

LA CORBETA "ABTAO" UN BUQUE DE ORIGEN MISTERIOSO

Carlos López Urrutia

LA falta de previsión de los gobernantes de Chile había puesto al país en una difícil y penosa situación hacia 1866. España, enredada en una disputa de poco fondo con el Perú, amenazaba las costas de Chile con una poderosa Escuadra. Chile no tenía Escuadra y el Almirante Juan Williams Rebolledo hacía prodigios con su único buque de guerra, la corbeta *Esmeralda*. El Gobierno, cuando ya era demasiado tarde, trataba por todos los medios de obtener buques de guerra en el extranjero.

Fue así como se envió a don Benjamín Vicuña Mackenna en comisión urgente a los Estados Unidos a comprar buques y armamento. El comisionado chileno no tuvo éxito en la adquisición de verdaderos buques de guerra, pero sí pudo comprar algunos buques que habían combatido en el lado de la Confederación durante la Guerra de Secesión y que el Gobierno de la Unión vendió como vapores mercantes. Fue así como llegaron a Chile los vapores *Neshannock*, *Isabella*, *Cherokee* y *Poncas*, que se incorporaron a la Armada de Chile con los respectivos nombres *Arauco*, *Concepción*, *Ancud* y *Ñuble*, todos los que, al poco tiempo, pasaron a la marina mercante. Vicuña Mackenna se las arregló para comprar 34 cañones de 100, 200 y 300 libras que fueron traídos como carga.

Con el mismo propósito se envió a Inglaterra al Almirante Roberto Simpson con la tarea adicional de conseguir la entrega de las corbetas blindadas que se construían en el río Tames para la Armada de Chile. Los dos "cruceiros", como se les llamó en Inglaterra, estaban casi terminados en los astilleros R & H Green, en Blackwell, pero el Gobierno inglés determinó, el 28 de febrero de 1866, que no podían ser entregados hasta terminado el conflicto.

Simpson se dio entonces a la tarea de encontrar otros buques que pudieran satisfacer las necesidades chilenas. En los astilleros escoceses Denny Brothers encontró un vapor de gran andar y en buenas condiciones, construido como especulación por el astillero y la compañía P. Henderson and Co. Se trataba del casco número 104, una nave aparejada como corbeta con casco mixto de acero y madera y que representaba un diseño más avanzado de la corbeta *Alabama*, que se había desempeñado con mucho éxito durante la Guerra de Secesión.¹ Es muy probable que los armadores hubieran construido dos buques bajo un contrato secreto con la Confederación.² Se presentaba ahora la ocasión de deshacerse de estos buques, cuya meta de construcción no había sido el servicio mercante.

Las conversaciones y contratos se efectuaron bajo condiciones tan secretas que la Armada de Chile no conocía, hasta hace poco, los nombres originales de estas corbetas. En la biografía de don Roberto Simpson, escrita por don Rodrigo Fuenzalida Bade, se indica: "Allí (Inglaterra), adquirió los vapores '*Cyclone*' y '*Tornado*', este último vendido después como '*Pampero*' al Sr.

¹ Carta de Mr. David Topliss, curador de la colección de planos y archivos técnicos del National Maritime Museum de Greenwich, en la que indica que se trataba de un solo buque: "There is no sister ship listed".

² La lista del astillero muestra sólo el casco, el número 104, y no da indicación que fuera vendido a Chile. Es muy probable que debido al secreto del contrato no se indicara en la lista el buque gemelo.

Isaac Campbell, quien lo matriculó en Londres".³

En efecto, Simpson arregló un contrato o una promesa de compra. Los documentos respectivos fueron secretos o no se firmaron, lo cierto es que no han sido encontrados. La venta del astillero se hizo a la compañía Isaac Campbell & Co. firma londinense que procedió a equiparlos -probablemente por una cuantiosa suma- a cargo del ingeniero de la Armada de Chile John McPherson. Cuando estuvieron listos, los dos buques zarparon, a comienzos de abril de 1866, con destino a Hamburgo sin declarar cuál era su propósito en viajar a Alemania, pero bajo la sospecha generalizada que iban a enganchar tripulantes para la Armada de Chile, que pudieran ser transportados por los buques hacia el Pacífico.

