averías en sus máquinas.

d) Bajo nivel de aprovisionamiento de víveres, indicándose a continuación datos de existencia de ellos:

"Abtao", víveres sólo para 5 días.

"Magallanes", sólo para 8 días.

"Blanco", sólo para 15 días.

11.— Renuncia de Williams

El 4 de Agosto llegó el Almirante con la 1a. División a Antofagasta, siendo el "Abtao" llevado a remolque por el "Limarí". Con esa misma fecha el Almirante presentó su renuncia, regresando a Valparaíso el 12 de Agosto en el vapor de la carrera (P.S.N.C.) (Cita 76).

12.— Ataque del Huáscar

Los días 24 y 28 de Agosto el "Huáscar" incursionó sobre Antofagasta sin mayores consecuencias, siendo repelido (especialmente al efectuarse el segundo ataque) por los fuertes de tierra, además de la "Magallanes" y el "Abtao", sufriendose la pérdida de 22 hombres en este combate.

CITA 73: OFICIOS N° 1472 y 144 en documentos N°s. 39 y 40.

CITA 74: MACHUCA, Campaña del Pacífico, Tomo I, página 157.

CITA 75: WILLIAMS, página 113.

CITA 76: OFICIO N° 1644 en documento N° 41.

13.— Persecución del Huáscar

El Ministro Santa María, quien dirigía las operaciones, destinó el "Blanco" a la caza del "Huáscar". El blindado no tuvo fortuna, debido especialmente a la anarquía existente respecto a quién había que obedecer, porque todos daban órdenes (Cita 77). En estas circunstancias el "Blanco" efectuó una caza inútil, porque todas las órdenes e informaciones que su Comandante recibía, respecto del "Huáscar", eran por lo general erróneas y contradictorias.

REPARACIONES DE LOS BUQUES

Prácticamente durante Agosto y Septiembre los buques de la Escuadra fueron reparados para poder continuar sus operaciones. Posteriormente se analizará lo efectuado.

c.— Acción logística

Siguiendo el esquema establecido, se analizarán las acciones logísticas emprendidas relacionadas con la Escuadra y las operaciones navales comentadas.

1.— Abastecimientos

Durante el período se mejoró el sistema de abastecimiento en cuanto a su distribución, debido principalmente a la asignación de elementos de transporte a la Escuadra. Esto se realizó a sugerencia del Intendente General del Ejército y Armada, en atención a que las malas condiciones portuarias de Antofagasta hacían que en una faena se perdiera más de un treinta por ciento del cargamento, al reducirse a polvo el carbón. Consideraba, además, el arriendo de lanchas para las faenas (importaba \$ 20 por cada viaje) y la demora en descargar los buques que se utilizaban para el traslado. Al mismo tiempo propuso, y se aprobó, la asignación de carboneros para la Escuadra (Cita 78).

Adquisiciones

Se efectuaron adquisiciones en el extranjero, que serán comentadas aparte por haber motivado la realización de operaciones para su protección.

2.— Mantenimiento

Continuaron produciéndose los problemas de mantención y reparación de los buques, que se venían arrastrando desde el comienzo de la guerra. En este período, además de la automantención y reparaciones permanentes que efectuaba cada buque, se desarrollaron las siguientes actividades relacionadas con este elemento funcional:

a) "Cochrane"

Existían dudas en cuanto a reparar los blindados, usando los diques de Valparaíso, por lo que se solicitó informaciones a la Comandancia General de Marina (Cita 79), después de lo cual se resolvió reparar el "Cochrane" a flote en Valparaíso y carenarlo con buzos. Se le efectuaron los siguientes trabajos:

- a1) Cambio de 1.200 tubos de calderas.
- a2) Instalación de focos eléctricos.
- a3) Instalación de ametralladoras.

Una vez carenado el "Cochrane" recuperó su andar de 12 nudos, estando listo a mediados de Septiembre (Cita 80).

b) "Blanco"

Las reparaciones del "Blanco" se efectuaron en Mejillones, para lo cual fue necesario fortificar el referido puerto, donde se realizaron los siguientes trabajos:

- b1) Cambio de 1.500 tubos del condensador.
- b2) Carena y limpieza del casco.

Los trabajos fueron hechos por buzos llevados de Valparaíso (Cita 81) y personal de

CITA 77: FUENZALIDA, obra citada página 747.

CITA 78: OFICIO N° 1090 en documento N° 42.

CITA 79: OFICIO N° 1515 en documento N° 43.

CITA 80: FUENZALIDA, obra citada página 748.

CITA 81: OFICIO N° 1649 en documento N° 44.

la Compañía Salitrera de Antofagasta. En el oficio N° 1949 se analiza el informe emitido por los ingenieros Sres. Stuyen y Powell sobre el estado de las máquinas del blindado, a las que califican como en "mal estado" (Cita 82).

