

VENTA DE LOS BLINDADOS *CONSTITUCION Y LIBERTAD*¹

Juan Ricardo Couyoumdjian ²

Ha sido para mí un gran honor recibir la invitación para formar parte de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile con cuyos propósitos me siento estrechamente ligado. Sean pues, mis primeras palabras para agradecer muy sinceramente al señor Presidente y demás miembros de la Junta Directiva de esta Corporación por su gesto.

Al incorporarme como miembro correspondiente de esta Academia, presentaré ante Uds. algunas notas sobre la venta de los blindados chilenos *Constitución y Libertad*, efectuada como parte de la reducción de armamentos navales contemplada en los Pacto de Mayo de 1902. Para este trabajo he aprovechado principalmente algún material proveniente del archivo de Antony Gibbs & Co. de Londres, que no parece haber sido utilizado hasta ahora. Un estudio más acabado del tema deberá considerar, además, el material existente en el Ministerio de Relaciones Exteriores y en otros archivos, además de algunas publicaciones navales británicas. Ello permitirá rellenar algunos vacíos y cubrir ciertos aspectos que no se abordan o que sólo se mencionan en forma tangencial.

Como se sabe, la demarcación de la frontera chileno argentina a partir de lo dispuesto en el tratado de 1881 no resultó fácil. A las dificultades iniciales, se agregó el problema de la Puna de Atacama, que Chile había incorporado a su territorio después de la Guerra del Pacífico, y que posteriormente Bolivia había cedido a la República Argentina.

Las discrepancias entre los peritos Moreno y Barros Arana respecto del trazado de la línea divisoria produjo una gran tensión en las relaciones entre ambos países a mediados de 1898. En estas circunstancias, los cancilleres Juan José Latorre de Chile y el Ministro de Argentina en Santiago, Norberto Piñero, celebraron una serie de reuniones, las que desembocaron en un acuerdo para someter al arbitraje de Su Majestad Británica las divergencias producidas en distintos puntos de la cordillera desde los 26°56' hacia el sur.

La petición de arbitraje fue presentada por los ministros de Chile y Argentina en Londres en noviembre de 1898. De acuerdo a sus términos, quedaba excluido del mismo la delimitación de la Puna al norte del paralelo señalado. Esta última fue sometida a una Comisión de Plenipotenciarios de ambos países a efectuarse en Buenos Aires, y fue resuelta en definitiva por el Ministro de los Estados Unidos acreditado en esa capital en marzo de 1898.³

Este clima de paz fue de corta duración. La presencia de un destacamento militar argentino en Huahum, dentro de la zona en litigio, y las avanzadas de fuerzas de esa nación hasta la ribera

¹ Trabajo presentado por el autor al incorporarse como miembro correspondiente de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, el día 18 de abril de 1995, en Valparaíso.

² Licenciado y Doctor en Historia por la Pontificia Universidad Católica de Chile y la Universidad de Londres. Profesor del Instituto de Historia de la Universidad Católica de Chile. Secretario de la Academia Chilena de la Historia.

³ Guillermo Lagos Carmona: "Historia de las Fronteras de Chile. Los tratados de límites con Argentina", 2ª edición aumentada y actualizada, Santiago, 1980, pp. 94-100; Germán Carrasco: "El arbitraje británico de 1899-1903. Sus aspectos procesales", Santiago, 1968, pp. 141-143; Jaime Eyzaguirre: "Chile durante el gobierno de Errázuriz Echaurren, 1896-1901", 2ª edición, Santiago, 1957, pp. 234-249 y 274-280.

del lago Pihueico, fueron motivos de reclamaciones por parte de Chile. El resultado fue el protocolo suscrito por el ministro chileno en Buenos Aires, Carlos Concha, y el canciller Amancio Alcorta el 29 de diciembre de 1900, en que ambos se comprometieron a impedir que se produjera acto alguno que tendiera a desvirtuar la decisión arbitral pendiente o que fuera causa de nuevas agitaciones en los dos países.⁴

Contrariamente a lo que suponía el gobierno de Chile, la firma del Protocolo Concha-Alcorta no calmó los ánimos. El proceso arbitral demoraba más de lo previsto, y durante el transcurso de 1901 hubo nuevas denuncias de penetración argentina, esta vez en la zona de Ultima Esperanza. La desconfianza recíproca y el ambiente belicista en algunos sectores de la opinión en ambos países, hacían pensar en la inminencia de un conflicto armado.⁵

No por ello cejaron los esfuerzos diplomáticos. Un nuevo intento de amainar las tensiones fueron las actas suscritas en Santiago, en la Navidad de 1901, las cuales fueron mal recibidas por los sectores expansionistas de la capital del Plata.⁶

Mientras se realizaban las gestiones diplomáticas, uno y otro gobierno había adoptado precauciones para el caso de un conflicto bélico, comprando armamento y municiones para sus respectivos ejércitos y marinas. En 1900, Chile adquirió el crucero *Chacabuco*, además de tres destructores, dos transportes y otros elementos. Por el mismo tiempo, Argentina efectuaba otras adquisiciones navales.⁷ Luego de estas compras, las armadas de uno y otro país quedaron con un tonelaje equivalente; sin embargo la flota argentina tenía un poder combativo muy superior, ya que contaba con cuatro acorazados mientras Chile sólo tenía dos.⁸

En el tenso ambiente internacional del verano de 1901/2 el Congreso de Chile autorizó al Gobierno para efectuar nuevas adquisiciones de buques mediante una ley reservada de enero de 1902, las que estaban destinadas a equiparar nuestro poder naval con el de Argentina. Al amparo de esta ley, el Gobierno, al mes siguiente, mandó construir en Gran Bretaña dos acorazados de 11.800 toneladas de desplazamiento cada uno. Uno de estos buques, el *Constitución*, fue encargado a la firma Armstrong, Whitworth & Co. Ltd. de Newcastle-on-Tyne, mientras que el otro, el *Libertad*, lo fue a la casa Vickers, Sons and Maxim, de Barrow-in-Furness. Las unidades debían ser entregadas en un plazo de 18 meses, desde la fecha del contrato.⁹

Las características que deberían tener estos buques habían sido esbozadas anteriormente por el almirante Luis Uribe Orrego en un artículo publicado en la "Revista de Marina" en

⁴ Eyzaguirre, op. cit., pp. 352-366; Lagos, op.cit., p. 104.