No sabemos de su estadía en Alemania, pero meses después los dos buques reaparecieron en las islas Feroe donde se encontraron con dos buques fletados por Mr. Bridgeman para transbordar cañones y municiones de manufactura Armstrong. Pero los tripulantes, quizás sospechando que podían caer bajo arresto de la Royal Navy, se negaron a cargar las municiones y el armamento. Como urgía despachar los buques a Chile cuanto antes, se completó una tripulación escogiendo los hombres de entre los dos buques. Esta se embarcó en el *Cyclone*, el que zarpó directamente hacia el continente americano, aun cuando no llevaba armamento. El buque llegó a Chile en 1866 con el nombre *Pampero* y fue incorporado más tarde a la Armada. Ya veremos su historia posterior.

Simpson y sus agentes en Inglaterra habían logrado, entretanto, contratar a oficiales y tripulantes. El ex Capitán de Navío McKillop, de la Real Armada Británica, esperaba hacerse cargo de una escuadrilla chilena que operaría en aguas europeas contra las naves de guerra y el comercio español. McKillop había contratado oficiales y marineros y se embarcó en el mercante inglés *Greathem Hall* dispuesto a encontrarse en alta mar con el *Pampero* -que era en realidad el *Tornado*- en aguas al sur de Irlanda. Pero las autoridades inglesas, que habían permitido demasiados abusos a su neutralidad, alarmadas por el reclutamiento público de oficiales y marineros de reserva, decidieron actuar. Al efecto se envió al acorazado *Caledonia*, que alcanzó al *Greathem Hall* y lo escoltó al puerto de Portland. Este segundo *Pampero* -la documentación parece indicar que se trataba de un solo buque, pero la historia nos mostrará dos- llegó tarde al rendez vous y no alcanzó a ser avistado.

A bordo del mercante *Greathem Hall* no había ningún chileno y el comandante era un oficial inglés, cuyo nombre desconocemos. Tampoco había chilenos a bordo del *Pampero* fantasma que esperó pacientemente los refuerzos. La heterogénea tripulación inglesa y portuguesa comprendió que corría el evidente riesgo de ser internada en Inglaterra. Por esta razón, oficiales y equipaje decidieron hacer el viaje a Chile por su cuenta, donde sin duda podrían cobrar sus sueldos y sus primas al entregar el buque a sus verdaderos dueños. Pero sucedió que el 22 de agosto de 1866 la fragata española *Gerona* le dio caza y lo capturó. Una revista francesa de la época relata así el incidente:

La fragata a vapor española "*Gerona*", al mando de don Benito Ruiz de la Escalera, acaba de prestar a España un importante servicio.

De acuerdo con ordenes secretas recibidas de su Gobierno por telégrafo, la fragata zarpó de Cádiz hace algún tiempo sin anunciar su destino.

El 21 de agosto la fragata avistó al vapor armado "*Tornado*" en el fondeadero de Funchal mientras se preparaba para hacerse a la mar.

³ Fuenzalida Bade, Rodrigo: *Marinos ilustres y destacados del pasado*, Editorial Sipimex, Concepción, 1985, p. 227.

Aunque flameaba bandera inglesa el capitán (Ruiz) de la Escalera reconoció en ella una de las dos naves que recientemente habían zarpado de Inglaterra para servir a la República de Chile. Sin entrar en aguas neutrales, se contactó con el cónsul español en Madeira quien le confirmó sus sospechas con informaciones detalladas. Al anochecer, el "*Tornado*" tomó rumbo al norte con la esperanza de buscar un refugio en su fuga, pero la "*Gerona*" lo persiguió a 13 millas por hora y lo alcanzó al amanecer al noreste de la isla. Un primer cañonazo de fogueo fue ignorado, pero la fragata disparó un segundo cañonazo ante el cual el "*Tornado*", consciente de que toda resistencia era inútil, se puso al paio y esperó una partida de abordaje. Se encontró que no estaba armado pero que llevaba una carga completa de carbón. Su tripulación de más de 60 hombres, ingleses y portugueses, fue transbordada a la "*Gerona*", mientras una tripulación de presa, al mando de un teniente, llevó al "*Tornado*" a Cádiz.⁴

Aunque el buque se encontraba en perfectas condiciones, la Armada de España lo usó como escuela de torpedos hasta 1883, año en que fue llevado como pontón a Barcelona, donde fue denominado "Asilo Naval Español", realizando, probablemente, la función de buque cuartel para inválidos. Desempeñó este notable rol hasta el 28 de noviembre de 1938, día en que la fuerza aérea nacionalista lo echó a pique durante un bombardeo del puerto.