Como documentos N° 46 y 47 se acompaña el informe de los Ingenieros y sus discrepancias sobre ciertas recomendaciones que formulan al Inspector de Máquinas de la Armada.

c) "Abtao"

Por Decreto Supremo N° 108 se autorizó su desarme para destinársele como transporte una vez que fuera reparado en Caldera, siendo asignados sus cañones a la Artillería de ese puerto, con excepción de uno que fue instalado en el "Loa", buque que lo escoltó hasta el referido puerto. Asimismo, la dotación fue destinada a la Escuadra, permaneciendo a bordo del "Abtao" sólo el personal indispensable (Cita 83). Como documento N° 49 se acompaña copia de las instrucciones dadas por el Ministro en Campaña para el desplazamiento y ejecución del desarme del buque en Caldera.

d) "Covadonga"

Después del Combate de Punta Gruesa fue reparada su estructura en Valparaíso en la Compañía de Diques, efectuando la Firma "Balfour, Lyon y Cía." el mantenimiento requerido por las máquinas (Citas 84 y 85).

e) "O'Higgins" y "Chacabuco"

Ambos buques fueron atendidos en la Compañía de Diques de Valparaíso en lo referente a la instalación de una caldera nueva

para cada uno de ellos, en tanto que el mantenimiento de sus máquinas fue efectuado por la firma "Lever" (Citas 86, 87 y 88).

f) Transporte

El gobierno autorizó la reparación de los transportes y su limpieza de fondos cada dos meses, pagando los costos en forma alternada el Fisco y la Compañía (Cita 89), mediante el sistema de propuestas para efectuar las reparaciones (Cita 90).

Se procedió en este período a armar los siguientes transportes, artillándolos con 4 cañones sobre plataformas fabricadas en Valparaíso (Citas 91 y 92).

- * "Loa"
- * "Limari"
- * "Itata"
- * "Rimac"
- * "Copiapó"

COMENTARIO

En general, las acciones que se desarrollaron en este período fueron correctas, notándose una mejor organización y mayor acuciosidad en la materia.

Es digno de destacar, también, la preocupación y constante trabajo del Inspector de Máquinas, quien vigilaba personalmente las reparaciones o daba instrucciones a los buques para su automantenimiento (Cita 93).

Llama la atención la forma en que se realizaron las reparaciones, mediante contratos y propuestas. La mano del gobierno se aprecia muy blanda en lo referente al uso de la infraestructura del país en tiempo de guerra, resul-

- CITA 82: OFICIO N° 1949 en documento N° 45.
- CITA 83: OFICIO N° 1838 en documento N° 48.
- CITA 84: OFICIO N° 1158 en documento N° 50.
- CITA 85: OFICIO N° 1219 en documento N° 51.
- CITA 86: OFICIO N° 1147 en documento N° 52.
- CITA 87: OFICIO N° 1148 en documento N° 53.
- CITA 88: OFICIO N° 1482 en documento N° 54.
- CITA 89: OFICIO N° SIN NUMERO en documento N° 55.
- CITA 90: OFICIO N° 1480 en documento N° 56.
- CITA 91: OFICIO N° 1134 en documento N° 57.
- CITA 92: OFICIO N° 1157 en documento N° 58.
- CITA 93: OFICIO N° 1620 en documento N° 59.

tando a la larga un procedimiento oneroso y produciéndose problemas como el explicado por el oficio N° 2132 del 25 de Septiembre de 1879. En él se da cuenta que la Compañía de Diques de Valparaíso había rechazado recibir al "Itata", dando preferencia al "Bolivia" (buque de la Pacific Steam Navegation); hace presente el Ministerio: "que la Compañía tiene un contrato que cumplir y que el gobierno haría uso de sus facultades si se producía una repetición de estos hechos" (Cita 94).

3.— Personal

En este período se tomaron las siguientes resoluciones:

a) Servicio Religioso

Se aceptó la proposición del Obispo de Santiago, mediante la cual se cubría el Servicio Religioso del Ejército y de la Armada con Capellanes que no percibirían sueldos por parte del Estado; el Obispado financiaría este aspecto (Cita 95).

b) Aspirantes

Por Decreto Supremo N° 801 se restableció provisoriamente en la Armada la plaza de Aspirantes, con el objeto de que estos oficiales, posteriormente, optaran al grado de Guardiamarina. El resumen de dicho Decreto es el siguiente (Cita 96):

- * Se fijan 20 plazas.
- * Se fija un sueldo de \$ 20 y una gratificación de \$ 15 mensuales.
- * Se estableció que debían tener a lo menos 4 años de estudios de humanidades.
- * Se estableció que tendrían preferencia aquellos postulantes que tuvieran mayores estudios de Matemáticas.

- * Posteriormente, y de acuerdo a las circunstancias, deberían continuar sus estudios en la Escuela Militar.

De esta manera se suplió la falta de oficiales en los grados bajos, siendo destinados todos los Aspirantes a la Escuadra.

c) Administración de Personal

En general, esta función fue cumplida correctamente y en forma muy similar, conceptualmente, a la realizada en la actualidad. Como ejemplo de algunas de estas funciones se adjuntan los documentos que se detallan a continuación:

c1) **Fijación de dotaciones:** De las Corbetas "O'Higgins" y "Chacabuco" (Cita 97).

c2) **Sueldos:** Del "Toltén", donde se aprecia que el sistema de pago era realizado a través de las Tesorerías (Cita 98).

c3) **Asignación a la familia.** Del Batallón Cívico de Artillería Naval, con la relación del monto y la persona que recibía la asignación, pagada a través de la Comisaría del Ejército y Marina (Cita 99).

