

AMISTAD NAVAL ANGLO-CHILENA

Philip Somervell

Introducción

Un eminente publicista naval inglés escribió, a fines del siglo pasado: "Inglaterra ha sido calificada la Madre de los Parlamentos..., casi igualmente propio sería calificarla de madre de marinas militares"¹.

En Chile, la deuda sentida para con el Almirante Lord Cochrane, que figura en los anales de la independencia como uno de los fundadores de la república, ha dado lugar a una larga tradición de amistad entre los oficiales de ambas naciones, y de colaboración institucional a través de cerca de 170 años. A partir de un núcleo de oficiales ingleses que acompañaron a Cochrane, las prácticas y costumbres de la Armada Real fueron introducidas en el quehacer naval chileno. Llegó a configurarse, como resultado concreto de los lazos institucionales, una continuidad de relación surgida de la educación naval británica impartida a marineros chilenos a bordo de los buques de esa armada y en sus establecimientos de instrucción, y del manejo del material naval inglés, lo cual significó un orgullo especial para ambos. Oficiales navales y diplomáticos persiguieron con constancia los beneficios derivados de esta relación tradicional. Esta relación especial se asemeja, en términos comparativos, a la conexión naval anglo-japonesa entre 1858 y 1922; por cierto,

es sin igual en América Latina, y generalmente ha sido ignorada por los historiadores internacionales.

Una de las explicaciones ofrecidas de esta relación especial la avanzó, hace 35 años, Salvador Reyes:

El interés, por no decir la admiración, que los ingleses tienen por nuestra marina de guerra, me parece mezclado a cierto orgullo propio. Creo que los ingleses se sienten orgullosos de haberla apadrinado, de haber tenido ojo certero para poner sus maestros al servicio de quienes supieron aprovechar sus enseñanzas de una manera tan perfecta como lo hicieron los marinos de Chile².

Acaso más allá de lo meramente halagüeño puedan reducirse los elementos que, desde el punto de vista inglés, extrahado de la documentación oficial, fundamentan nuestro relato histórico (por breve que sea en este espacio), en los términos siguientes: Chile, a través de la historia, en los asuntos navales, ha constituido un buen cliente y un buen alumno. La semejanza en las percepciones de ambos países, respecto del significado del poder naval en sus destinos nacionales, no hace más que reforzar ese cuerpo de intereses mutuos.

¹ WILLIAM LAIRD CLOWES: *The Royal Navy - a history from the earliest times to the death of Queen Victoria* (London 1897-1903), vii. 76.

² SALVADOR REYES: "Chile vuelve la espalda hacia el mar", *Revista de Marina* N° 680/1971, p. 86 (reproducido de *Mar*, revista de la Liga Marítima de Chile, 1951).

Podría esperarse, en un recuento histórico con este título, una narración detallada de las actividades del principal inspirador del fenómeno histórico: Thomas Alexander Cochrane. Sin embargo, considera este escritor que se le ha hecho amplia justicia en numerosas biografías, entre las cuales merece destacarse una de reciente publicación en Chile³. Los diversos epítetos que se le han otorgado evidencian el impacto de ese hombre renacentista que contribuyó a la independencia chilena: *Britannia's last sea king; Seaman, radical, liberator; the devil's Admiral*, etc. Aunque las biografías inglesas, salvo contadas excepciones, carecen de una objetividad seria al tratar su participación en episodios sudamericanos, éste no será el lugar para corregir esas faltas.

El modelo

El comandante Luis Langlois, en su ensayo premiado en el Certamen del Círculo Naval para el Centenario de la Independencia, terminó su historia mahanesca con un llamado a "hacer amplia justicia a los que nos legaron heroicas tradiciones i han servido de modelo a nuestra organización"⁴. Para la exactitud histórica, es de interés examinar el fondo de esta constatación.

La reforma de 1898 (Ley 1.060), respondió a las necesidades del momento de tensión internacional, de darle un cariz moderno y profesional a la institución, de agilizar su organización, creando un organismo centralizado de Inteligencia y un foco de las decisiones ejecutivas en la superioridad naval. Al mismo tiempo, procuraba satisfacer las demandas elocuentes de la oficialidad, expresadas en las columnas de *Revista de Marina*, por un Estado Mayor de Marina. No obstante las declaraciones del ministro de Guerra y Marina ante el Congreso, donde afirmaba que la nueva organización

no era "un invento de los marinos de Chile, sino (que) está calcada en la de la marina británica⁵, se observa que si bien concentraba la dirección de la armada en una junta de almirantes (el título de Almirantazgo fue considerado algo "ampuloso" por los marinos chilenos en ese tiempo), el nuevo Consejo Naval era un organismo administrativo y consultivo, y no militar, y carecía en absoluto del elemento político-ejecutivo del *Board of Admiralty* inglés. Esta verdad se manifestó, por cierto, con la reedición en Valparaíso, en 1898, de las Ordenanzas Navales españolas de 1793⁶.

Además, la jefatura naval, residiendo en Valparaíso y no al lado del asiento del gobierno en la capital, mantuvo igual su independencia política, fortalecida aun con el prestigio del primer Director General de la Armada, el ex Presidente de la República, vicealmirante Jorge Montt. La jefatura naval sólo "dependía" del Ministerio del ramo; no operaba en la sede ejecutiva del país. En las palabras de un Director General de los años 20, la organización era "copiada imperfectamente de la Marina británica y en su esencia correspondía más a la personalidad del almirante a quien otorgaba amplias atribuciones, [creando]... un mando que dejaba a la armada como un Estado dentro del Estado mismo"⁷. Esa misma estructura orgánica, sin menguar el desarrollo profesional de la institución, duró más de veinte años, período en el cual la armada constituía el *Senior Service* del estamento castrense chileno.