⁵ Eyzaguirre op. cit., pp. 366-370.

⁶ Germán Riesco: "Presidencia de Riesco", Santiago, 1950, pp. 191-195; Lagos, op.cit., p. 105.

⁷ Riesco, op. cit., pp. 186-187 y 200; Rodrigo Fuenzalida Bade: "La Armada de Chile Desde la Alborada al Sesquicentenario", 2 volúmenes, Valparaíso, 1975, T.II. p. 952. El crucero ex *Julliet* lanzado en 1898 fue comprado a la casa Armstrong. Los destructores eran el *Capitán Merino Jarpa*, *Capitán O'Brien* y *Capitán Thomson*. Los transportes, adquiridos en los Estados Unidos, fueron bautizados *Rancagua* y **Maipo**.

⁸ Fuenzalida Bade, op. cit., II. p. 954.

⁹ Riesco, op. cit., p. 201; Fuenzalida Bade, *Ibíd.* Jorge Huneeus, "La Amistad chileno argentina. El verdadero origen de los Pactos de Mayo. Datos para la Historia". Santiago, 1908, pp. 20-21. La fecha de entrega contratada era el 29-9-1904, según borrador de Antony Gibbs and Sons de Londres a Georg Grotstück de agosto de 1903, Ms. Gibbs 11.118. Es probable que esta fecha incluya los dos meses de prórroga contemplados en el acuerdo de limitación de armamentos navales.

septiembre de 1901. Consideraba que tendrían que llevar un blindaje de 5" a 9" de espesor. Irían armados con cuatro cañones de 10" pareados en dos torres de barbata, y 12 cañones de 7,5". Su velocidad de marcha sería de 19 nudos y calculaba un desplazamiento de 10 mil toneladas. Las unidades encargadas se atuvieron en general a estas características, con algunas mejoras: se agregaron dos cañones de 7,5"; se aumentó el blindaje hasta 10" y 11"; su velocidad se incrementó a 20 nudos, y su desplazamiento subió a 11.800 toneladas.¹⁰

Enterado de estas compras, el gobierno argentino respondió ordenando la construcción de dos acorazados, el *Moreno* y el *Rivadavia*, de 8 mil toneladas cada uno en los astilleros Ansaldo de Génova. Más aún, cuando Chile hizo saber su molestia a Italia por esta venta, el gobierno de Roma ofreció vender otros buques similares a nuestro país.¹¹

Se producía así una costosa carrera armamentista que estos países apenas estaban en condiciones de solventar, y cuya prolongación resultaba ruinosa. Las posibilidades de crédito externo en condiciones razonables era impensable mientras se mantuviera la amenaza de un conflicto. Lo habían demostrado las infructuosas gestiones efectuadas por el gobierno chileno en 1898 para obtener un empréstito en Londres o Berlín, y la baja en las cotizaciones de los bonos chilenos en el exterior en los años siguientes.¹² De hecho, en abril de 1902, el Gobierno debió anunciar al Congreso que no había sido posible contratar un empréstito en condiciones razonables para financiar las compras autorizadas en enero, y pedía autorización para utilizar los fondos de conversión. Al parecer, algunos bancos alemanes habían aceptado otorgar un crédito a Chile siempre que la operación fuera informada favorablemente por Herman Fischer, consejero de estas instituciones en Valparaíso. Fischer estimó que el préstamo era inconveniente, por cuanto el dinero sería usado para la compra de armas, lo que agravaba el riesgo de la guerra. Por este motivo, opinó en sentido adverso, con lo cual frustró la operación.¹³ De hecho, el gobierno había podido conseguir anteriormente un pequeño préstamo por £500.000 a través del Banco de Tarapacá y Argentina, pero la tasa de interés por el dinero fue de 7%, siendo que por el último empréstito contratado en Londres en 1896 había pagado poco más de 5%.¹⁴

Por este mismo tiempo, el financista argentino Ernesto Tornquist experimentaba una preocupación semejante por el desarrollo de la carrera armamentista. En marzo de 1902, Tornquist efectuó gestiones con las casas Baring y Rothschild, banqueros de los gobiernos de Argentina y Chile respectivamente, para que convencieran al Foreign Office de influir sobre los gobiernos de estos países a fin de que cancelaran sus respectivas compras navales. El gobierno británico acogió esta iniciativa e instruyó a sus representantes en Santiago y Buenos Aires, Gerald Lowther y William Barrington, para efectuar los sondeos del caso. Estos, a su vez, encontraron en los gobiernos americanos una disposición favorable en principio, pero subordinaban el acuerdo en este campo a la solución de los problemas fundamentales.¹⁵

¹⁰ Fuenzalida, op.cit., II, pp. 954-955; Luis Uribe Orrego, "Estudios sobre nuestras futuras adquisiciones navales", *Revista de Marina*, Vol. 31, Nº 184, sep. 1901, pp. 359-370. The Engineer, "Crónica extranjera. El acorazado chileno *Constitución*", *Revista de Marina* Vol. 34, Nº 201, marzo 1903, pp. 379-383.