4.— Sanidad

En la Escuadra este Servicio estaba atendido adecuadamente, de acuerdo a lo expresado por el Sr. Manuel Ramírez en informe entregado al C. J. E. después de una inspección sanitaria a los siguientes buques:

- * "Blanco"
- * "Cochrane"
- * "Abtao"
- * "Magallanes"

En el mencionado informe se determina que, en cuanto al aspecto material, las enfermerías estaban bien dotadas, existiendo en los buques transporte destinados a la Escuadra stock suficiente de aquellos elementos más usados.

CITA 94: OFICIO N° 2132 en documento N° 60.

CITA 95: OFICIO N° 956 en documento N° 61.

CITA 96: BOLETIN DE LA GUERRA, página 266.

CITA 97: OFICIO N° 1715 en documento N° 62.

CITA 98: OFICIO N° 1136 en documento N° 63.

CITA 99: OFICIO N° 986 en documento N° 64.

En cuanto al personal, la inspección lo califica sólo como satisfactorio en virtud de la existencia de enfermos crónicos que debieron ser evacuados para una mejor atención. Esta falla es producto de la selección del personal sin una revista médica previa al enganche.

En el informe precitado se solicita, además, el aumento de personal sanitario por ser insuficiente el existente (Cita 100), obteniéndose como resultado de esta inspección, con fecha 3 de Julio, el aumento de 3 personas de la planta de Cirujanos de la Escuadra (Cita 101).

FUNCIONES OPERATIVAS

La evacuación de personal se continuaba realizando en forma normal, a través de los transportes y de los vapores de la carrera pertenecientes a la P.S.N.C., efectuándose su hospitalización en Valparaíso (como ya se analizó). No existía el concepto de "recuperación para el servicio", sino que se licenciaba, lisa y llanamente, al enfermo para su convalecencia en forma particular.

5.— Transporte

Este elemento funcional es, quizás, el que tuvo un mayor progreso, como se ha comentado en su oportunidad. La primera medida positiva que se tomó fue la creación del Comando de Transporte, con fecha 21 de Mayo de 1879, designándose en ese cargo al Capitán de Navío Sr. Patricio Lynch (Cita 102), jefe cuya primera medida fue la de armar los transportes más rápidos, como ya se explicó en el análisis del elemento funcional "mantenimiento".

Esto permitió una mayor coordinación con los órganos de apoyo que debían enviar elementos al Norte, con el consiguiente orden en el despacho y distribución de los artículos (Cita 103).

6.— Instalaciones

a) Tren naval de las bases

En este aspecto no hubo progreso, sino que siguieron usándose los elementos particulares existentes y pagando sus servicios. Posteriormente, a comienzos de Octubre, se adquirió el vapor "Toro" de 150 tons., el que se desempeñó como aguatero en Antofagasta, sirviendo a los buques durante el período de reparaciones; se complementó este servicio con la construcción (por iniciativa del Comandante Lynch) de una lancha plana para las faenas de descarga (Cita 104).

b) Fortificaciones

Como ya se expresó, se fortificaron Antofagasta, Caldera y Mejillones, liberando así a la Escuadra de la servidumbre de la defensa de costa que debía proveer a los referidos puertos.

7.— Finanzas

Se continuó con el mismo procedimiento de control por parte del Ministerio de Guerra, pero, mediante la creación de la Intendencia General de Ejército y Marina, se logró agilizar el proceso de adquisición de elementos al disponerse de mayor libertad para la realización de las transacciones. Es destacable que, a partir de la creación de este organismo, se advierte una mayor acuciosidad en los datos e informes realizados, mejorando esto más aún a partir de la Campaña de Tarapacá, al asumir la Intendencia General el Sr. Dávila Larraín.

8.— Resumen del transporte al Norte

Buque	Nº de Viajes	Total transportado
"Loa"	4	4.040 tons.
"Itata"	4	3.336 tons.
"Limarí"	4	1.616 tons.

CITA 100: BOLETIN DE LA GUERRA, página 205.

CITA 101: OFICIO N° 1245 en documento N° 65.

CITA 102: OFICIO N° 948 en documento N° 66.

CITA 103: OFICIO N° 943 en documento N° 67.

CITA 104: FUENZALIDA, obra citada página 751.

Buque	Nº de Viajes	Total transportado
“Matías Cou- siño”	5	2.625 tons.
“Rimac”	2	1.664 tons.
“Copiapó”	4	2.412 tons.
“Lamar”	5	2.440 tons.
“Paquete de Maule”	3	561 tons.
“Huanay”	3	681 tons.
“Toltén”	5	1.200 tons.
“Santa Lucía”	3	1.125 tons.
TOTAL		21.700 tons.

