

MANTENCION DEL PODER NAVAL

Jorge Balaesque Buchanan
Vicealmirante

En estos tiempos, las informaciones de la prensa sobre las adquisiciones de barcos con que incrementan y modernizan su poder naval algunos países de Sud América, y también la reciente noticia de que Estados Unidos activaría cuatro de sus acorazados menos antiguos con modernos cohetes, me han inducido a escribir, en parte nuevamente, un artículo que se publicó en la Revista de Marina hace años sobre los acorazados sudamericanos y que detalla la evolución del poder naval de Argentina, Brasil y Chile, desde fines del siglo pasado hasta las primeras décadas del presente.

La renovación periódica del material naval, por quedar anticuado y perder eficiencia, es algo lógico e indispensable para toda armada. En la era que vivimos, el acelerado avance de la tecnología hace que los barcos de guerra tengan una vida útil con eficiencia mucho más breve que antes; en la época de la vela y cañones de

avancarga, en cien años los barcos variaban muy poco, mientras que hoy, al terminarse de construir un buque de guerra, muchos de sus elementos ya están atrasados a causa del constante adelanto.

Se puede decir que en esto la armada es como la legendaria caballería, pues de nada servía disponer de los mejores, más audaces, valientes y entrenados jinetes del mundo, si sus cabalgaduras tenían una edad término medio de veinte años.

La Armada de Chile nació de la imperiosa necesidad de tener el control de nuestro mar, hecho confirmado repetidas veces a lo largo de nuestra historia desde la Patria Vieja, en que España, dueña del mar, envía tropas y pertrechos que desembarca a su conveniencia a lo largo de nuestra dilatada costa: la conquista del dominio del mar y la Expedición Libertadora del Perú, junto con la Libertadora de Chiloé, que dejan sin bases en nuestro mar al poder naval

de España; las campañas contra la Confederación Perú-Boliviana; la Guerra con España, en que carecíamos del poder naval necesario; la Guerra del Pacífico y aun nuestra Guerra Civil de 1891, que a veces preferimos no recordar. Son pocos los países en que el poder naval haya tenido mayor influencia en su historia y formación que en Chile.

Cada nación tiene sus propios y muy particulares problemas y sus gobiernos el deber de solucionarlos, o tratar de hacerlo, de acuerdo con sus medios. No es oportuno, por lo conocido y extenso, recordar en detalle nuestros problemas internacionales del pasado, las enormes extensiones que por "victoria diplomática" (como dijo el canciller argentino Bernardo de Irigoyen) pasaron a poder de Argentina en la Patagonia y Puna de Atacama (Patagonia, unos 700 mil kilómetros cuadrados, tamaño de Chile actual; Puna de Atacama, 23 mil kilómetros cuadrados, más grande que Israel), ni los problemas pendientes derivados de reclamaciones de Argentina, que se pueden atribuir a la enorme frontera común y a influencias de orden geopolítico y geoestratégico.

Históricamente, un poder naval bien constituido nos llevó siempre a la tranquilidad o al triunfo, y, por lo contrario, en épocas en que estaba descuidado hemos debido efectuar concesiones, cumpliéndose durante la Guerra con España (1865-66) el antiguo axioma: "las naciones deben tener las fuerzas armadas de su diplomacia".

Después del término de la Guerra del Pacífico, Chile no incrementó su flota hasta adquirir el crucero *Esmeralda*, en 1884. Si se considera que los otros buques de combate de que disponía eran los antiguos blindados *Blanco* y *Cochrane*, y el *Huáscar*, de 1866, gastados todos en la guerra, podemos apreciar que llegamos a 1890 con un poder naval muy disminuido. El crucero *Esmeralda* se vendió al Japón en 1895, el que, durante la guerra ruso-japonesa, con el nombre de *Idzumi* fue el buque que informó de la presencia de la flota rusa en la memorable batalla de Tsu-Shima.

En 1890-91, Argentina incrementó su armada con dos cañoneros acorazados, que si bien desplazaban sólo 2.336 toneladas tenían una poderosa artillería con dos cañones Krupp de 9.4" (238,7 mm.) en dos torres, más cuatro cañones ingleses de 120 milímetros y seis más pequeños. Se les llamó *Independencia* y *Libertad* (nombres muy de moda en Sudamérica); tenían coraza de hasta 203 milímetros y 14 nudos de andar. Uno de estos pequeños acorazados permaneció en servicio en Ushuaia (1930-31).