Independientemente del intento anterior, el vaporcito *Henrietta*, de 700 toneladas, se las arregló para eludir a sus perseguidores, escapándose en Madeira de la fragata española *Isabel II* para tomar refugio en las neutrales aguas de las islas. Su comandante pudo convencer a las autoridades que su destino era Brasil, donde efectivamente arribó para continuar viaje a Chile. Este buque fue, luego, el escampavía *Valdivia* (II), que terminó sus días como pontón en Pacocha.

Don Enrique Bunster, escritor chileno que nunca permitió que la verdad histórica desluciera sus fantásticas afirmaciones, escribió sobre este incidente:

Por esos mismos días (1866) -¡demasiado tarde!- zarpaba para Chile el blindado encargado a Inglaterra, con el que Williams Rebolledo soñó con desafiar a la "*Numancia*". Habíanle dado el nombre de "*Tornado*" y era una poderosa corbeta a vapor de gran andar y con cañones del mayor calibre de la época. Se había pagado por él 15 millones de pesos: Precio de mercadería prohibida. Conforme se conviniera venía bajo bandera inglesa y tripulado por británicos y portugueses... pero no alcanzó a llegar a su destino. Navegando a la altura de la isla Madera (sic.) el 21 de agosto, le salió al encuentro la fragata "*Gerona*" que estaba al acecho, y sin más que un cañonazo a fogueo le hizo detenerse para capturarlo como presa de guerra.⁵

Como apunta David Sullivan, el origen secreto de estas naves dio lugar a innumerables confusiones. Se trató de hacer aparecer al *Pampero*, (*Abtao*), como construido en Nueva York y adquirido por Vicuña Mackenna.⁶ Sin duda, se le armó más tarde con algunos de los cañones comprados por éste.

El arquitecto naval estadounidense Stephen C. Kinnaman, expresa que el *Abtao* no era gemelo ni se parecía al *Alabama*. Para empezar, el casco 104 era combinado de madera y acero, mientras el 290, que se convirtió en el *Alabama*, era completamente de madera. Según su visión de arquitecto naval, los dos buques eran de diseño diferente. El *Abtao* tenía el castillo y el

⁴ L' Illustration, 22 de septiembre de 1866, citado en "Phantom fleet" por David M. Sullivan, Warship international, Nº 1, 1987, p. 23.

⁵ Bunster, Enrique: El bombardeo de Valparaíso, Antártica, agosto de 1946, pp. 35-36.

⁶ Sullivan, David M.: Opus cit., en nota 4, p. 23. Presenta pruebas irrefutables de que el *Abtao* era el casco original 104 (Cyclone) de Denny & Bros.

alcázar más elevados, lo que contrasta con la cubierta llana del *Alabama*. La posición del bauprés, los pescantes, la jarcia más recia, etc.; todo hace pensar que las diferencias entre los dos buques eran muy pronunciadas.⁷

Como lo han indicado algunos autores y como queda demostrado aquí, las posibilidades de corsarios o cruceros chilenos operando en aguas peninsulares españolas no fue tan remota como se ha pensado.

Sumando la amenaza que estos buques representaban, la incorporación del *Abtao* y del *Valdivia* a la Armada de Chile, más la eventual entrega de las corbetas blindadas, la historia puede juzgar la tarea del Almirante Simpson en Europa como una misión cumplida con éxito.

* * *

Ya se ha visto lo sucedido con la segunda versión del *Pampero* (*Tornado*). Examinemos ahora la historia del otro *Pampero* (*Cyclone*), que llegó a Chile. En primer lugar, ha sido imposible determinar cuál de estos dos buques era el casco 104. Las fotografías existentes y el plano del arquitecto que existe en el National Maritime Museum de Greenwich muestra un buque muy similar al *Abtao*, pero también es similar al *Tornado*. La única conclusión posible es que se trataba de buques gemelos construidos en el mismo astillero. El hecho que se usara para ambos el nombre *Pampero* es bastante revelador.