NOTA: En este resumen no se considera lo transportado en carbón para la Escuadra.

d.— Crítica al período

En relación a la Escuadra, puede decirse que se continuaron cometiendo los mismos errores logísticos operativos que al comienzo de la campaña. Es indudable que el estado de los buques era deficiente, pero ello no exime de responsabilidad al C.J.E. ni a los Comandantes de buques al incurrirse en errores tan graves como aquellos referentes a la provisión de carbón a los buques.

El esfuerzo logístico al nivel superior mejoró notablemente, aunque en muchos casos se vio interferido, especialmente, por fallas en la conducción general de la guerra al no estar bien definidas las atribuciones y responsabilidades de cada participante. Ejemplo típico de esto es la caza que realizó el “Blanco” a comienzos de Septiembre.

V.— COMPRA DE ARMAMENTOS EN EUROPA Y ESTADOS UNIDOS Y LAS OPERACIONES NAVALES MOTIVADAS POR SU ENVÍO

El Gobierno de Chile efectuó todas las compras de armamento a través de la Legación en París y Londres, a cargo de Don Alberto

Blest Gana. Durante tiempo de paz las compras se efectuaban normalmente mediante este procedimiento, siendo enviadas a través de buques que hacían su travesía por el Estrecho de Magallanes. Iniciada la guerra el envío de material militar al país se volvió extraordinariamente complicado, debido al temor de las Compañías Navieras de enviar sus buques a Chile y a la gestión de los agentes peruanos, que lograron obstaculizar la labor realizada por el Sr. Blest Gana, mediante sobornos y amenazas a los armadores (Citas 105 y 106).

a.— Transporte “Zeta”

En los primeros días del mes de Mayo zarzó a Chile el vapor “Zeta”, que conducía la primera partida grande de pertrechos.

—Acción tomada

El gobierno, presumiendo que en Perú se sabía del zarpe de este buque, a fin de evitar que fuera atacado ordenó el envío de los transportes “Santa Lucía” y “Copiapó”, los que debían ser artillados y dotados con los oficiales y personal de guerra necesarios para realizar una adecuada protección (Cita 107). La comisión fue cumplida sólo por el “Copiapó”, que fue armado con 4 cañones de 32 libras, el que esperó al “Zeta” en Punta Arenas y luego lo escoltó hasta Valparaíso, donde llegó sin novedad.

COMENTARIO

Si bien hay esfuerzo y preocupación por proteger al “Zeta” y su cargamento, parece inadecuado el tipo de armamento del transporte para actuar con éxito frente a algunos de los buques peruanos que en esos días atacaban nuestras L.C.M. Afortunadamente, el Perú no supo de este envío de pertrechos. Es conveniente destacar, por otra parte, en la orden para el “Copiapó” emitida por el Ministerio de Marina, el hecho de ordenarse expresamente rellenar carbón en Lota antes del zarpe a Punta Arenas.

CITA 105: MACHUCA, obra citada página 164.

CITA 106: AHUMADA, obra citada, Tomo III página 7.

CITA 107: OFICIO N° 853, en documento N° 68.

—Carga transportada

688 carabinas “Winchester”.
360 sables.
2.000 rifles “Snider”.

Esta carga había sido adquirida en los Estados Unidos, a comienzos del conflicto.

—Nuevas necesidades

El envío del “Zeta” no solucionó, sin embargo, el grave problema de trasladar al país los elementos necesarios, solicitados por mensaje a la Legación en Londres.

—Errores en la determinación de necesidades

Aunque corresponde al nivel superior y si bien no afecta ni corresponde al análisis que se está desarrollando, es preciso destacar nuevamente la improvisación con la que se efectuaba el esfuerzo logístico. Del estudio de las solicitudes realizadas a la Legación, es posible llegar a las siguientes conclusiones:

- 1.— Varias autoridades solicitaban simultáneamente la compra de pertrechos.
- 2.— Mala determinación de necesidades al ordenarse, por ejemplo, un pedido de municiones para la Marina y doblar la cantidad requerida mediante un mensaje posterior (Cita 108).

b.— Transporte “Glenelg”

Tras infructuosos esfuerzos realizados tratando de enviar a Chile nuevos pertrechos solicitados, sólo a fines de Mayo se logró contratar el vapor “Glenelg”. Las dos únicas compañías navieras —Kosmos y Pacific Steam Navigation— se habían negado rotundamente a transportar material bélico a Chile. Los agentes peruanos habían, incluso, impedido el zarpe desde Hamburgo de un buque que se encon-

traba con todo su cargamento a bordo. En el zarpe del “Glenelg” hubo casi un mes de retraso, por intervención del gobierno de Inglaterra. Fue preciso recurrir a dos casas comerciales que firmaron como fletadoras del buque, en tanto que el Ministerio inglés del Interior exigió, además, el pago de una fianza equivalente al doble del valor del cargamento, vale decir, 64.000 lbs. El buque, finalmente, zarpó desde Clyde el 25 de Junio, con un tiempo de travesía estimado en 48 días para recalar en Valparaíso. Blest Gana dio aviso al Gobierno chileno por medio del Telégrafo Trasandino, con fecha 3 de Julio, siendo recibido el mensaje el 5 de Julio a mediodía en Santiago (medio más rápido de comunicaciones de la época).