¹¹ Riesco, op. cit., p. 200; Octavio Errázuriz: "Las relaciones chileno-argentinas durante la Presidencia de Riesco 1901-1906", Santiago 1968, pp. 62-64; Fuenzalida, op. cit., II, p. 955; Huneeus, op. cit., pp. 25-267.

¹² Eyzaguirre, op.cit., pp. 210-214; Aldana, "Resumen de la Hacienda Pública", Londres, s.f. (ca.1915). p. 87.

¹³ Riesco. op. cit., pp. 202-203; Huneeus, op. cit., pp. 26-27.

¹⁴ Huneeus, op. cit., p. 29; "The Economist", 7-3-1903, pp. 421-422.

¹⁵ Errázuriz, op.cit., pp. 64-69; Alberto del Solar, "Don Ernesto Tornquist y los Pactos con Chile, (Datos para la

Entretanto se producía un cambio en la actitud de la prensa argentina a favor de un arreglo. Al mismo tiempo, se superaba el recelo entre el Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, Eliodoro Yáñez, y Ministro Plenipotenciario de la República Argentina en Santiago, Epifanio Portela, con la entrada en escena de nuevos actores, José Francisco Vergara Donoso y José Antonio Terry, respectivamente, que habían estado al margen de la disputa. Estas circunstancias contribuyeron a lograr el avenimiento entre ambos países, que se cristalizó en tres documentos suscritos en Santiago el 28 de mayo de 1902, cada uno de los cuales se ocupaba de un aspecto de las diferencias pendientes.¹⁶

El Acta Preliminar tenía por objeto alejar los temores de Chile respecto de una intervención argentina en la cuestión del Pacífico y alejar los recelos de Argentina relativos al expansionismo chileno. El Tratado General de Arbitraje proporcionaba la fórmula para resolver por la vía amistosa las controversias de cualquier naturaleza que pudieran suscitarse entre ambos países y designaba para este efecto al gobierno de Su Majestad Británica. Por último, la Convención sobre Limitación de Armamentos Navales, era la consecuencia de los acuerdos anteriores y el resultado de las ya mencionadas gestiones del gobierno británico.¹⁷

Este último es el documento que atañe directamente a nuestro tema. Su artículo primero disponía que los gobiernos de Chile y de la República Argentina desistían de la compra de las naves de guerra que tenían en construcción en Europa y de hacer nuevas adquisiciones por entonces. Ambos gobiernos convenían, además, en disminuir sus respectivas escuadras, para lo cual seguirían negociando hasta llegar a un acuerdo que produjera una discreta equivalencia de las mismas.

De acuerdo al artículo segundo, los dos gobiernos se comprometían a no aumentar durante cinco años sus armamentos navales sin aviso previo de 18 meses. Este arreglo no afectaría la defensa de las costas.

A continuación, se estipulaba que las enajenaciones de naves no podrían efectuarse a países que tuvieran cuestiones pendientes con alguna de las partes contratantes.

Por último, para facilitar la transferencia de los contratos pendientes, ambos gobiernos se obligaban a prorrogar por dos meses el plazo de entrega de los respectivos buques en construcción.¹⁸

Durante la ratificación de estos acuerdos no faltaron las voces críticas. Ello hizo necesaria la firma de un "Acta aclaratoria de los pactos sobre arbitraje y limitación de armamentos", suscrita el 10 de julio, que estaba destinada a precaver una interpretación errónea de los acuerdos y evitar algunas críticas contra ellos. En materia de la limitación de armamentos, establecía que la paridad naval no requería necesariamente de la enajenación de buques, pues podría buscarse por el desarme u otros medios que permitiera a ambos gobiernos conservar sus escuadras "para la defensa natural y destino permanente" de Chile en el Pacífico y de Argentina en el Atlántico y Río de la Plata. Con ello se atendía a las voces en Argentina que se resistían a vender los acorazados en construcción, a la vez que se evitaban las dificultades que pudieran surgir para el

Historia)", 3ª edición, Buenos Aires, 1944, passim; Gonzalo Vial, "Historia de Chile" (1891-1973), volumen II, "Triunfo y Decadencia de la Oligarquía", Santiago, 1983, p. 355.

¹⁶ Errázuriz, op. cit., pp. 69-72.

¹⁷ Errázuriz, op. cit., pp. 71-77; Riesco, op. cit., pp. 218-221.

¹⁸ Errázuriz, op. cit., pp. 117-118.

cumplimiento de la convención en el caso de que los buques no logran ser enajenados.¹⁹

Aprobados finalmente estos convenios, las ratificaciones fueron canjeadas en Santiago el 23 de septiembre de 1902.²⁰

Las negociaciones para lograr la equivalencia naval debían considerar no solamente las nuevas adquisiciones sino también las fuerzas existentes a la fecha. Para este efecto, el ministro británico en Santiago enviaba a su gobierno, el 2 de junio de 1902, un cuadro comparativo de las marinas de guerra de ambos países. De su análisis resultaba que la fuerza chilena parecía más débil por el número, clase y calidad de las naves, si bien esta desventaja se compensaba en parte por la eficacia y preparación de sus marinos.²¹

Antes de gestionar el modo de dar cumplimiento a esta convención, el Presidente Riesco consultó al cuerpo de almirantes sobre las posibles alternativas, incluyendo el reparto de los buques en construcción en Europa a cambio de la venta o desarme de otras unidades. La respuesta de los almirantes, firmada por Jorge Montt, fue dirigida al Subsecretario de Marina con fecha 20 de octubre. En ella se planteaba que la solución más conveniente, desde el punto de vista económico, era la cancelación de los contratos de construcción suscritos por ambos países, a lo que se agregaría la venta del *Prat* por parte de Chile y el desarme completo de los acorazados argentinos *Pueyrredón* y *Belgrano* o los dos de esa clase que ellos eligiesen.²²

Al parecer, el deseo del gobierno chileno era que Gran Bretaña se quedara con los buques de guerra en construcción en ese país. Así se desprende de la existencia de un memorándum anónimo y sin fecha, con el membrete de la Presidencia de la República, en el que se manifestaban estas ideas, y que se conserva en el archivo del Foreign Office.²³

Las bases de la fórmula chilena terminaron por ser aceptadas por el gobierno argentino, y el 9 de enero de 1903 se firmó en Buenos Aires el acuerdo para hacer efectiva "la discreta equivalencia que ambos países han resuelto establecer en sus respectivas escuadras".