La Armada de Chile, en 1892, recibió un notable aumento con la adquisición en Francia del blindado *Capitán Prat* y los cruceros *Pinto* y *Errázuriz*. El *Prat*, en su diseño era en muchos aspectos similar al que tuvieron después los *dreadnoughts*, pero en tamaño menor, pues sólo desplazaba 6.900 toneladas. Su artillería principal y secundaria estaba en torres movidas por motores eléctricos:

cuatro torres sencillas de 240 milímetros y cuatro dobles de 120 milímetros, además de cañones menores y tubos lanza torpedos. En cualquier demarcación presentaba el mismo número de cañones (3 de 240 mm. y 4 de 120 mm.). El blindaje era de hasta 12" (304,8 mm.) y el andar 19 nudos. El compartimentaje era adelantado a su época, y las llamadas cursivas similares a los bulges interiores que tuvieron después buques mucho más modernos. Estuvo en servicio más de cuarenta años.

Entre 1895 y 1897, Argentina modernizó su flota, adquiriendo en Italia cuatro blindados: *Pueyrredón*, *General Belgrano*, *San Martín* y *Garibaldi*; buques muy similares de alrededor de 7 mil toneladas. El armamento principal tenía algunas diferencias, siendo en tres de ellos de dos cañones de 10" (254 mm.) en torres sencillas, y en el *San Martín* de cuatro cañones de 8" (203 mm.) en dos torres. El *General Belgrano* tenía una batería secundaria de 14 cañones de 6", además de 6 cañones de 4.7" (120 mm.); los otros tenían 10 cañones de 6" y seis de 4.7" y tubos lanza torpedos de 18". Dos fueron diseñados para un andar de 20 nudos y dos para 18,5 nudos.

Esta escuadra de cuatro buques—potentes, acorazados y similares— más tres cruceros adquiridos en esa época, significó una renovación total del poder naval de Argentina en un período en que las relaciones con Chile, por el asunto de fronteras, subía gradualmente de tono, lo que preocupó a nuestro gobierno, obteniéndose entre

1893 a 1902 cinco cruceros en Inglaterra: *Blanco Encalada*, *Esmeralda*, *Zenteno*, *O'Higgins* y *Chacabuco*; conjunto heterogéneo, comprados algunos de ocasión, y de un poder total bastante inferior al de la flota argentina.

En el mismo período Brasil adquirió dos acorazados costeros: *Deodoro* y *Floriano*, con dos cañones en torres de 9.2" (234 mm.), cuatro de 120 milímetros, con 13" de coraza y 14 nudos de andar.

En esta forma entramos al presente siglo con un poder naval más o menos similar entre Argentina, Brasil y Chile, pero las relaciones con Argentina habían llegado a un estado de sumo peligro y nuestro país contrató en 1901 la construcción rápida en Inglaterra de dos acorazados, llamados *Constitución* y *Libertad*. Estos buques, de 11.800 toneladas, fueron lanzados en 1903 y las revistas técnicas inglesas los calificaron como los más poderosos a flote, pues podían disparar catorce toneladas de proyectiles en un minuto, con sus cuatro cañones de 10" (254 mm.) en dos torres, catorce de 7.5" (190,5 mm.) y catorce de 3" (76 mm.) antitorpedos, más tres tubos lanza torpedos sumergidos, con coraza de 11" y 19 nudos de andar. Durante la Primera Guerra Mundial, a este tipo de buques se les llamó *predreadnoughts*.

Se dice que en febrero de 1902 el ministro de Guerra de Argentina, coronel Pablo Richieri, tuvo redactado el decreto de movilización para la guerra con Chile listo para la firma del presidente, general Julio A. Roca. Por

suerte, a pesar de grandes demostraciones belicistas, el asunto se pudo arreglar con cordura, desembocando en los llamados "pactos de Mayo", que según se creyó eran la solución a perpetuidad.

Los "pactos de Mayo" consistieron en un tratado general de arbitraje valedero por diez años, el que si "no fuera denunciado seis meses antes de su vencimiento se tendrá por renovado por otro período de diez años y así sucesivamente". Junto con este documento se firmó la Convención sobre Limitación de Armamentos Navales entre Chile y Argentina, que tiene además la importancia de ser la primera de su especie que registra la historia y que se adelantó en veinte años al Tratado de Washington, después de la Primera Guerra Mundial.

Por estimarse de interés, se copian a continuación los artículos de la Convención.