El llamado "modelo naval británico", por ende, no significaba en Chile una copia exacta. Esta contradicción, inherente a un sistema político distinto, en varias coyunturas ocasionó fricciones, debido a las diferentes pautas de modernización adoptadas en las dos instituciones. En Chile se reclamaba la creación de un verdadero Estado

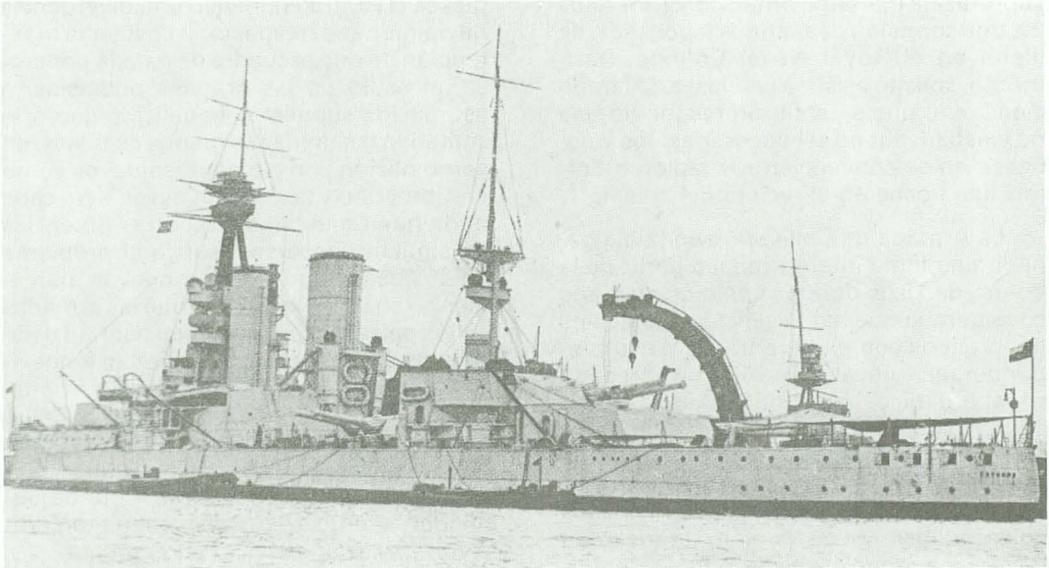
³ ALAMIRO DE AVILA MARTEL: *Cochrane y la independencia del Pacífico*, Edit. Universitaria, Santiago, 1976.

⁴ LUIS LANGLOIS: *Influencia del poder naval en la historia de Chile, desde 1810 a 1910*, Valparaíso, 1911, p. 242.

⁵ Cámara del Senado, Sesiones ordinarias 1898, p. 502-503.

⁶ FRANCISCO ROJAS: "Nuestra organización naval", *Revista de Marina* N° 392/1923, pp. 1965-70.

⁷ JOSÉ T. MERINO C.: *La Armada nacional y la dictadura militar, memorias del último Director General de la Armada*, Santiago, 1932, p. 5.



ACORAZADO "ALMIRANTE LATORRE"

Mayor Naval desde 1910, de acuerdo al organismo introducido por Winston Churchill en el Almirantazgo en ese año, y si bien ese deseo de la oficialidad fue cumplido en 1915, siendo ministro un oficial naval (capitán de navío Guillermo Soublatte), no ocurrió así con la concesión de rango y prerrogativas militares para los "oficiales mayores", quienes —bajo un liderazgo de oficiales ingenieros— lo pedían elocuentemente en la prensa y en *Revista de Marina*.

Las reformas Selborne de la Armada Real, en 1902, que combinaban la educación inicial de oficiales ejecutivos, ingenieros y de infantería de marina, fueron estudiadas detenidamente en Chile, junto con sus eventuales modificaciones⁸. En 1914 el Director de la Escuela de Ingenieros auspició un sondeo de opinión acerca del proble-

ma, y el debate se desarrolló en las páginas de *Revista de Marina*⁹. La posición de los ingenieros se expresaba en términos de extender la adopción de lo practicado en la Armada Real hasta el caso de ellos también¹⁰. El asunto quedó incorporado en el planteamiento profesional de la juventud militar y naval que impulsó el movimiento de septiembre de 1924, que dio paso eventual al gobierno del general Ibáñez. La reforma se implementó en 1928 bajo los auspicios de la misión naval británica.

Sin duda, la adopción de la Armada Real como "modelo" incluyó, en la percepción de los jefes navales de tiempos pasados, motivos multifacéticos. La aspiración de retener su situación nacional e internacional, ganada a través de una larga historia, estaría combinada con la mística de la

⁸ EDGARDO VON SCHROEDERS: "Una visita al Royal Naval College de Greenwich", *Revista de Marina* N° 423/1928, pp. 229-237; "Comentarios a la instrucción de los cadetes y guardiamarinas británicos", *Revista de Marina* N° 424/1928, pp. 367-378. Von Schröeders, entonces agregado naval en Londres, ocupó la cartera de Marina en 1930-31; Ver su relato en *El delegado del gobierno ante el motín de la escuadra*, Santiago, 1933, para su apreciación de las reformas en este período.