Incorporado a la Armada de Chile, el buque recibió el nombre *Abtao* en conmemoración del cañoneo entre las Escuadras chileno-peruana y española frente a la isla del mismo nombre, ocurrido el 7 de febrero de 1866. Su primer comandante chileno fue don Enrique Simpson. La documentación naval de esa época es muy escasa y no se sabe por qué razón el *Abtao* fue vendido, en 1877. Se trataba de un buque relativamente nuevo de sólida construcción, con calderas y maquinarias adecuadas. Con la llegada de las corbetas blindadas y la compra de los blindados el presupuesto tenía que reducirse y es posible que la venta del *Abtao* fue causada por necesidades económicas. Se ha dicho que era un casco viejo que se vendió por el precio de su madera, 15 mil pesos.⁸

Si así fue, qué mal informados estaban quienes lo tasaron. El casco seguiría a flote hasta 1922.

En 1879, ante la emergencia de la Guerra del Pacífico, el Almirante Williams pidió al Gobierno que comprara con urgencia algunos vapores, específicamente el *Amazonas* que se encontraba en excelente estado. Para esta comisión envió a Valparaíso a don Arturo Prat, que debía llevar el nuevo buque de vuelta al norte.

El Gobierno compró también el *Abtao* por la suma de 25 mil pesos. Se le artilló con excelentes cañones comprados en Estados Unidos, pero antes que zarpara al norte fue sometido a reparaciones durante casi dos meses, llegando por fin a Iquique el 10 de mayo al mando de don Carlos Condell.

El Plan de Ataque a Callao, concebido por el Almirante Williams, incluía el sacrificio del *Abtao* y toda su valiosa artillería.

⁷ Stephen C. Kinnaman en carta personal al autor.

⁸ Fuenzalida Bade, Rodrigo: Opus cit., p. 138.

La orden y combinación para el ataque" decía al respecto:

"*Abtao*". A la hora indicada este buque entrará en acción dirigiéndose con su andar máximo sobre la línea enemiga i tratará de forzarla o flanquearla, según convenga a su situación, viendo modo de tomar su colocación entre las baterías i la línea enemiga. Al cruzar la línea disparará sus piezas a fin de utilizar por última vez su artillería.

Colocado en aquella situación, que lo cubrirá de la intercepción de los fuegos enemigos, procederá, acto continuo poner fuego al buque haciendo uso para ello de los elementos que tiene a su disposición. En seguida el comandante Thomson, jefe de este buque, procederá a aplicar las mechas que comunican con la santabárbara, para efectuar su explosión, encargando al mismo tiempo al maquinista adopte todas las medidas del caso para la explosión simultánea e inmediata de las calderas.

Preparado así el buque, tomará todas las provisiones necesarias a fin de abandonarlo con sus tripulantes, i tratará enseguida, aprovechando la confusión, de sacar partido que pueda en aquellos momentos. Imposibilitado de hacer algo, se replegará con su jente a la 2a. división de la escuadra... Al abandonar el buque con su jente dará el grito simultáneo: -Cuidado con el brulote, hai 200 quintales de pólvora, vamos a volar.⁹

Pero el plan no pudo llevarse a efecto. La primera dificultad surgió cuando el *Abtao* no pudo cumplir la orden de activar los fuegos, tomar la vanguardia y continuar a toda fuerza hasta dar cumplimiento con la parte que le correspondía en el ataque. La corbeta tardó media hora en moverse y eran ya las cinco de la madrugada, con lo que se perdía el elemento de la sorpresa y la protección de la oscuridad contra los disparos de los fuertes. A pesar de que su presencia sería delatada, el Almirante decidió aplazar el ataque para la noche siguiente, confiando que podría realizar con toda seguridad el ataque, eligiendo la hora más oportuna y con exacto conocimiento de la posición de los buques enemigos. Pero la demora del *Abtao*, causada por la escasa dotación que se le había dejado para operar la máquina, fue providencial pues Williams se enteró que los buques enemigos, el objeto de su ataque, no se encontraban en el puerto.