—Acción tomada por el gobierno

El 22 de Julio, casi un mes después del zarpe del “Glenelg”, el gobierno ordenó a la Comandancia General de Marina el envío del “Loa” a Punta Arenas para dar protección al transporte en su ruta a Valparaíso (Cita 110); se envió, también, frente al Golfo de Arauco al “Cochrane”, la “Covadonga” y el “Amazonas” contra la opinión del Presidente, quien consideraba exagerada esta acción (Cita 111).

—La Corbeta “Unión”

El Gobierno peruano, por medio de la Legación peruana en Londres y de los documentos capturados del “Rimac”, conoció el envío de los pertrechos y el viaje del “Glenelg”. Por ello, envió a la corbeta “Unión” a Punta Arenas para que interceptara al mercante. El 16 de Agosto, pocos días después del zarpe del “Loa” y del “Glenelg” al Norte, recaló a ese puerto sin cruzarse con ellos en su navegación. Allí se abasteció de carbón del pontón, al que sustrajo todos los elementos que tenía; se proveyó de víveres en el comercio local (en establecimientos de comerciantes extranjeros) sin

CITA 108: MACHUCA, obra citada página 164.

CITA 109: AHUMADA, obra citada Tomo VII, página 15.

CITA 110: OFICIO N° 1406, en documento N° 71.

CITA 111: MACHUCA, obra citada, página 167.

que la guarnición pudiera impedirlo, ya que los dos únicos cañones de 70 libras existentes habían sido enviados al Norte en el "Loa", en cumplimiento de la orden que emanaba del documento citado con el N° 111.

En Punta Arenas no se sabía, por otra parte, de la próxima recalada a ese puerto de otro transporte con armamentos, el que llegó pocos días después del zarpe del buque peruano.

COMENTARIO

Esta operación demuestra la poca importancia que los conductores de la guerra atribuían a las L.C.M. El otro grave error cometido fue el de dejar a Punta Arenas totalmente desguarnecida al retirarle su única artillería, por lo que perdió prácticamente su valor como base, quedando totalmente vulnerable al no contar con medios adecuados de defensa.

—Cargamento transportado por el "Glenelg"

Del estudio del cargamento transportado por este buque se comprende la importancia que tenía para el país el hecho de que llegara a salvo, así como también los motivos de Perú de estar interesado en que fuera interceptado. Los elementos transportados eran prácticamente todo lo solicitado desde Marzo adelante, de lo que se desprende, dada su magnitud, la poca preparación del país para un conflicto (Cita 112):

500	tons. de material para telégrafos, muelles y 2 baterías Krupp de 7,5".
8.000	obuses.
10.000	estopines.
8.000	cargas de pólvora.
1.000	kg. de pólvora especial.
50	arneses de artillería.
50.000	tiros de ametralladora Gattling.
300.000	tiros de ametralladora Gattling de marina.
1.500.000	fulminantes.
5.000	kilos de pólvora.

2.000	uniformes (quepis, pantalón y chaqueta).
1.500.000	cartuchos Comblain.
Varios cajones	de granadas y metralla.
4.000	rifles Grass marca Styer.
144	rifles Comblain.
2	cañones Armstrong.
6.000	fusiles Chassepots largos.
1.000	fusiles Chassepots cortos.
1.500.000	cartuchos Chassepots.
2	baterías Krupp de 8 mm
1.000	tiros obuses.
5	ametralladoras.
1	batería Krupp de 8 cañones.
2	ametralladoras de 11 mm.
91	cajas de munición.
50.000	cartuchos para ametralladora.

c.— Transporte "Genovese"

El señor Blest Gana anunció por telegrama que el día 19 de Julio había zarpado, vía Punta Arenas, el mercante "Genovese", que traía otra importante partida de pertrechos. En esta oportunidad, tomando en cuenta el problema causado por la "Unión" en Punta Arenas, la Comandancia General de Marina envió a ese puerto a la "O'Higgins" y al "Amazonas" a dar protección al "Genovese". Este buque salvó, por pocos días, de no encontrarse con la "Unión", como ya se explicó en el punto precedente. Además, se empezó a tomar seriamente en consideración la defensa de las L.C.M., por lo que se envió al "Cochrane" y al "Itata" frente a Arauco para evitar el paso al Sur de nuevos corsarios.

d.— Crítica a las operaciones

Como quedó demostrado, en un principio no se dio ninguna importancia a la defensa de las L.C.M., siendo necesario que se produjera el apremio de la "Unión" para que se reaccionara al respecto y se diera adecuada protección a los buques que transportaban elementos tan importantes para el posterior desarrollo de la

guerra. El otro hecho que causa extrañeza, pero es comprensible, tomando en consideración lo ya comentado, es el de no haber atacado las L.C.M. peruanas que operaban desde Panamá a través del Istmo sin ningún apremio, recibiendo todos sus pertrechos enviados desde Europa. Después del período que nos ocupa, recalaron muchos otros mercantes con armamentos y pertrechos, tomándose entonces todas las precauciones necesarias para su protección, hasta que se obtuvo el dominio del mar y su ejercicio pudo explotarse libremente.