⁹ "Encuesta del Director de la Escuela de Ingenieros, Capitán de Fragata Sr. Arturo Acevedo. Estudio comparativo entre los dos sistemas para formar oficiales ingenieros: el chileno o el inglés moderno, comparándolos en general", *Revista de Marina* N° 348/1915, pp. 47-106.

¹⁰ IVAN: "La cuestión de los ingenieros navales", *La Unión*, Valparaíso, 15 de noviembre de 1923.

supremacía marítima británica. En los años 20, una comisión de marinos japoneses, de visita en el Royal Naval College, Dartmouth, solicitó asistir a las clases de "tradicción", a lo que su anfitrión respondió que no existían, por no ser necesarias; los japoneses no se convencieron y pidieron dormir una noche en el recinto del colegio¹¹.

La Armada de Chile también había ganado una fama internacional a partir de la guerra de 1879, donde la opinión ilustrada consideraba que había vencido obstáculos geográficos con éxito, a través de su preponderancia naval¹². En 1910, un agregado naval británico, habiendo visitado Chile en 1908, observó, con flema característica: "Existe en la armada chilena muy poco de esa pereza tropical que se nota en las otras armadas sudamericanas. [...] Los chilenos son orgullosos de su Marina y de sus tradiciones, y aunque el país es pobre, grandes sacrificios se harían, si fuera necesario, para evitar quedarse atrás en la carrera por la supremacía naval en América del Sur"¹³.

Otro ejemplo que refleja esta mutua admiración sería el reconocimiento de la alta preparación demostrada en la realización, seis meses después de su incorporación al servicio de Chile del acorazado *Almirante Latorre* (28.000 toneladas, cañones de 14", 1.150 hombres), de ejercicios completos de artillería, cuando hasta entonces el buque más grande en la escuadra chilena era el crucero O'Higgins (8.500 toneladas, cañones de 8", 500 hombres)¹⁴.

No obstante el deseo de una emulación exitosa de la Marina británica, mantener el ritmo de gastos en construcción, según la pauta de la competencia naval entre las grandes potencias, era una imposibilidad para Chile. El debate, en 1920, acerca de la adquisición de dos cruceros de batalla in-

gleses (1907-1908), reveló una divergencia de opiniones al respecto: o costear la mantención de una escuadra de batalla poderosa, al estilo de las grandes potencias, o asumir los supuestos beneficios que presentaban las unidades menos costosas, en combinación con elementos nuevos como el submarino y la aviación naval¹⁵. No cabe duda que Chile, junto con otras potencias de similares recursos, suplía el problema de costosas adquisiciones nuevas manteniendo en servicio buques que las armadas de los países de primer orden habrían dejado por obsoletos. A su vez, la longevidad de esos buques se facilitaba, en parte, debido a la combinación especial, que llamaríamos "*image factor*", en el uso táctico de esas unidades: el *Almirante Latorre*, último sobreviviente de la Gran Flota de Jutlandia; el crucero *Chacabuco*, último crucero Elswick en servicio en el mundo.

Las guerras de Chile e Inglaterra

El conflicto fratricida de 1891 llevó la atención mundial a las costas de Chile, donde se desarrollaba una lucha que se ha comparado a la de un elefante con una ballena. Los hechos navales del conflicto decidieron la victoria. Los intereses extranjeros se encontraron involucrados, y el comodoro de la estación del Pacífico de la Armada Real, contraalmirante Charles Frederick Hotham, debió encargarse de los asuntos británicos y alemanes (hasta la llegada de la escuadrilla alemana en mayo).

La participación de marinos extranjeros en el conflicto resultó ser polémica; con gran certeza, uno de los comandantes norteamericanos, Winfield S. Schley (con mando entonces en el famoso *Baltimore*), afirmó —años después— que "lo que se llamaba neutralidad, para los chilenos,

¹¹ E.A. HUGHES: *The Royal Naval College, Dartmouth*, London, 1950, p. 110.

¹² C.E. CALLWELL: *Military operations and maritime preponderance*, London, 1905, pp. 283-287.

¹³ *Naval Administration and Personnel - Chile and Peru*, Admiralty, Intelligence Dept., August 1910.

¹⁴ "Some aspects of the relations between the British and Chilean navies", *The Naval Review*, London, 18 (1930), p. 320. Este artículo, publicado anónimamente, lo escribe uno de los miembros de la Misión de la Armada Real en Chile.

¹⁵ Debate bajo titulares "Marina vieja o marina nueva", en la prensa. El tema se trata en mayor profundidad en mi artículo "Naval affairs in Chilean politics, 1910-1932", *Journal of Latin American Studies*, London, 16 (1984), p. 389-90.

dependía enteramente de si los intereses extranjeros, en su desenvolvimiento, chocaban con uno u otro bando"¹⁶.

El almirante Hotham (inocentemente, puede creerse) se vio envuelto en este problema desde su arribo a aguas chilenas: en Iquique, el 26 de enero, contestó el saludo de 13 cañones hecho por el comandante del *Almirante Cochrane* a su insignia, causando así "una profunda impresión" entre las fuerzas congresistas¹⁷, y repitió lo mismo con la *Esmeralda* en Taltal, el 9 de febrero. Los opositores al presidente Balmaceda encontraron legitimada su causa, y Hotham incluso comunicó a sus superiores del Almirantazgo su opinión de que los buques congresistas merecían "derechos parciales de beligerantes"¹⁸, concesión que ningún gobierno hizo durante todo el conflicto (excepto Bolivia).