Durante el regreso al sur el *Abtao* con su máquina mala y provista de mal carbón fue una "rémora" -según Williams- que entorpecía el mayor andar de los otros buques. Al amanecer del 30 de mayo llegó la Escuadra a la vista de Iquique. Williams con el *Blanco* salió a perseguir al *Huáscar*, que había sido avistado, ordenando al *Cochrane* y al *Abtao* rastrear el cable submarino y reestablecer el bloqueo con todo rigor. Es importante notar que se consideraba al *Abtao* un buque capaz de defenderse por sí solo. Contaba entonces con un cañón giratorio Armstrong de 110 libras, otros más pequeños de 68 libras y 6 cañones de 32 libras.

Grau pretendía hacerlo su próxima víctima y, con la información que tenía, entró en la rada de Iquique el 9 de julio a las doce de la noche y se dirigió directamente al fondeadero habitual del *Abtao*. Pero su comandante, al ver apagarse las luces del puerto más temprano que lo de costumbre, abandonó con todo sigilo el fondeadero y se hizo mar afuera, salvando así a su buque. El incidente que siguió ha sido llamado el segundo Combate de Iquique o la noche feliz de Latorre.

El futuro héroe de Angamos, comandante entonces de la *Magallanes*, eludió al monitor enemigo por media hora, hasta que vino en su auxilio el blindado *Cochrane*.

Al levantarse el bloqueo de Iquique, el *Abtao*, cuyas calderas estaban inservibles y su

⁹ Williams Rebolledo, Juan: Guerra del Pacífico, Imprenta del Progreso, Valparaíso, 1882, p. 55.

máquina inutilizada, tuvo que ser remolcado por el vapor *Limarí* hasta Antofagasta, donde Williams ordenó someterlo a reparaciones pues era "incapaz de rechazar un ataque por su falta de movilidad con motivo de la descompostura de su máquina", agregando más adelante que "el buque tenía víveres para sólo cinco días más".¹⁰

En Antofagasta, el *Abtao* fue anclado detrás de los mercantes y muy próximo a tierra, entre los arrecifes del norte y del sur que forman la poza. En la noche del 22 de agosto entró el *Huáscar* a la bahía y juzgando Grau que no era prudente atacar los buques chilenos con el espolón, ya que además del peligro que corría de chocar contra una roca tenía que maniobrar entre 14 buques mercantes, decidió hacer uso del torpedo Lay que llevaba a bordo. El parte de Grau es parco y negativo: "Se lanzó uno de ellos; pero con mal éxito, de tal suerte que hubo que arriar una embarcación para recogerlo".¹¹

Eso es todo. Grau no menciona al Teniente Díez-Canseco que se supone se lanzó al mar y logró detener el malhadado proyectil que, describiendo un círculo, se dirigía al *Huáscar*.¹²

El monitor regresó a Antofagasta después de haber efectuado ejercicios de artillería contra un pontón que sacó de Taltal. Dice Grau que mientras intentaba rastrear el cable, a la 1:35 de la tarde del día 28 de agosto, fue sorprendido por los disparos que le hacían los buques enemigos. En realidad se trataba de dos cañonazos que el comandante del *Abtao*, Aureliano Sánchez, le había disparado aprovechando la oportunidad de tenerlo a tiro. Según la versión peruana, el *Abtao*, que tenía tres cañones de 150, se movía a espía para disparar y luego ocultarse tras los buques mercantes en el fondeadero. Igual maniobra ejecutaba la *Magallanes* disparando con un cañón de 115 libras. Grau dice que una bomba de 300 libras atravesó la chimenea y, después de causar varios daños, explotó sobre la cubierta haciendo desaparecer al Teniente Carlos de Heros e hiriendo a un tripulante.¹³ En realidad se trataba de un proyectil de los cañones del *Abtao* que sería a su vez blanco de la artillería enemiga.