D. -- ACCIONES DEL ENEMIGO

Las acciones desarrolladas por el enemigo, y que interfirieron el esfuerzo logístico realizado tanto por la Armada como a nivel de gobierno, se materializaron prácticamente a partir del 21 de Mayo.

Antes de esta fecha, la labor de interferencia se desarrolló en el frente diplomático, obstaculizándose los esfuerzos realizados por la Legación de Chile en Londres y París en la obtención de los elementos necesarios para la prosecución de la guerra. En este campo, debemos reconocer que el enemigo, desde su punto de vista, obró bien, ya que, como lo hemos comentado anteriormente, logró demorar y en algunos casos impedir el zarpe de buques hacia nuestro país.

—Plan del Perú

Este país planteó en forma correcta su estrategia, ya que al poseer una fuerza operativa inferior a la chilena (especialmente después de Punta Gruesa) basó su plan en el ataque a las comunicaciones marítimas, logrando algún éxito hasta los acontecimientos de Angamos. A partir del 21 de Mayo sus actividades se orientaron a atacar los convoyes y terminales marítimos, realizando toda clase de depredaciones.

—Operaciones peruanas contra las L.C.M. chilenas

En su hostigamiento a las L.C.M., los buques peruanos basaron su estrategia en atacar

y huir de inmediato, aprovechando la superioridad de velocidad que tenían respecto a los buques chilenos.

Las incursiones realizadas y sus resultados pueden ser resumidos así (Cita 113):

a.— Período entre el 17 de Mayo y el 8 de Junio

Las operaciones fueron realizadas por el "Huáscar" y la "Independencia", formando una división, y con la "Unión" y la "Pilcomayo", conformando una segunda división. Después del 21 de Mayo, con las consecuencias analizadas anteriormente, el "Huáscar" continuó su hostigamiento dirigiéndose el 24 de Mayo a Antofagasta, después de carbonear del transporte "Chalaco" enviado con ese objeto, donde se produjeron los encuentros también analizados anteriormente.

Los daños infligidos por el "Huáscar", pueden ser resumidos así:

- Destrucción de las obras portuarias de Cobija.
- Apresamiento de los siguientes buques:
Goleta "Coqueta" (velero).
Barca "Emilia" (velero).

El 8 de Junio recaló a El Callao, iniciando nuevas reparaciones.

b.— Período del 4 de Julio al 9 de Octubre

Mientras el "Huáscar" se encontraba en reparaciones, las que se prolongaron todo el mes de Junio, no hubo operaciones contra las L.C.M. nacionales. Las hostilidades fueron reiniciadas el 4 de Julio por el "Huáscar", la "Unión" y la "Pilcomayo", destacando las siguientes acciones contra los terminales marítimos y las L.C.M.:

1.— "Pilcomayo"

- Destrucción de 13 embarcaciones menores en Tocopilla y
- Apresamiento del buque mercante "Abtao".

2.— “Huáscar” y “Unión”

—Apresamiento de los siguientes buques:

- *Barca “Adelaida Rojas”, cargada de carbón
- *Barca a vela “Adriana Lucía”, cargada de cobre
- *Barca de vela “Sancy Jack”, cargada de cobre
- *Transporte “Rimac” (23 de Julio)

—Destrucción de obras portuarias en:

- *Caldera.
- *Huasco.
- * Carrizal Bajo.
- * Pan de Azúcar.
- * Taltal.
- * Mejillones.

c.— Combate de Angamos

El 30 de Septiembre el Huáscar iniciaba su última operación con bandera peruana; al capturarlo en Angamos, el 8 de Octubre, Chile lograba entonces el dominio del mar.

COMENTARIO

Las acciones emprendidas por lo buques peruanos lograron en parte su objetivo, que era hostilizar las L.C.M. chilenas. Esta actitud contrasta con la adoptada por la Escuadra chilena, que no atacó con acciones de importancia las líneas de abastecimiento peruanas, dejando también en total libertad al enemigo para hacer uso de sus L.C.M. hacia Panamá; esto fue bien aprovechado por Perú, al mantener un tráfico constante con los transportes “Chalaco”, “Limeña”, “Araya” y “Talismán”, que se traducía en apoyo de material para su Ejército.

El mayor logro del plan del Almirante Grau, fue el de mantener en constante peligro nuestras líneas de abastecimiento, obligando así a la distracción de medios para su protección.

E.— ANALISIS LOGISTICO CRITICO DE LOS CURSOS DE ACCION

Al analizar las operaciones navales realizadas resulta muy difícil determinar los cursos

de acción que fueron fijados, por la inexistencia de una planificación previa. Por otra parte, en el período que abarca este estudio, la conducción de la guerra fue deficiente y poco definida, por lo que se dificulta aún más la extracción de una línea de acción logística. El esfuerzo de la guerra fue realizado en forma desordenada, emprendiéndose operaciones sin estrategia, lógica ni objeto definido. Cuando se efectuó el análisis de las operaciones realizadas, se fue comentando en detalle los diversos errores en el desarrollo de las actividades marítimas y se estableció la ausencia de “previsión logística” en prácticamente todas las acciones. Para efectuar la “*crítica logística*”, se considera las operaciones como un todo y se analiza como “*curso de acción*” el “*esfuerzo logístico*” realizado en el período, de acuerdo a los “*elementos funcionales*”.