De hecho, las apremiantes necesidades de la escuadra congresista, en materia de carbón y víveres, obligaron a los comandantes a requisar cuanto podían obtener de los vapores neutrales en aguas chilenas. Las protestas verbales comunicadas al comodoro Montt, en enero, fueron contestadas con toda cortesía, pero las infracciones a los neutrales persistieron durante el mes de febrero. Una protesta oficial presentada por el capitán Lambton, en Taltal el 9 de febrero, llevó al comandante Goñi a manifestar su deseo de dar satisfacción a las autoridades inglesas con una ceremonia oficial de saludo a las banderas inglesa y alemana, con 21 salvas de cañón; así, el 12 de febrero, en Iquique la improvisada banda tocó *God save the Queen*. El ministro balmacedista Julio Bañados Espinosa consideró este acto "excesivo", ya que el saludo de 21 salvas de cañón estaba reservado en el protocolo internacional para jefes de

Estado o para buques entrando a plazas especialmente destinadas a ese objeto"¹⁹.

La participación de Hotham, sin embargo, fue más allá de la de simple árbitro de neutralidad y protector de intereses británicos. Ante el llamado "bombardeo de Iquique" (que demostró la valentía de un grupo de marinos congresistas en la defensa de la Aduana de esa ciudad, contra fuerzas gobiernistas que la asediaban desde el interior), mientras los buques congresistas bombardeaban la ciudad, causando terribles daños por incendios, especialmente en el sector comercial, la intervención de Hotham fue decisiva: a invitación del comandante Goñi propuso la tregua que permitió a los congresistas afianzar su posición en el norte, quitándole a la guarnición balmacedista el control de Iquique, principal foco de su defensa en esa región. Consiguió el retiro, "con todos los honores militares", de las fuerzas del Coronel Soto, a la vez que impidió la destrucción de la ciudad.

En un artículo sumamente elogioso de la conducta de "estricta neutralidad" de Hotham, publicado en *Revista de Marina* en 1893, el líder congresista y jefe de los llamados cucalones, Ramón Barros Luco, lo consideró el inspirador de la tregua²⁰. En su gratitud a Hotham (quien intervendría más tarde, el 23 de abril, en la bahía de Caldera, llegando momentos después del hundimiento del *Blanco Encalada*, del cual se salvó milagrosamente dicho futuro Presidente de la República, mientras agotaban sus municiones en plena batalla el vapor congresista *Aconcagua* y los cruceros torpederos balmacedistas *Almirante Lynch* y *Almirante Condell*), acaso ignoró que quien mandaba el buque que lo había torpedeado, el capitán de fragata Alberto Fuentes,

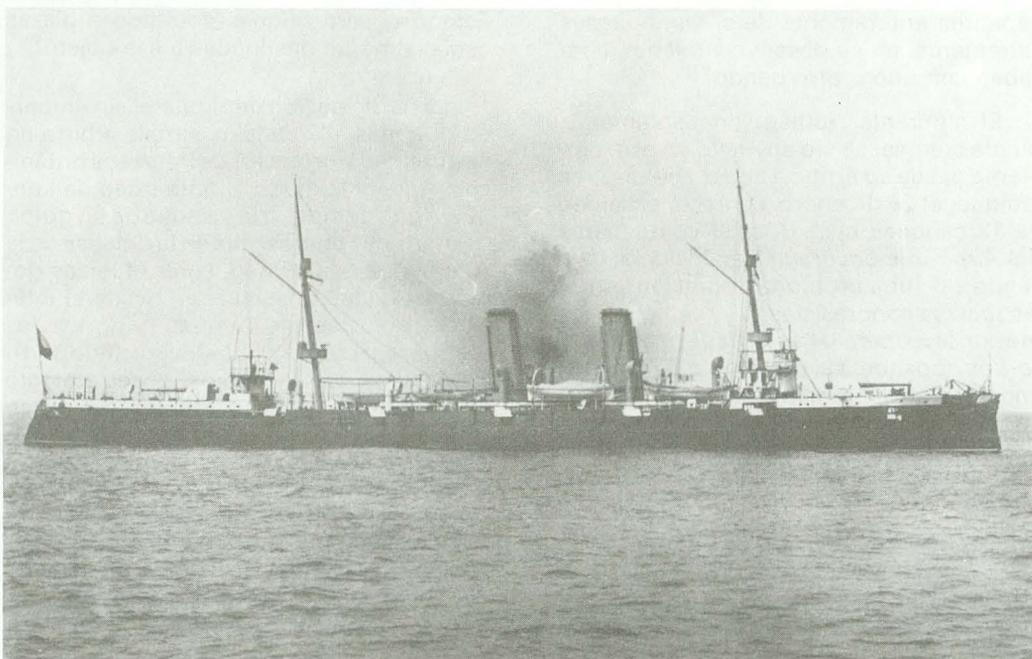
¹⁶ WINFIELD S., SCHLEY: *Forty-five years under the flag*, New York, 1904, p. 218.

¹⁷ RODRIGO FUENZALIDA BADE: *La Armada de Chile desde la alborada hasta el sesquicentenario*, 2ª ed., Valparaíso, 1978.

¹⁸ Correspondencia oficial en el Public Record Office, Londres, ADM 1-7068.

¹⁹ JULIO BAÑADOS ESPINOSA: *Balmaceda: su gobierno y la revolución de 1891*, 2 vol., París, 1894, ii. 319. Informes oficiales en ADM 1-7068.

²⁰ RAMÓN BARROS LUCO, Ministro de Interior: "El Almirante Hotham", *Revista de Marina* N° 80/1893, pp. i-iv.