En efecto, un proyectil de 300 libras alcanzó al *Abtao* y causó varios destrozos antes de que explotara en la escotilla de la sala de máquinas. El impacto causó cinco muertos, entre ellos el Ingeniero Primero Juan Mery, y dejó siete heridos. Una de las víctimas, que se encontraba de espalda al enemigo, fue descabezada cuando el tiro pasó a llevar el cañón del fusil que llevaba al hombro. Un segundo disparo le cayó un minuto más tarde, el que le causó varios daños y mató a ocho hombres. Según Mason, "estos dos tiros fueron notables por su exactitud, alcance y el perfecto funcionamiento de las espoletas usadas". A esto añade el Almirante Uribe: "No es de maravillarse ya que el *Abtao* no era más que un blanco inmóvil".¹⁴

Los daños en el *Abtao* eran cuantiosos, a los fallecidos durante el cañoneo se sumaron dos

¹⁰ *Ibidem*, p. 111. Debe indicarse que Williams da como una de las razones principales para suspender el bloqueo de Iquique, las malas condiciones del *Abtao*: "He preferido suspender el bloqueo antes que tener que deplorar la destrucción de algunos de estos buques, mui particularmente el *Abtao*".

¹¹ "Correspondencia jeneral de la Comandancia Jeneral de la 1a división naval bajo el mando del Contraalmirante don Miguel Grau", Imprenta de la librería de *El Mercurio*, Santiago, 1880, p. 106.

¹² La bitácora del *Huáscar* que hemos visto en el Archivo Histórico del Estado Mayor de la Armada, gracias a don Rodrigo Fuenzalida Bade, no hace mención tampoco del Teniente Díez-Canseco. El bote que recogió el torpedo estaba al mando del Teniente Heros y el otro oficial que se menciona es Gervasio Santillana, que firma esa hoja del bitácora al final de su guardia.

¹³ El Teniente Mason en su informe a la Oficina de Inteligencia Naval, en Washington, dice que este proyectil no explotó y que si hubiera caído un poco más abajo, en la base de la chimenea, habría penetrado hasta la máquina, con funestas consecuencias pues el monitor no tenía blindaje en ese punto.

¹⁴ *Ibidem*, p. 39. El comentario de Uribe aparece escrito en los márgenes del texto.

heridos que fallecieron esa noche. La pérdida del Ingeniero Mery, que servía un cañón debido a que estaba inutilizada la máquina, fue muy sentida en toda la Escuadra. Tanto la chimenea como el palo mayor habían sido atravesados por las granadas, parte del puente, las barandas, bitas, amurada de estribor, un forado de cuatro metros cuadrados en la cubierta, eran los daños más notorios.¹⁵

El buque no pudo ser inmediatamente reparado y por lo tanto no tomó parte en las acciones de la Escuadra que culminaron en Angamos.

Pero para el desembarco en Pisagua ya se encontraba otra vez en condiciones de hacerse a la mar por lo que sus botes formaron parte de la primera ola de desembarco transportando al batallón "Atacama" Lo que siguió -a juicio de los observadores extranjeros- fue una brillante hazaña militar de la Armada de Chile, aunque no se caracterizó por la prudencia: Los marineros que hacían de remeros desembarcaron con sus oficiales y se plegaron al combate.¹⁶ Fue la contribución del *Abtao* a la toma de Pisagua.

Luego el buque participó en las operaciones posteriores de la Escuadra. Se le ve en la escolta de la expedición a Ilo, que zarpó de Pisagua el 25 de febrero de 1880. Pero en la expedición bloqueadora de Callao no se le incluyó, fue dejado de resguardo en el puerto de Ilo. Tampoco se requirió de su participación en el bloqueo y asalto de Arica. Sin embargo, en la expedición a Pisco, que zarpó de Arica el 27 de noviembre, comandaba la División el Capitán de Fragata Aureliano Sánchez, comandante del *Abtao*. Poco más de un mes más tarde, el *Abtao* actuaba como insignia de la Tercera División que llevaba al grueso del Ejército chileno hacia la capital de Perú. El *Abtao* fue el primer buque que ancló frente a Curayaco; más tarde, Riveros lo envió más al norte, a Jaguay, donde debía resguardar el desembarco de la artillería.

Terminada esta comisión fue a Pisco, donde quedó como buque de resguardo protegiendo al batallón "Quillota" que ocupaba la población.

Después de la batalla de Miraflores el *Abtao* fue enviado al Callao, puerto donde permaneció hasta terminada la guerra.