Una consideración primordial, es que el país y en especial la Armada, no estaban preparados para afrontar un conflicto largo como el que se desarrolló. La capacidad de dar “*apoyo logístico*” a las “*fuerzas operativas*” era prácticamente nula.

a.— Carencia de una base

La Escuadra no contaba en el país con una adecuada base que la apoyara, pese a que se consideraba Valparaíso como tal. Este puerto carecía de muchos de los elementos que debe proporcionar una base a la fuerza operativa, además de estar situado muy lejos del teatro de operaciones.

b.— Líneas de Abastecimiento

Debido a que Valparaíso estaba muy lejos del teatro de operaciones las líneas de abastecimiento eran demasiado largas, lo que motivaba su vulnerabilidad frente a las acciones del enemigo. Esto era agravado por la carencia de una defensa de costa eficiente en todos los puertos, por lo que no se otorgaba seguridad a los buques. No se consideró una buena protección para estas líneas ni para las militares, navegando los transportes, desde un comienzo, en forma independiente y sin escolta ni protección.

c.— Acopio

En tiempo de paz no se había previsto un acopio estratégico, pese a la existencia, con anterioridad al conflicto, de un estado tal de tirantez con Argentina que se llegó a tener preparados los buques para dirigirse al Sur. En Marzo de 1879 recién se iniciaron los pedidos masivos de aquellos elementos imposibles de fabricar en Chile.

d.— Recursos de la Patria

En general, eran limitados, debiendo improvisarse los elementos necesarios para el cumplimiento de las necesidades que determinaba la Fuerza. La infraestructura industrial de la Zona Corazón era escasa y orientada para la paz. El cambio de actividad fue poco y lento, lo que motivó en gran parte una dependencia de lo que se traía del exterior. Esto acentúa más el error cometido al no dar una adecuada significación a la defensa de las L.C.M.

e.— Técnica logística

1.— Funciones de Dirección

Este aspecto motivó la deficiencia del “*esfuerzo logístico*” realizado, debido a que sólo a partir de Junio de 1879 fue creada la Intendencia General del Ejército y Marina, que vino a centralizar y ordenar las funciones de Dirección. A pesar de esto, no existía una organización logística que permitiera tener disciplina y coordinación en el esfuerzo realizado, lo que se demuestra con la forma en que se iniciaba el “*ciclo logístico*” (por cartas, y a diversas autoridades). Asimismo, la obtención y distribución de los medios evidencia la carencia de “*disciplina logística*”.

f.— Elementos Funcionales

1.— Abastecimiento

Este elemento no fue atendido en la forma correcta en su función básica de suministrar a la Fuerza los elementos necesarios para su operación. En relación a la estructura adminis-

trativa, es posible notar un esbozo de lo que existe en la actualidad cuando se creó la Intendencia de Ejército y Marina y se establecieron normas para una clasificación funcional, aunque orientada en todo caso solamente a la rendición de cuentas monetarias. En cuanto a sus funciones de desarrollo, sólo se cumplía lo referente a niveles de existencia, de acuerdo a las instrucciones dadas al Pañolero de Arsenales y las de la propia Intendencia, como fue analizado anteriormente.

El elemento que se constituyó en crítico fue el carbón, debido a la imprevisión de medios de transporte.

Determinación de necesidades

Este concepto no gobernó el “*ciclo logístico*” por la inexistencia de una política de niveles y porque se efectuaba la demanda sólo cuando comenzaba a escasear el elemento.

2.— Mantenimiento

La automantenimiento correctiva debió realizarse permanentemente. Al analizar este elemento funcional en las Críticas a las Operaciones Navales, se determinó que no existía, en general, doctrina respecto a mantenimiento y reparaciones. Ya se ha enfatizado bastante este aspecto que trajo consigo el deficiente estado de los buques y el hecho que debieran repararse en plena guerra. El Tercer Escalón Astilleros cumplió parcialmente las necesidades de la fuerza operativa, pero, de acuerdo a los medios de la época, puede considerarse como correcto el desarrollo del cometido de este Escalón, teniendo en cuenta que se realizaba con las capacidades instaladas en industrias privadas.

Es posible concluir que los medios existentes en el país se utilizaron en forma adecuada, pero no en forma oportuna, por fallas de la Dirección de la Guerra.

3.— Personal

Para la época, este elemento funciona en forma normal. Dadas la idiosincrasia de ese tiempo y la infraestructura del país, se hace imposible la aplicación de muchos de los actuales conceptos. El “*ciclo logístico*”, de

acuerdo a la usanza de esos días, se cumplía bien. No se produjeron problemas, por el hecho que los recursos humanos con que contaba el país eran suficientes para cumplir las necesidades de la fuerza operativa.

4.— Sanidad

Es difícil criticar este elemento, debido a que las deficiencias que demostró son también producto de la época. Es por esto que este Servicio no fue mejor en la Patria, y no es posible analizarlo bajo el punto de vista actual por el menor desarrollo de la ciencia y técnica médicas de aquel entonces.