En lo fundamental, éste contemplaba:

1. La venta de las naves de guerra en construcción en el más breve plazo. Si la venta no se pudiera realizar de inmediato por cualquier causa, las partes podrían continuar atendiendo a la construcción de las referidas naves hasta que estuvieran terminadas, pero en ningún caso podrían incorporarlas a sus respectivas escuadras.

2. Las naves serían puestas de inmediato en manos de S.M. Británica, el árbitro nombrado en el tratado de 1902, quien sólo podría permitir su salida por común acuerdo entre ambas naciones, por haberse realizado su venta o por un convenio posterior.

3. Además, Chile procedería al desarme de su acorazado *Capitán Prat* y Argentina de sus acorazados *Garibaldi* y *Pueyrredón*, los cuales no podrían ser armados nuevamente sin previo aviso de 18 meses, salvo un acuerdo posterior o la venta de los mismos.²⁴

¹⁹ Riesco, op. cit., pp. 226-227; Errázuriz, op. cit., pp. 82-83 y 123-124; Vial, op. cit., pp. 359-363, recoge con detalle las críticas al tratado y sus implicancias.

²⁰ Riesco, op. cit., p. 234.

²¹ Citado por Errázuriz, op. cit., pp. 84-85.

²² Errázuriz, op. cit., p. 85.

²³ Citado por Errázuriz, op. cit., p. 87.

²⁴ Errázuriz, op. cit., pp. 119-121.

Mientras se ultimaban estas gestiones, el 23 de diciembre de 1902, la firma Antony Gibbs and Sons de Londres escribía a su sociedad filial en Valparaíso: "Se nos ha ocurrido que posiblemente podríamos ser de alguna utilidad a estos países ayudándolos a cumplir su acuerdo". La casa Gibbs estimaba que no sería fácil para ambos países vender los buques en forma simultánea; sugería que Chile y Argentina consignaran las naves a un tercero neutral, que podía ser el mismo, el cual procedería a colocarlas una tras otra, distribuyendo proporcionalmente el producto de la venta entre estos gobiernos.²⁵

De ahí que el 27 de enero, poco después de suscrito el acuerdo, Gibbs & Cía. de Valparaíso despachó un telegrama a la casa de Londres diciendo que si ésta enviaba una oferta para colocar los buques a más o menos £1.100.000, que se estimaba era el precio de costo, se podría conseguir que se les encargara el negocio durante un plazo prefijado. Luego de recibir una respuesta en el sentido indicado y sostener una entrevista con el Presidente de la República, el día 31 enviaban un nuevo telegrama a Londres informando que se les entregaba la venta de los acorazados. El precio mínimo sería el valor costo, es decir, el reembolso de las cuotas ya canceladas y la transferencia del contrato. A ello había que agregar la comisión o sobreprecio, un tercio del cual sería para J.H.H. Sandiford y Francisco Valdés Vergara que eran los intermediarios ante el Gobierno, y que habían estado en contacto con Gibbs por otros negocios poco tiempo antes. Aunque las ofertas por los buques debían recibirse antes del 15 de febrero, el plazo era susceptible de ampliarse en el caso de que los interesados quisieran inspeccionar las naves.²⁶

En cuanto a los blindados argentinos, la firma en Valparaíso quedó de obtener una opción de compra por intermedio del Presidente de Chile y del ministro residente en Santiago. Esta gestión, empero, no avanzó mayormente por entonces.

La firma en Londres se puso a trabajar de inmediato. Efectuadas las averiguaciones del caso, se determinó que el precio de cada uno de los buques era £1.054.202. De esta suma se habían pagado £484.000. La próxima cuota de £67.000 vencía el 26 de febrero; las siguientes, por igual suma cada dos meses, seguían hasta diciembre de 1903, y quedaba un saldo final de £168.202 pagadero en febrero de 1904. A estos valores había que agregar el honorario del ingeniero consultor, Sir Edward Read, equivalente al 1% de esta suma, lo que elevaba la suma a £1.064.744. Sin embargo, al calcular el costo de los blindados, el gobierno chileno no parece haber tomado en cuenta este último ítem, ni tampoco los intereses sobre las sumas ya pagadas, por cuanto el precio total de venta fue fijado en £2.108.000.²⁷

De acuerdo a las informaciones obtenidas desde Chile, los buques no habían sido ofrecidos a otros, si bien se supo que el Gobierno había recibido propuestas de algunos intermediarios para vender las naves a los Estados Unidos.

Gibbs efectuó algunas proposiciones de venta en los primeros días de febrero a través de las representaciones diplomáticas en Londres de Rusia, Japón y Alemania, las cuales fueron desestimadas. Al enterarse el gobierno británico de estas gestiones, no permaneció indiferente.

²⁵ Antony Gibbs & Sons, Londres (en adelante AGS) a Gibbs & Co. en Valparaíso e Iquique (en adelante G&Co). Privada 614, Londres 23-12-1902. Ms. Gibbs 11.471, Vol. 73.