Después de la guerra desempeñó varias comisiones hidrográficas en el extremo sur del país. Bajo el mando de don Domingo Salamanca se levantaron cartas de Tierra del Fuego y de los canales patagónicos. En 1886 desempeñó su primera comisión como buque-escuela, consistente en un viaje por el Pacífico con recaladas en California, Tahití, isla de Pascua y varios países hispanoamericanos. Como instructor de Guardiamarinas viajaba el Capitán de Corbeta Policarpo Toro, cuyo interés por la isla de Pascua se había despertado en un viaje anterior como oficial de la corbeta *O'Higgins*. A su regreso, Toro elevó un informe al Gobierno, luego de lo cual fue adquirida la isla y se incorporó plenamente a la República de Chile. Después de otro año en trabajos hidrográficos al mando de don Arturo Fernández Vial, esta vez en el norte del país, emprendió un segundo viaje de instrucción al Asia, recalando en Filipinas, China y Japón.

Durante 1890 hizo un viaje de instrucción por el Mediterráneo. Aunque no hay documento que lo indique, el buque se encontró por primera vez con su gemelo, que se encontraba fondeado en Barcelona. El estallido de la Guerra Civil de 1891 lo sorprendió en Punta Arenas, primer puerto chileno en que recalaba. Su comandante, don Alberto Silva Palma, era un gran admirador del comandante Montt a las órdenes del cual había servido en la

¹⁵ El informe del comandante Sánchez se encuentra en la colección de documentos publicada por Pascual Ahumada Moreno.

¹⁶ Mason, Opus cit., p. 136. En La Guerra del Pacífico, Charles Varigny, Edit. Aguirre, Buenos Aires, 1971. p. 81.

O'Higgins. Era lógico que se uniría a la Escuadra congresista. Se ha dicho que Silva Palma dio a la tripulación, especialmente a sus oficiales, la opción de unirse a la Escuadra revolucionaria o mantenerse en el bando balmacedista. Este acto de lealtad hacia su gente no ha quedado documentado, pero el hecho es que el 19 de enero el *Abtao* se unía a la Esmeralda y al vapor *Aconcagua*, que operaban al sur de Valparaíso. Ante la reacción negativa de las poblaciones sureñas de plegarse a la insurrección, se dirigieron al norte para incorporarse a la Escuadra congresista. El buque formó parte de la Escuadra que llevó las tropas congresistas a Concón.

Después de tantos años de servicio se encontraba en pésimas condiciones. Sus acomodaciones eran "estrechas, incómodas e insalubres.

En tales condiciones, el personal que la tripulaba demostraba un temple admirable... Los Guardiamarinas, agrupados generalmente en un número doble que su modesta cámara podía contener, comían mal, dormían peor y no disponían de comodidad alguna para el estudio".¹⁷

Para subsanar estos defectos se contrató la construcción del buque-escuela *Baquedano*, que entró en servicio en 1899. El *Abtao* pasó a ser Escuela de Pilotines fondeado como pontón en Coquimbo. En 1922 se dio por terminado sus servicios. El casco fue remolcado a Talcahuano y desguazado. El buque se mantuvo a flote por 57 años y prestó grandes servicios a la patria bajo condiciones muy difíciles. Sin duda, es un buque que merece ser recordado.

BIBLIOGRAFIA

- Bunster, Enrique: *El bombardeo de Valparaíso*, Antártica, agosto, 1946.
- Davis, William C.: *The last conquistadores*, Athens, University of Georgia Press, 1954.
- Fuenzalida Bade, Rodrigo: *La Armada de Chile. Desde la alborada al sesquicentenario*, Santiago de Chile, 1975.
- "Los buques que ha operado la Armada de Chile a través de su historia", en *Revista de Marina*, Nº 656, 657, 658, 659 y 660 de 1967.
- *Marinos ilustres y destacados del pasado*, Editorial Sipimex Ltda., Concepción, 1985.
- Kinnaman, Stephen C.: "The cruiser Alabama", en *Naval history*, 1990.
- López Urrutia, Carlos y Mahan, David: "*Los buques de Chile*", trabajo inédito en preparación.
- Silva Palma, Alberto: *Crónicas de la Marina de Chile*, Imprenta y litografía Universo, Santiago de Chile, 1909.
- Sullivan, David M.: "Phantom fleet", *Warship International*, 1987.

¹⁷ Fuenzalida Bade, Rodrigo: *La Armada de Chile. Desde la alborada al sesquicentenario*, Imprenta de la Armada, Santiago de Chile, 1975, tomo II, p. 951.