CRUCERO "CHACABUCO"

había recibido su instrucción en torpedos, pocos años antes, en la Armada Real²¹.

* * *

Con dificultad, Chile alcanzaba a cubrir sus múltiples obligaciones de neutral en los años iniciales de la Primera Guerra Mundial, toda vez que las costas de América del Sur eran un foco de actividad naval por parte de los beligerantes, sobre todo en aguas territoriales chilenas (fijadas en tres millas por Decreto Supremo de 5 de noviembre de 1914). El gobierno de Santiago intentaba impedir con diversas medidas, según los preceptos del derecho internacional, el movimiento de buques de guerra beligerantes. No obstante la neutralidad oficial, numerosos chilenos se sintieron partidarios de uno u otro bando en guerra.

El agregado naval británico informó desde Chile que todos los marinos chilenos, con excepción de 5 ó 6 oficiales, expresaban simpatías probritánicas, y que había recibido gran número de ofrecimientos de ellos, "ansiosos de prestar algún servicio a la marina británica, siempre que sus actividades se mantuvieran en secreto absoluto"²².

Los primeros nueve meses de la guerra evidenciaron la profundidad de estos sentimientos. Tras la batalla de las Falkland en diciembre, el crucero alemán *Dresden* se refugió en los canales australes, operación que fue facilitada, en parte, gracias al uso de comunicación inalámbrica desde la estación radiotelegráfica del Apostadero Naval de Magallanes, por parte del cónsul alemán. La rebusca inglesa fue facilitada, a su vez, por la denuncia que hizo a la superioridad naval en Valparaíso un oficial del *Con-*

²¹ Ver el informe de Fuentes, "Esperiencias de torpedos en la escuadra del Canal", *Revista de Marina* N° 11/1886, pp. 560-570.

²² Informes del agregado naval británico, desde Punta Arenas, en el *Public Record Office*, Londres, FO 372-650.

dell; mientras patrullaba los canales había encontrado al *Dresden* en su primer fondeadero ilícito, el 15 de diciembre, y había escuchado mensajes en claro, dirigidos al mismo *Condell*, firmados "Stubenrauch". El oficial chileno, recientemente egresado de Inglaterra, donde había realizado estudios a bordo del *Vernon* y del *Invincible*, abrigaba las naturales simpatías surgidas en esas experiencias profesionales. Anteriormente se había permitido al *Dresden* carbonear en Punta Arenas, el 12 de diciembre, sin conocimiento de que había recibido carbón en otro puerto chileno en los últimos tres meses (en ese tiempo la comunicación de la capital con Punta Arenas se hacía vía Argentina). También se autorizó una extensión de la estadía del *Dresden* hasta 31 horas, sólo en razón de equidad para con el cónsul británico que había solicitado igual concesión (hasta 72 horas) para el buque auxiliar inglés *Otranto*, en octubre.

Con el hundimiento del *Dresden* en la bahía Cumberland, isla Robinson Crusoe del archipiélago Juan Fernández, a mediados de marzo de 1915, se liquidaron las cuentas de las batallas navales de Coronel y las Falkland. Ante la evidente violación de aguas neutrales chilenas por parte del *Dresden* y de los buques ingleses *Kent* y *Glasgow*, el gobierno de Santiago formuló enérgicas protestas a las cancillerías respectivas. El Foreign Office en Londres ofreció prontamente "una satisfacción amplia y completa" al gobierno de Chile²³. En los círculos navales en Valparaíso existió un "profundo alivio" con el término del asunto²⁴. Meses después, en agosto, el *Kent* fue atendido por las autoridades del Apostadero de Talcahuano con especiales facilidades para su carena y reparaciones, permaneciendo 7 días en el puerto chileno. En octubre, el gobierno de Santiago decretó la prohibición de entrada a puertos chilenos de todo buque de guerra beligerante que hubiera violado la neutralidad chilena; la aplicación retroactiva de esta medida afec-

tó al *Kent*, pero a esas alturas las operaciones navales habían pasado su período crítico²⁵.

Asesoría e instrucción naval

La alta consideración de los chilenos por la Armada Real queda patente en un editorial de *Revista de Marina* con motivo del aniversario de la fundación de la Academia de Guerra Naval, cuyo primer director fuera el Commander Charles Burne RN. En parte de dicho editorial se expresa: "le debemos a la marina británica el habernos dado acceso a sus procedimientos, a su espíritu ofensivo y a lo serio y conciso de sus estudios"²⁶. Charles Burne se habría admirado de estas expresiones si las hubiera imaginado cuando, en 1911, cruzó el Atlántico con un novedoso equipaje de maquetas y juegos para la enseñanza de estrategia naval en Chile.

El texto evoca uno de los canales por los cuales la influencia profesional británica se ha hecho sentir en Chile. A través de dos períodos de misiones de asesores navales (1911-1914 y 1920-1932), las experiencias de oficiales ingleses fueron vertidas en el seno de la Armada de Chile. Cada oficial inglés llevaba consigo una experiencia nueva, e incluso novedades de la ciencia naval. El mismo Burne introdujo la mesa táctica directamente de la RNC Greenwich; su colega, el Lt-Cdr Alexander Quicke, instructor en torpedos, fue uno de los primeros comandantes de submarinos en la Armada Real; su contrato, renovado en 1914, incluía instrucción en esta rama, pero se canceló debido a la gran guerra.