En todo caso, de acuerdo a las técnicas de la época, fue bien atendido, proveyéndose los elementos necesarios y el personal capacitado para el cumplimiento de su misión.

5.— Transporte

El país contaba con una Marina Mercante adecuada para servir de Reserva a la Armada, siendo sus buques, en muchos casos, más modernos que los de la Marina. De acuerdo a lo ya analizado de este elemento funcional, se concluye que la principal falla que afectó los cursos de acción logísticos fue la conducción superior en el empleo de los medios, ya que los agentes instrumentales eran los correctos, con excepción de la protección a las vías de navegación. Los terminales marítimos eran rudimentarios y lo que se realizó en este período para mejorarlos se estima escaso, en especial en Antofagasta, que en la práctica era la Base de Operaciones de la Escuadra y no ofrecía una buena atención como terminal marítimo. Lo criticable en este elemento, es la forma en que se cumplía la labor de distribución, debido también a la inadecuada conducción de la guerra.

6.— Instalaciones

Este aspecto no merece mayor análisis porque su desarrollo e infraestructura han sido comentados en el transcurso del presente trabajo y en este período prácticamente no se realizó nada, limitándose a utilizar la infraestructura existente. Esta es una de las causas

más importantes de la deficiencia demostrada por la fuerza organizada, al no contar con una posición conveniente ni con un apoyo móvil adecuado y oportuno.

7.— Finanzas

Aunque, en general, escapa el nivel de la fuerza operativa, se analizó al comentarse las operaciones navales y la manera deficiente en que el escalón superior utilizó los recursos disponibles. A manera de ejemplo, basta recordar los contratos de arrendamiento de buques con la Compañía Sud Americana de Vapores.

g.— Conclusión

Los cursos de acción logísticos seguidos en el desarrollo de las operaciones fueron en general deficientes, debido, por una parte, a la conducción poco clara de la guerra y, por la otra, a la absoluta falta de previsión y planificación, evidentes en los análisis realizados anteriormente.

F.— CONCLUSIONES QUE SE DESPRENDEN DE LOS HECHOS ANALIZADOS

Terminado el análisis logístico de las operaciones navales y las críticas que se realizaron desde este punto de vista, es posible extraer las siguientes conclusiones:

- a.— La Dirección de la Guerra fue llevada en forma desordenada, sin tener una misión definida para la fuerza organizada, lo que originó que ésta se mostrara ineficiente y muchas veces incapaz.
- b.— El juicio expuesto en la letra precedente da una pauta del estilo como se realizaron los diferentes esfuerzos de la guerra, del que no escapa la logística.
- c.— La poca importancia atribuida a este aspecto dificultó y muchas veces impidió el cumplimiento de las misiones encomendadas a buques de la Fuerza, o a ésta actuando en conjunto.

- d.— El país entró a un conflicto en circunstancias que no estaba preparado para afrontarlo, por la poca visión de los gobernantes de la época en lo referente a Seguridad Nacional y a la importancia del Poder Naval.
 - e.— Las características del esfuerzo logístico desarrollado fueron la imprevisión y la improvisación.
 - f.— Faltó una adecuada Dirección Logística que coordinara el esfuerzo.
 - g.— Los recursos existentes no fueron aprovechados en forma adecuada, en especial los financieros, lo que conllevó gastos innecesarios e inútiles en beneficio de terceras personas que sólo se enriquecieron con el conflicto.
 - h.— La mentalidad naval de aquel tiempo no escapa a la crítica de la imprevisión, en especial con relación al combustible. (transición del velero al buque a vapor).
 - i.— No existía una clara diferenciación de los niveles logísticos, ya que, generalmente, el escalón superior realizaba tareas o funciones del nivel más bajo.
 - j.— La infraestructura para la atención y apoyo de la Escuadra no se desarrolló en forma paralela a la cantidad de los buques ni a los avances técnicos que éstos experimentaron.
 - k.— No supo aprovecharse adecuadamente el elemento transporte, para una eficaz distribución de los elementos solicitados.
 - l.— Se cometió un error gravísimo al aceptar que los buques mercantes continuaran con sus capitanes hasta estar en contacto con el enemigo, lo que produjo dualidad en el mando. Además, todos los capitanes mercantes eran extranjeros.
 - m.— Estando todas las operaciones influidas por el aspecto logístico, al ser éste deficiente dificultó en vez de apoyar su desarrollo.
 - n.— Tanto las líneas de abastecimiento como las militares no fueron convenientemente protegidas, lo que causó pérdidas considerables por captura de buques y depredaciones sufridas en los puertos.
- Finalmente, es posible afirmar que, pese a que los acontecimientos analizados se desarrollaron hace casi cien años, muchas de las funciones del esfuerzo logístico se realizaron en forma intuitiva y rudimentaria, aunque no existía el concepto de logística. Una vez que se logró unificar y organizar este esfuerzo, fue posible realizar las operaciones necesarias para obtener el dominio del mar y explotarlo, transportando y sosteniendo al Ejército, que finalmente ganó la guerra con el apoyo brindado por la Armada en su labor logística.