"I) Con el propósito de apartar todo "motivo de inquietud o recelo en uno "u otro país, los gobiernos de Chile y "de la República Argentina desisten "de adquirir las naves de guerra que "tienen en contrucción y de hacer por "ahora nuevas adquisiciones.

" Ambos gobiernos convienen además en disminuir sus respectivas "escuadras, para lo cual seguirán gestionando hasta llegar a un acuerdo "que produzca una discreta equivalencia entre dichas escuadras. Esta disminución se hará en el término de un "año, contado desde la fecha de canje "de la presente Convención.

"II) Los dos gobiernos se comprometen a no aumentar durante cinco "años sus armamentos navales sin previo aviso, que el que pretenda aumentarlos dará al otro con diez y ocho "meses de anticipación. Es entendido "que se excluye de este arreglo todo "armamento para la fortificación de "las costas y puertos, pudiéndose adquirir cualquier máquina flotante "destinada exclusivamente a la defensa de éstos, como ser, submarinos, "etc.

"III) Las enajenaciones a que diera lugar esta Convención no podrán hacerse a países que tengan cuestiones "pendientes con una u otra de las Partes Contratantes.

"IV) A fin de facilitar la transferencia "de los contratos pendientes, ambos "gobiernos se obligan a prorrogar por "dos meses el plazo que tengan estipulado para la entrega de los respectivos buques en construcción, para lo "cual darán las instrucciones del caso "en el acto de ser firmada esta Convención.

"V) Las ratificaciones de esta Convención serán canjeadas en el término de sesenta días, o antes si fuera "posible, y el canje tendrá lugar en "esta ciudad de Santiago.

" En fe de lo cual los infrascritos "firman y sellan en doble ejemplar la "presente Convención en la ciudad de "Santiago, a los 28 días del mes de "mayo de 1902".

Posteriormente, con fecha 10 de julio se firmó el Acta Aclaratoria de

los Pactos sobre Arbitraje y Limitación de Armamentos, que en su artículo segundo, en que se refiere a las armadas, dice: "En la ejecución del "artículo 1º., parte 2a., de la Convención sobre Armamentos Navales, en "virtud de la cual debe establecerse "una discreta equivalencia entre las "dos escuadras, no hace necesario la "enajenación de buques, pues puede "buscarse dicha discreta equivalencia "en el desarme u otros medios en la "extensión conveniente, a fin de que "ambos gobiernos conserven las escuadras necesarias, el uno para la defensa natural y el destino permanente de "la República de Chile en el Pacífico, "y el otro para la defensa natural y "destino permanente de la República "Argentina en el Atlántico y Río de "la Plata".

A raíz de estas obligaciones, el gobierno de Chile vendió a Inglaterra los acorazados *Constitución* y *Libertad*, que no llegaron a nuestro país, llamándolos *HMS. Triumph* y *HMS. Swiftsure*; el primero fue hundido en los Dardanelos por un submarino alemán y el segundo terminó después de la guerra como blanco de combate.

A todo esto, Brasil, que también tenía preocupaciones internacionales, encontró que su armada había quedado fuera de proporción con las de Argentina y Chile, y en diciembre de 1904 se dictó una ley que autorizaba una completa renovación de sus armamentos navales. Aquí nos ocuparemos solamente de los buques capitales, que debían ser tres.

Los acorazados *Minas Gerais* y *Sao Pablo*, terminados en 1908-9, fueron los primeros construidos en Inglaterra después del revolucionario navío lanzado en 1906 a instancias de Lord Fischer, que fue llamado *HMS. Dreadnought*, y que en técnica y armamento superaba a todo lo que había hasta entonces a flote. Pero los acorazados de Brasil eran más grandes y fueron en su época los buques más poderosos de la tierra. Su desplazamiento de 21.200 toneladas sobrepasaba en dos mil al prototipo y en armamento tenían doce cañones de 12", cuando los de las otras potencias sólo tenían diez. El andar era similar, 21 nudos, pero los buques brasileños tenían enormes máquinas recíprocas, mientras que los buques ingleses tenían turbinas.

Estos barcos tuvieron larga vida, se emplearon durante la Primera Guerra Mundial y estuvieron en servicio y listos durante la segunda.

En 1908, Brasil había roto completamente el equilibrio de fuerzas navales en Sudamérica, pues en realidad a un *dreadnought* sólo se le podía oponer otro igual o mejor. Estos buques, de día y con buena visibilidad, podían batir a cualquier adversario en la superficie de los mares, pues el submarino y el avión no se habían desarrollado aún.