La mayoría de los oficiales de las sucesivas misiones tenían ricas experiencias en esa misma guerra: el Cdr Hector Creswell, en destructores en el mar del Norte; el Captain George Tomlin era el comandante del *Canadá* cuando este buque fue reincorporado al servicio de Chile como el *Almirante Latorre*; el Captain William Jackson, en arti-

²³ Memoria del Ministerio de Relaciones Exteriores, Santiago, 1914-1915.

²⁴ FO 372-650.

²⁵ ADM 137-762.

²⁶ *Revista de Marina* N° 672/1969, p. 561.

llería y estado mayor. En la rama de aviación cabe destacar la influencia formadora del Major Victor Huston, quien, después de apreciar la situación del desarrollo de la aeronáutica en Chile en 1919-1920 y los nuevos aparatos recibidos de Inglaterra, propuso, siguiendo el ejemplo inglés, la unificación e independencia orgánica de la

Fuerza Aérea Nacional. No obstante, la aviación naval tuvo su dirección naval propia desde 1920, y autonomía desde 1923 (hasta 1930), alejándose de la línea probritánica, en vista de la asesoría de otro oficial inglés, Wing-commander James Travers (ex RNAS), y la decisiva actividad del comandante Edgardo Von Schröeders.



CAPITAN DE FRAGATA (ROYAL NAVY) SR. CHARLES BURNE
(Detalle ampliado de fotografía de la época)

Acaso la inyección más intensiva de instrucción británica se experimentó en los años turbulentos de la década de 1920. La invitación formal para enviar una comisión de asesores ingleses fue formulada durante el interregno político de setiembre de 1925, mientras visitaba Chile el príncipe de Gales. El agitado clima político de esos tiempos había penetrado en las filas de la armada y el descontento profesional afloraba alrededor de cuestiones de índole profesional, como la edad de retiro, el sistema de promociones, la consideración profesional de los oficiales 'no ejecutivos', etc.²⁷. La oficialidad joven puede haber querido utilizar para sus planteamientos la invitación de los marinos ingleses, ya que la superioridad naval respondió a la noticia con un esclarecimiento: "No sería una Misión, sino un grupo de oficiales instructores para asesorar en aspectos técnicos, ya que la armada estaba perfectamente organizada"²⁸. En esta posición se refleja no sólo un orgullo propio, sino también el deseo de diferenciarse de otras armadas sudamericanas que recibían misiones extranjeras y se subordinaban a sus mandos²⁹. Además, procuraba evitar la concentración de las energías de los jóvenes asesores, para la absorción gradual de sus recomendaciones.

Sin embargo, hubo que esperar un año y un cambio de mando para que la misión naval inglesa hiciera realmente sentir su peso en el servicio chileno, en aspectos tales como: la centralización de la dirección naval y su inserción cotidiana en la administración política de Santiago, con el traslado a la capital de las oficinas de la jefatura naval y la Academia de Guerra Naval; la unificación de la instrucción de cadetes ejecutivos e ingenieros, y la implantación de programas similares a las escuelas de especialidades navales británicas. Como ob-

servó el jefe de la segunda misión, Captain Pegram, en un memorando al Almirantazgo, la fórmula exitosa, a largo plazo, para el progreso de la armada chilena sería una reforma radical en la educación del oficial, tendiente a una mejor formación del carácter³⁰.

Con el beneplácito del entonces ministro de Marina, comandante Carlos Frödden, Pegram introducía en sus conferencias en la Academia de Guerra Naval (entonces funcionando como anexo a la Academia de Guerra en Santiago) todas estas ideas. La reforma más fundamental fue el DFL N° 30, de 1928, que asignó al Estado Mayor General de la Armada la "dirección de la política técnica de la armada y su coordinación a flote, en el aire, y en tierra"³¹. En 1937 se consideraba en Valparaíso extender una nueva invitación al Almirantazgo británico para el envío de dos oficiales asesores, "para introducir nuevas ideas técnicas, no para dirección y mando", pero la idea no fructificó³².

* * *

El otro medio por el cual la influencia profesional británica se ha hecho sentir en los asuntos navales chilenos, es la instrucción, sea a bordo de los buques o en los establecimientos educacionales ingleses en tierra, concedida como favor excepcional a oficiales chilenos. Inició esta práctica el ilustre marino Patricio Lynch, en 1839, quien desde la edad de 14 años permaneció en diversos buques de guerra ingleses por unos 7 años, participando en operaciones navales en el Oriente. En los cien años siguientes, más de 100 jóvenes oficiales chilenos recibieron instrucción en la Armada Real. Estas favorables prácticas formativas a comienzos de la carrera naval se reflejan en las estadísticas; no menos de nueve de

²⁷ El tema se elabora en mayor detalle en mi artículo citado en nota 15.

²⁸ *El Mercurio* de Valparaíso, 20 de octubre de 1925.

²⁹ Ver un estudio interesante del tema: Cdr Roger L. Buck, USN, *The role of the naval missions in US-Latin American relations* (US Naval War College thesis, 1967).

³⁰ Informe al Director of Naval Intelligence, ADM 116-2655.

³¹ Ver Francisco Rojas [Contador de Navío], *Administración naval de Chile comparada*, Santiago, 1934, p. 209.

³² Informe en FO 371-2435.

los comandantes en jefe de la armada chilena participaron de estas experiencias.