²⁶ AGS a G&Co. Privada 617, Londres 5-2-1903; Ms. Gibbs 11.471, Vol. 73; del mismo al mismo, Privada 613, Londres 11-12-1902, *Ibíd.*

²⁷ *Ibíd.*

El 5 de febrero, William, conde de Selbourne, Primer Lord civil del Almirantazgo Británico, escribía al respecto a su primo Alban Gibbs:

"Le ruego que no tome más medidas en relación a esos buques de guerra, hasta que me comunique nuevamente con Ud. No puedo entender por qué hay tanta prisa, considerando que los buques no podrán estar terminados antes de un año, y no creo que el gobierno chileno pueda darse cuenta que con este apuro nos puede perjudicar muy seriamente, a quienes reconocen como sus mejores amigos. El príncipe Luis de Battenberg, Director de Inteligencia Naval, vendrá a verme por este asunto.²⁸

Al día siguiente, Selbourne le escribía otra carta señalando que había conversado con Battenberg y con el Foreign Office. Este último, agregaba, "concuenda que el gobierno chileno no puede permitir que estos buques pasen a manos de quienes podrían causarnos dificultades", si ello podía ser evitado. Selbourne estimaba que tal supuesto era incompatible con lo que se habría conversado entre ambos gobiernos.²⁹

Parecía a los Gibbs que esta inquietud del gobierno británico por el destino de los buques ofrecía la mejor posibilidad de que se decidiera a comprarlos para sí.³⁰ Por lo demás, y como ya se dijo, eso era lo que se había pensado desde el inicio.

Por entonces los Gibbs habían recurrido a los servicios del Comandante Levett Scrivener, como persona entendida en asuntos navales. Este preparó unas breves pero interesantes notas escritas de su puño y letra, probablemente en la segunda quincena de febrero y que resumían sus gestiones a la fecha.

La compra de los acorazados por parte de Gran Bretaña encontraba resistencia en el Almirantazgo. Esta, al parecer, provendría principalmente del Contralor que estimaba que las naves no eran apropiadas y prefería las de construcción propia. En una primera entrevista con Scrivener, dijo que sólo estaría dispuesto a comprarlos a precio muy barato, e incluso se retractó de lo dicho en la conversación siguiente. Había un explicable recelo frente a unos buques que no habían sido construidos de acuerdo a sus diseños y bajo vigilancia oficial. La principal objeción del Almirantazgo se refería a la artillería ofensiva, cuyo poder se estimaba insuficiente; el cambio de los cañones grandes resultaba costoso y bastante difícil.³¹

Scrivener se entrevistó también con el príncipe Battenberg, quien lo recibió con mucha cortesía, y le manifestó su deseo de mantenerse informado sobre las negociaciones de venta. En su opinión, lo ideal era que los buques fueran comprados por los Estados Unidos. No era partidario de que los adquiriera Japón por razones técnicas: si los japoneses eran aliados potenciales en un futuro conflicto, resultaba preferible que las flotas fueran lo más homogéneas posible. Se oponía derechamente a que se vendieran a Rusia, y amenazó con el veto de Su Majestad. En cambio, no tenía inconvenientes para que los tuviera Alemania, Italia o Austria.³²

²⁸ Earl of Selbourne a Alban Gibbs, Londres 5-2-1903, Ms. Gibbs 11.188. Sobre Lord Selbourne véase "Enciclopedia Britannica", 11ª Ed. Cambridge, 1911, Vol. XXIV, p. 599.

²⁹ Del mismo al mismo, Londres 6-2-1903, Ibíd.

³⁰ Vicary Gibbs a Herbert Gibbs, Elstree, 8-2-1903, Ms. Gibbs 11.188.

³¹ J.T. Mann a (?) Gibbs, Londres 5-3-1903, Ms. Gibbs 11.188; AGS a G&Co. Privada 621, Londres 20-3-1903, Ms. Gibbs 11.471.

³² Notas de Leverett Scrivener sobre opiniones del Almirantazgo y otros s.f., febrero 1903, Ms. Gibbs 11.188; AGS a G&Co. Privada 621, Londres 20-3-1903, Ms. Gibbs 11.471; del mismo al mismo, Privada 623, Londres

En este punto, la opinión de Battenberg difería de Selbourne, quien prefería a Rusia antes que Alemania. En cuanto al blindado *Prat*, que también debía ser desarmado o vendido, Selbourne estimaba que con 13 años de servicio era demasiado antiguo, e inapropiado para las marinas europeas.³³ De hecho, a fines de febrero el gobierno de Chile ordenaba proceder al desarme completo de este buque.³⁴

Entretanto, el 15 de febrero vencía el plazo que se había dado a Gibbs para que presentara ofertas. No obstante, la firma de Valparaíso informó, pocos días antes, que era posible obtener una prórroga de este plazo si se anticipaba el dinero para el pago de las cuotas próximas a vencer. Las condiciones propuestas no resultaban muy atractivas para la casa en Londres, pese a lo cual terminó por aceptarlas. Con ello, quedó a cargo de la venta de los buques hasta el 15 de abril, plazo prorrogable en forma indefinida con un mes de preaviso.

Con esta operación, la venta de los acorazados quedó vinculada al otorgamiento de préstamos al fisco chileno. Por lo mismo, los Gibbs temieron perder el negocio de los buques cuando se corrió la voz que la casa J.S. Morgan de Londres ofrecería a Chile un crédito mayor y en mejores condiciones, a cambio de efectuar la venta a través de la firma Grace y Cía. de Nueva York.³⁵ Quizás por ello, Gibbs mantuvo conversaciones sobre materias financieras con el Gobierno en los meses siguientes, antes de traspasar el asunto a N.M. Rothschild and Sons, que eran los banqueros tradicionales de Chile.³⁶