En 1909, Argentina, que tenía roces con Brasil, ordenó la construcción en Estados Unidos de los acorazados *Moreno* y *Rivadavia*, que estuvieron listos en 1914 y 1915, respectivamente. Eran más grandes que los de Brasil,

con 27.720 toneladas; el armamento era el mismo, doce cañones de 12" en seis torres, más una batería secundaria de doce cañones de 6" y posteriormente cuatro AA. de 3". Las calderas originalmente quemaban carbón; en 1924 fueron alteradas para petróleo y desarrollaban hasta 22,5 nudos.

Con estos acorazados la Armada argentina pasó a la cabeza en Sudamérica, lo que influenció a Brasil a proseguir con la obtención del tercer acorazado que autorizaba la ley.

Es digno de recordar el curioso destino de este tercer acorazado brasileño, que vendido durante su construcción a Turquía fue incautado por Inglaterra cuando estaba listo para ser entregado a sus dueños, pocas horas antes de declararse la Primera Guerra Mundial, por temor de que fuera empleado contra los aliados y por ser en ese entonces el acorazado más grande y más artillado de la tierra.

Este buque se comenzó a construir en Newcastle upon Tyne, con el nombre de *Rio de Janeiro*, y fue lanzado en 1913. Poco después, por razones económicas, Brasil decidió venderlo; Grecia y Turquía, que tenían agudos problemas en los Balcanes, e Italia, eran los posibles compradores; Grecia adquirió dos acorazados viejos en Estados Unidos, y Turquía el *Rio de Janeiro*, que bautizó *Sultán Osmán 1º*.

El diseño original era de sobre 31 mil toneladas, con doce cañones de 14" en seis torres. Esto ocurría en 1910, cuando los buques ingleses

tenían sólo diez cañones de 12" y en construcción los primeros de 13.5". Después y al parecer por influencia alemana, país que deseaba venderles cañones Krupp de 12", se optó por disminuir el calibre a 12" y Armstrong presentó la alternativa que se construyó, de catorce cañones de 12" en siete torres dobles, dispuestas dos a proa, dos al centro y tres a popa; las torres II y VI eran superpuestas. Fue el único *dreadnought* con su batería principal en siete torres.

En la Armada británica se le llamó *HMS. Agincourt*. En Jutlandia era el último acorazado de la línea y en la acción fue el que estuvo más cerca de la vanguardia alemana, disparando por primera vez en combate sus formidables andanadas de catorce cañones. Después de la guerra la Armada británica trató de deshacerse de este buque, que era diferente en el calibre de los cañones y otros aspectos, además de ser muy consumidor de carbón, y al no presentarse un comprador fue desguazado en 1922.

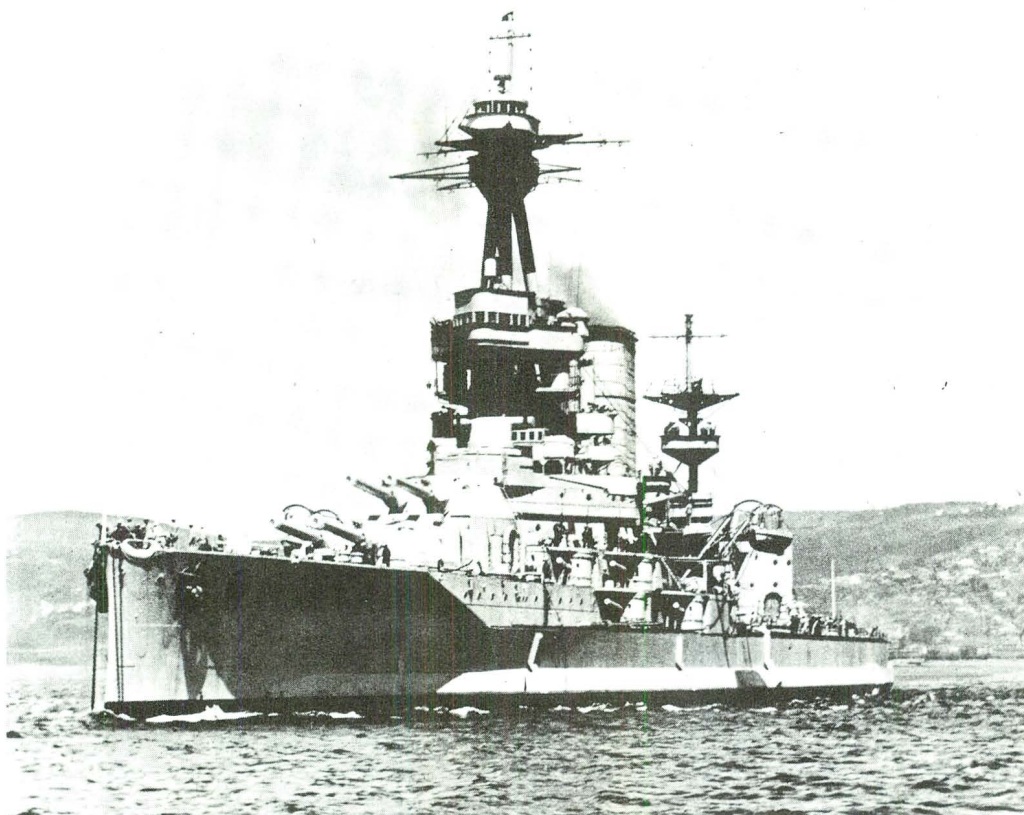
En 1911, cuando Brasil disponía de dos acorazados, más un tercero en construcción, y Argentina con dos en construcción desde 1909, el gobierno de Chile decidió ordenar la construcción de dos acorazados en Inglaterra, llamándolos *Valparaíso* y *Santiago*, nombres que se cambiaron poco después por *Almirante Latorre* y *Almirante Cochrane*.