El énfasis en lo que se llamaba "perfeccionamiento de conocimientos" en estas comisiones en el extranjero es acaso algo exagerado; lo esencial en las experiencias recibidas por los chilenos durante el siglo pasado consistía en adquirir una familiaridad con las prácticas y costumbres que forjaban la disciplina en la Armada Real. Más adelante, los oficiales chilenos fueron admitidos incluso en las propias escuelas de especialidades inglesas, con resultados provechosos. El Teniente Luis Langlois fue uno de los primeros extranjeros en estudiar en el *Excellent*, y a su retorno a Chile, en 1895, quedó a cargo de la instrucción en la Escuela de Artillería, a bordo del blindado *Almirante Cochrane*. No todas las experiencias fueron convenientemente aprovechadas, y hubo crítica por las destinaciones inapropiadas de algunos oficiales a su regreso a Chile³³.

Si bien la concesión de estas facilidades por parte de los Lores del Almirantazgo era excepcional, y en los archivos oficiales la documentación revela su especial consideración para Chile, también existía una conciencia de cierto *quid pro quo*, tácitamente entendido entre los funcionarios diplomáticos y navales, que ligaba estas concesiones a los asuntos comerciales. En las negociaciones para las construcciones navales en 1910-1912, esto quedó en evidencia.

Ante presiones intensas por resguardar los secretos de la nueva tecnología naval durante la carrera naval con Alemania, el Almirantazgo se vio forzado a restringir las facilidades de instrucción para extranjeros, eliminando su admisión a bordo de los buques de la flota. Protestó en términos fuertes pero elocuentes el ministro chileno en Londres: "Este rechazo prácticamente condena a estos oficiales a recibir buques repletos de equipamientos extraños sin haber adquirido los conocimientos especiales que sólo les entrega la práctica misma. [...]"

No es el espesor del blindaje ni las dimensiones de su armamento lo que hará de estos buques las unidades navales poderosas que contemplaba el gobierno de Chile [...] Al considerar las propuestas para la construcción de éstas, tan hondamente penetrado de esta verdad fue el gobierno, que su primera preocupación consistía en asegurar las facilidades para la preparación de sus oficiales y marinería"³⁴.

Cediendo a esta argumentación, el Almirantazgo accedió a la solicitud, como "excepción especial", enfatizando, a la vez, que en ningún momento existió, por escrito, el compromiso por el cual la concesión de facilidades de instrucción dependería de los contratos de construcción naval en Inglaterra.

La fuerza moral de una exclusividad del dominio inglés en los círculos navales chilenos llegó a significar, en 1912, la cancelación de nuevos contratos para cirujanos navales en el servicio de Chile, para congraciarse al Almirantazgo mientras se negociaba las facilidades mencionadas. De esta manera la interdependencia y la continuidad entre material e instrucción se vio utilizada por ambas partes en esta relación especial³⁵.

La contrapartida de los beneficios obtenidos con el envío de oficiales chilenos a especializarse en Inglaterra era precisamente la misma objeción que operaba con la aplicación de las reformas de la Armada Real en cuanto al asunto del rango de los oficiales mayores. Como lo expresara el comandante en jefe de la escuadra chilena, en 1937, los cursos académicos se podían realizar con igual facilidad en Chile. "Los oficiales chilenos enviados a Inglaterra se preparan en un marco [*setting*] muy distinto al propio de casa; regresan con ideas muy grandiosas y superiores a su nivel y luego proceden a intentar modificar toda la organización existente, de modo que crean una confusión general y un descontento"³⁶. Sin embargo, el Director General de

³³ Ofqui: "Envío de oficiales al extranjero i resultado práctico que de ellos saca la marina", *Revista de Marina* N° 293/1910, pp. 378-381.

³⁴ FO 371-1923.

³⁵ FO 371-1309.

³⁶ FO 371-21435.



ALMIRANTE DON JORGE MONTT ALVAREZ

la Armada en 1922 prefirió continuar la práctica, manteniendo el "modelo" de la Armada Real en Chile: así, solicitaba al ministro chileno en Londres obtener autorización para que dos oficiales chilenos pudieran ingresar al *Excellent*, respaldando esta solicitud con el argumento que de esta manera se podría reducir los gastos en moneda extranjera, permitiendo suprimir los oficiales extranjeros "contratados a grandes sueldos", y reemplazarlos con los egresados de la citada Escuela de Artillería británica, quienes servirían a su regreso en la Inspección de Tiro y en la Escuela de Artillería³⁷.

Más de una vez las necesidades de material naval para Chile no se vieron satisfechas en Inglaterra. En 1938, el firme deseo de la superioridad naval chilena por adquirir dos cruceros (8.500 toneladas, armados con cañones de 8") que superaran a los de la armada trasandina, de construcción italiana (1931, 6.800 toneladas y cañones de 7.5"), se trabó con las negociaciones en Europa destinadas a ampliar el número de signatarios de la Conferencia de Limitación Naval de Londres (1936). El Foreign Office prohibió a los astilleros ingleses enviar propuestas para cruceros con cañones de 8", e invocó la cláusula del Tratado de Londres referente a proliferación, para impedir de este modo el concurso de los astilleros italianos³⁸.

La Segunda Guerra Mundial negó a Chile la posibilidad de contratar nuevas construcciones. Con posterioridad al conflicto, consideraciones de política internacional relacionadas con las actividades chilenas en la Antártica influyeron en la decisión del gobierno británico de no acceder a la solicitud chilena para comprar el crucero *Ajax* (famoso por su acción en el Río de la Plata). Pero, según informó el agregado naval británico en Santiago, estos motivos fueron

perfectamente comprendidos entre la jefatura naval chilena³⁹. La contratación en 1956, con los astilleros Vickers-Armstrong, de dos unidades nuevas para Chile, significó renovar un contacto tradicional que data desde los famosos cruceros Elswick en la última década del siglo pasado. Los problemas de índole política que ocasionaron dificultades para el reacondicionamiento de otras unidades chilenas en Inglaterra, durante la década recién pasada, son de todos conocidos; una vez superados, han dado paso a acuerdos de reequipamiento naval chileno con material inglés.