Al contar con estos nuevos plazos, la casa Gibbs reinició las gestiones de venta. La adquisición por los Estados Unidos se tornaba poco factible. En un primer momento hubo bastante interés por parte de ese país, quizás por efecto de la campaña del influyente Capitán Alfred T. Mahan en favor de los buques de 12 mil toneladas en oposición a los de 16 mil. Sin embargo, la respuesta del gobierno norteamericano fue negativa. Según Scrivener, ellos construían sus buques en los Estados Unidos y además objetaban los cañones Armstrong. Por otra parte, se requería de la asignación de los fondos por el Congreso antes de entrar a negociar.³⁷

Las nuevas gestiones con los representantes japoneses durante el mes de marzo también fueron infructuosas. El gobierno nipón hizo saber que la situación financiera de ese país no permitía la compra de los buques, los cuales debían, además, cumplir con los requisitos fijados en su plan de construcciones navales.³⁸ Con todo, los Gibbs consideraban que las posibilidades por este lado no estaban agotadas, y pensaron en mandar a alguien al Japón o contactarse con Jardine Mathieson, una firma influyente en el comercio de Asia oriental. Entretanto, la firma Flint & Co. de Nueva York, también había estado haciendo gestiones en ese país, sin

12-4-1903, *Ibíd.*

³³ Alban Gibbs a Brien Cockayne, Londres 21-2-1903, Ms. Gibbs 11.188.

³⁴ Decreto del Ministerio de Marina, Secc. 1ª, N° 661, Valparaíso, 28-2-1903, "Diario Oficial", N° 7537, 21-3-1903, p. 1082.

³⁵ AGS a G&Co. Privada 619, Londres 19-2-1903, Ms. Gibbs, 11.471; del mismo al mismo, Privada 623, Londres 14-5-1903.

³⁶ AGS a G&Co. Privada 629, 10-6-1903, Ms. Gibbs 11.471. Vol. 474.

³⁷ AGS a G&Co. Privada 620, Londres 5-3-1903, Ms. Gibbs 11.471; del mismo al mismo. Privada 623, Londres 2-4-1903, *Ibíd.* J.T. Mann a (?) Gibbs, Londres 5-3-1903, Ms. Gibbs 11.188; Notas de Leverett Scrivener sobre la situación por países (feb. 1903), *Ibíd.*

³⁸ Keike a Leverett Scrivener, 21-3-1903, Ms. Gibbs 11.188.

resultados.³⁹

Quedaban otros clientes potenciales. Por este mismo tiempo se ofrecieron los buques al imperio austro-húngaro mediante su agregado naval en Londres, ofrecimiento que fue desestimado de plano.⁴⁰ Más promisorios parecían los contactos con el gobierno español, iniciados en el mes de febrero a través de la embajada en Londres y respaldados desde Madrid por un amigo de los Gibbs, el diputado G.J. Osma. Sin embargo, este último informaba el 21 de julio que las Cortes aún no se habían abocado al estudio del proyecto de construcciones navales, y pensaban que no se considerarían las adquisiciones en el extranjero.⁴¹

No se descartó la posibilidad de vender los buques por intermedio de Armstrong y Vickers, pero las proposiciones iniciales a la primera de estas firmas, habían encontrado una natural resistencia. En cuanto a esta última, el Comandante Scrivener escribía a Alban Gibbs que sólo tomaría el negocio en el caso de que la ganancia fuera muy grande. La explicación era muy sencilla. Cuando una casa como Gibbs revendía barato un buque, sólo era normal. En cambio, si los constructores ofrecían sus propios buques a menos del precio de mercado, ello repercutiría sobre el valor de sus próximos contratos. Además, la venta podría ir en detrimento de un nuevo pedido, y de no conseguirlo, sus astilleros quedarían sin trabajo.⁴²

La única demostración de interés efectivo recibida en el primer semestre del año provino de Lord Selbourne. Luego de inspeccionar el *Constitución* en Elswick, éste informaba a Alban Gibbs en abril que podría considerar su compra en lugar de construir dos cruceros armados como estaba presupuestado. Sin embargo, para ello sería necesario que el precio de ambos acorazados no superará el millón y medio de libras esterlinas, pagaderas un tercio al contado y el saldo en dos cuotas en abril de 1904 y 1905. Se formuló una propuesta en este sentido al gobierno de Chile, la que fue rechazada por considerarla demasiado baja.⁴³

A estas alturas, resultaba claro que sería casi imposible vender las naves al precio de costo. En junio, Gibbs Valparaíso informaba a Londres que el Consejo Naval estaba interesado en la pronta venta de los acorazados, y que aceptaría £800.000 por cada uno. Por esos mismos días, el gobierno chileno creyó haber encontrado un comprador para los mismos, y el día 19 de ese mes Gibbs recibió el aviso que se le retiraba el encargo de venta.⁴⁴ De ahí en adelante el negocio quedaría abierto a cualquier intermediario.

Antes de que venciera el plazo de exclusividad, Alban Gibbs intentó que Selbourne ofreciera una suma equivalente. Este, sin embargo, declaró que mantendría su oferta anterior por un millón y medio a plazo, pero que no podía "encontrar £1.600.000 en dos años sin desorganizar

³⁹ AGS a G&Co. Privada 623, Londres 2-4-1903, Ms. Gibbs, 11.471; Alban Gibbs a William Selbourne, 24-7-1903, Ms. Gibbs 11.188.

⁴⁰ Cmte. Chevalier de Schwartz (agregado naval del imperio austrohúngaro) a Levett Scrivener, Londres 31-3-1903, Ms. Gibbs 11.188; secretario de la embajada austrohúngara en Gran Bretaña a AGS, Londres 21-4-1903, *Ibíd.*

⁴¹ Pablo Soler, secretario de la Embajada de España en Londres a AGS, Londres 27-2-1903; (?) Gibbs a G.J. Osma, diputado a Cortes por Montfort, Londres 20-2-1903, *Ibíd.*; G.J. Osma, a Alban Gibbs, Madrid 27-7-1903, *Ibíd.*

⁴² Levett Scrivener a Alban Gibbs, sábado 9, (?) 1903, Ms. Gibbs 11.188.