La construcción del *Latorre* (el último *dreadnought* sudamericano) se terminó en 1915. Al comienzo de la

Primera Guerra Mundial fue adquirido por Inglaterra, donde se le llamó *HMS. Canada*, participando en la gran batalla de Jutlandia como cuarto buque de la tercera división, donde izaba su insignia el Almirante Sir John Jellicoe en el *HMS. Iron Duke*. En Abril de 1920, Chile lo volvió a adquirir en forma muy conveniente para nuestros

intereses.

Su gemelo, el *Cochrane*, también fue comprado en gradas por la Armada británica y terminado como portaaviones con el nombre de *HMS. Eagle*; fue hundido en la Segunda Guerra Mundial por un submarino alemán, en el Mediterráneo.



ACORAZADO "LATORRE"

El *Latorre* fue el primer acorazado que se construyó con cañones de 14"; en esa época los mayores cañones ingleses eran de 13.5" y los otros países tenían sólo de 12". El desplaza-

miento original era de 28 mil toneladas, armado con diez cañones de 14" en cinco torres, catorce de 6" y dos AA. de 3". En 1929 viajó a Inglaterra para extensas reparaciones y moderni-

zación, entre las que se destacan: el cambio de su artillería AA. por cuatro cañones de 4" con directores y controles separados; cambio de sus turbinas por otras con engranajes de reducción; acondicionó las calderas para quemar sólo petróleo, pues antes eran mixtas; se mejoró la protección anti-torpedos colocándole bulges, lo que disminuyó el calado en cuatro pies; en la toldilla se instaló una catapulta para lanzar aviones, construida en Italia. Con estas alteraciones, el buque quedó con 32 mil toneladas de desplazamiento y desarrolló 24 nudos, quedando en su época como uno de los acorazados más veloces.

Durante la Segunda Guerra Mundial, con los adelantos de los aviones, aparición del radar, etc., se apreció que este buque era deficiente en defensa AA. y muy difícil de mejorar sin efectuar grandes alteraciones que no disminuyeran el campo de tiro de la artillería principal. En 1943 se aumentó su capacidad AA. a corta distancia, montándole 18 ametralladoras Oerlikon de 20 milímetros, además de las Hotchkiss de 13,2 milímetros.

Este magnífico buque, como puede suponerse, también tuvo sus detractores; se le llamó "el elefante blanco", mote injusto pues además de sus largos años de servicio fue una gran escuela en la armada, y como repercusión internacional fue un elemento de gran poder disuasivo.

La mantención de estas fuerzas navales equilibradas en Sudamérica contribuyó para conservar un clima de tranquilidad internacional por más de medio siglo, coincidiendo con el antiguo proverbio "Si vis pacem para bellum". Lo anterior parece confirmarse una vez más cuando en 1958, confiando posiblemente demasiado en pactos y tratados, se dejó fuera de servicio al *Latorre*, vendiéndolo como hierro viejo, habiéndose dado de baja otros barcos sin previo reemplazo. Cuando no quedaba ningún submarino se produjo el incidente Snipe, que si bien se solucionó pacíficamente pudo acarrear las más graves consecuencias. Lo anterior es algo que merece recordarse.