Conclusión

La continuidad de la tradición cochraniana es un hecho palpable. De los 23 marineros chilenos que figuraban en la Galería de Honor del entonces Círculo Naval en 1915, cuatro eran británicos en el servicio de Chile, tres eran anglo-chilenos, y dos eran chilenos educados en la Armada Real⁴⁰. En una segunda biografía colectiva de 1968, figuran tres británicos, cuatro anglo-chilenos y cinco jefes chilenos educados en dicha armada⁴¹.

En esta continuidad cabe destacar un hombre que ni era inglés ni descendiente de inglés, ni recibió su formación en la armada inglesa, el almirante Jorge Montt Alvarez, el "hijo de la marina vieja, y padre de la nueva", en las palabras del almirante Nef. La firme convicción proinglesa del almirante se explica, en parte, por sus experiencias en 1891 con el almirante Hotham. En 1912, Montt fue condecorado por el gobierno inglés con la Orden de Saint Michael and Saint George.

La perduración de la tradición cochraniana se mantiene todos los años en dos importantes ceremonias: la colocación en

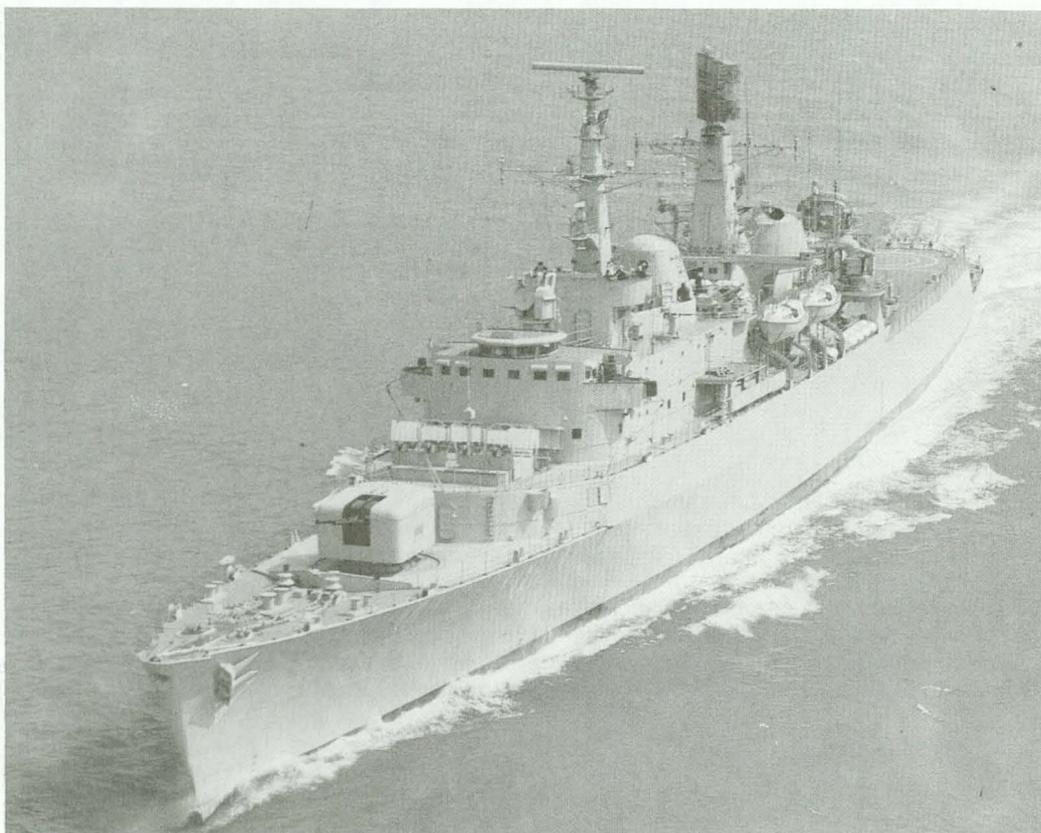
³⁷ Oficio 72, 20 de noviembre 1922, al Ministro de Chile en Gran Bretaña, Archivo del Ministerio de RR.EE., t. 628.

³⁸ Correspondencia oficial extensa en FO 371-21436.

³⁹ FO 371-81337.

⁴⁰ *Galería de Honor del Círculo Naval*, Valparaíso, 1915.

⁴¹ RODRIGO FUENZALIDA BADE y HOMERO HURTADO LARRAÍN: "Ilustres forjadores de la Institución", *Revista de Marina* N° 665/1968, pp. 435-475.



DESTRUCTOR MISILERO (DLG) "COCHRANE"

Westminster Abbey, por parte de una delegación naval chilena, de una ofrenda en la tumba de Lord Cochrane, cada 21 de mayo; y en el otorgamiento del premio Cochrane (una espada de honor) para el primer cadete de la graduación de oficiales de la Escuela Naval, en una ceremonia instituida du-

rante la Segunda Guerra Mundial por la Anglo-Chilean Society de Londres. A su vez, el nombre de Cochrane es hoy recordado en la última unidad incorporada al servicio de Chile, el destructor *Cochrane*, ex *Antrim*, de la clase County. Con ello se vuelve a cerrar un círculo histórico tradicional.