⁴³ Lord Selbourne a Alban Gibbs, Halkery, 12-4-1903, Ms. Gibbs 11.188; AGS a G&Co. Privada 624, Londres 16-4-1903, Ms. Gibbs 11.471; del mismo al mismo, Privada 626, Londres 30-4-1903, *Ibíd.*

⁴⁴ AGS a G&Co. Privada 630, 25-6-1903, Ms. Gibbs 11.471.

mis finanzas por completo".⁴⁵

De acuerdo a lo informado por Gibbs en Valparaíso, el Gobierno de Chile estaba a la espera de una oferta a firme por £1.800.000 por el *Constitución* y el *Libertad*, más £325.000 por el *Prat*. Se suponía que el comprador era Flint & Co. de Nueva York, que actuaba para los japoneses. Sin embargo, la oferta anunciada no se materializó, y Sandiford, que seguía ocupado de este asunto, pensaba que el Gobierno estaba dispuesto a aceptar £1.600.000 por los dos acorazados.⁴⁶

Gibbs en Londres sugería, en cambio, que Chile hiciera una oferta a los ingleses a ese precio con pago a tres años, con miras a aceptar £1.500.000 y agregaba:

"Nos queda claro ahora que el Gobierno Británico es el único cliente genuino en el mercado a un precio que no sea prácticamente el de desguace, y en consecuencia pensamos que sería muy imprudente correr el riesgo de dejar pasar esta única oportunidad para vender los buques en forma satisfactoria".⁴⁷

Aunque ya no contaba con el encargo de venta del gobierno chileno, Gibbs continuó con las gestiones iniciadas en España y con unos sondeos a través de Morgan Gellibrand & Co. de Londres para vender los buques a Rusia, los que resultaron infructuosos.⁴⁸

En el último trimestre de 1903, Japón demostró un súbito interés por adquirir buques de guerra, al mismo tiempo que se complicaba la situación en Asia oriental. En enero de 1902 ese país había suscrito un tratado de alianza con Gran Bretaña para la mantención de la paz en la región, que incluía el reconocimiento recíproco de sus intereses especiales en la zona y contemplaba la posibilidad de apoyo en el caso de guerra. La penetración económica rusa en el norte de Corea sumada al avance de sus tropas en Manchuria hacia la frontera en el río Yalu en abril de 1903, atentaba contra las pretensiones japonesas de hegemonía en aquel país. El Japón reclamó ante la corte de San Petersburgo, luego de lo cual tuvieron lugar diversas negociaciones antes que el representante del zar entregará una respuesta en Tokio a comienzos de octubre. En ella, Rusia proponía restringir la presencia japonesa en Corea, pero se reservaba el derecho de desarrollar sus propios intereses en la frontera.⁴⁹ Se avecinaba una guerra.

A fines de octubre, Lord Selbourne escribía a Alban Gibbs sobre los blindados:

"Los japoneses están realmente dispuestos a comprar los buques chilenos de inmediato, aunque que creo que están decididos a no sobrepasar cierta suma de dinero, y requerirán que el pago sea en cuotas a cierto plazo, creo que quince meses".

Les dije que fueran a su firma. Nosotros (el gobierno británico) no seremos compradores. Estimo que esto es bastante seguro".⁵⁰

⁴⁵ Lord Selbourne a Alban Gibbs, 24-6-1903, Ms. Gibbs 11.188; del mismo al mismo 3-7-1903, *Ibíd.*

⁴⁶ AGS a G&Co. Privada 631, 10-7-1903, Ms. Gibbs 11.471; del mismo al mismo, Privada 633, 6-8-1903, *Ibíd.*

⁴⁷ AGS a G&Co. Londres 21-8-1903, Ms. Gibbs 11.471, Vol. 74.

⁴⁸ Morgan Gellibrand & Co. a AGS, Londres, 15-7-1903, Ms. Gibbs 11.188; del mismo al mismo, Londres, 23-7-1903, *Ibíd.*; del mismo al mismo, 27-7-1903, *Ibíd.* Copia de carta de Morgan Gellibrand a AGS s.f. Ms. Gibbs 11.471, Vol. 75; Georg Grotstück a AGS, Berlín 11-5-1903, Ms. Gibbs 11.188; Borradores de carta de AGS a Grotstück, julio a agosto de 1903, *Ibíd.*

⁴⁹ J.R. de Salis, "Historia del Mundo Contemporáneo", Madrid, 1966-7, Tomo II, pp. 287-289 y Tomo III, pp. 123-125; "The Cambridge Modern History", Vol. XII, Cambridge, 1910, pp. 575-577.

⁵⁰ Lord Selbourne a Alban Gibbs, Liss, 27-10-1903, Ms. Gibbs 11.188.

A fines de octubre se efectuó una reunión de Gibbs con un tal T. Matsuo, inspector de construcciones navales de la marina imperial japonesa, con el capitán Tamari, agregado naval del Japón en Londres, y un representante del Yokohama Specie Bank. Los japoneses ofrecieron comprar ambos buques en £1.600.000, a cual precio Selbourne les había dicho que podrían conseguirlos. De acuerdo a unos apuntes en borrador sobre el tema, el 50 por ciento de esta suma sería pagadero al contado, otro 25 por ciento en abril de 1904 y el saldo en dos cuotas semestrales.

Ante la posibilidad de que el gobierno de Chile endureciera su posición ante las noticias sobre la situación en el Oriente, Gibbs recordaba que las naves aún no estaban listas, y que no podrían ser entregadas en el caso de guerra. Según decía el agregado naval japonés, esta compra no estaba vinculada a los temores de un rompimiento con Rusia, sino que pretendía llenar un vacío en su programa de crecimiento naval. "Si no pueden tener estos buques muy pronto a un precio razonable" -terminaba Gibbs- "comprarán los argentinos, o cualquiera otros que puedan conseguir".⁵¹ Por su parte, los vendedores también se retraían a la espera de obtener mejor precio, y el Presidente de la República comunicó a Gibbs en Chile que prefería demorar la venta de los blindados hasta que el Congreso aprobara el presupuesto, a menos de recibir una oferta no inferior a £1.750.000.⁵²

A mediados del mismo mes Gibbs había recibido una manifestación de interés por los buques de parte del gobierno de Turquía a través de la casa Georg Grotstück de Berlín, firma especializada en la venta de armamentos, y que antes había preguntado por los cruceros *Errázuriz* y *Pinto* y otras naves más pequeñas. Gibbs contestó el 30 de octubre que podrían conseguir los buques al £1.750.000, pero que debían actuar pronto, pues "es casi seguro que se venderán a otro". La premura se debía al rumor que la casa Beeche, Duval realizaba negociaciones para la venta de los buques, y que había hecho una primera oferta a firme, la que fue rechazada.⁵³

El 3 de noviembre el gobierno del Japón nombró a la casa Gibbs como su agente exclusivo para la compra de los buques con una comisión de £30.000. El precio total a pagar no debía exceder de £1.600.000 ya fijados.⁵⁴ La firma presentó una oferta sobre esta base, la que fue rechazada por el gobierno en Santiago, casi al mismo tiempo que el Ministro de Chile en Londres, Domingo Gana, informaba que estaba conversando con los japoneses sobre la base de un precio mayor. Además, había aparecido otro intermediario que declaraba actuar a nombre del gobierno nipón. Ante esta situación un tanto confusa, y a instancias de Gibbs, el ministro de Japón en Londres comunicó a su congénere chileno, el 19 de noviembre, que ellos sólo comprarían a través de Gibbs, a menos que éstos fracasaran en su empeño.⁵⁵ Al día siguiente, empero, el gobierno de Tokio informó a su legación en Londres que suspendía la compra de los blindados chilenos. Según Gibbs, los japoneses habían sido tan agobiados con ofertas de los

⁵¹ AGS a G&Co., Privada 642 30-10-1903, Ms. Gibbs 11.471, Vol. 75. Borrador sobre precios con las tarjetas de visita de T. Matsuo, el capitán C. Tamari y Ttsutaro Aoki del Yokohama Specie Bank. s.f. Ms. Gibbs 11.188.

⁵² AGS to G&Co. Privada 643 11-11-1903, Ms. Gibbs 11.471, Vol. 75.

⁵³ AGS to G&Co. Privada 641 23-10-1903, Ms. Gibbs, 11.471, Vol. 75; Georg Grotstück a AGS, Berlín, 31-10-1903, Ms. Gibbs 11.188.

⁵⁴ Tadasu Hayashi a AGS, Londres 3-11-1903, Ms. Gibbs, 11.188.

⁵⁵ Vizconde Tadesu Hayashi a Domingo Gana, Londres 19-11-1903, Copia, Ms. Gibbs 11.118. AGS a G&Co. Privada 645 26-11-1903, Ms. Gibbs 11.471, Vol. 75. Este tercer agente podría haber sido Sir Edward Read, que también emprendió gestiones en este sentido.

buques por intermediarios autorizados y oficiosos que pensaron que el gobierno chileno estaba urgido por vender, y decidieron retirarse del mercado.⁵⁶

El 25 de noviembre la casa de Valparaíso informaba que el gobierno ruso, a través de la legación chilena en Berlín, había hecho una oferta a firme por los blindados al precio de £1.760.000 pagaderas al contado, pero que se daría preferencia a Gibbs en iguales condiciones. Es probable que este interés de Rusia por comprar los buques se debiera a que supieron que Japón quería adquirir los mismos. En todo caso, esta información imprimió un nuevo ritmo a las negociaciones.

Al día siguiente 26, Gibbs se entrevistó con Domingo Gana quien declaró que la oferta ya había sido aceptada. La afirmación sin embargo, fue desmentida de inmediato por la firma en Valparaíso, agregando que el gobierno chileno esperaría su respuesta. Mientras pedían a Valparaíso que mantuviera abierta las conversaciones, los Gibbs en Londres informaron inmediatamente a Tamari, el agregado naval japonés, y al almirantazgo británico, antes de volver a hablar con Gana. Este último declaró era necesario cerrar el negocio dentro de las 24 horas, lo que para Gibbs era imposible, con lo cual no les quedó más que despedirse y felicitar al Ministro por haber conseguido un precio tan satisfactorio para Chile. Gana, por su parte, llegó a comunicar al Foreign Office que se había aceptado la oferta de Rusia por los blindados. La noticia fue transmitida de inmediato al Almirantazgo donde causó honda preocupación.

Sin embargo, el asunto aún no estaba resuelto. El día 27, la firma de Valparaíso informaba que el Presidente había dado autorización para aceptar un precio de £2.000.000 la que fue revocada al día siguiente a la espera de la oferta de Gibbs, y agregaba que el Ministro de Chile en Londres estaba negociando directamente con los representantes diplomáticos japoneses.⁵⁷

Pese a que el gobierno británico había hecho llegar su inquietud a Tokio y lo instaba a adquirir los buques, los japoneses no mejoraron mayormente su oferta inicial. Más aún, la prolongación de estas conversaciones hasta el 30 de noviembre resultó contraproducente: los japoneses pensaron que la oferta de Rusia no era efectiva, y el 1 de diciembre Tamari comunicó a Gibbs que ponía término formal a las negociaciones.⁵⁸

El mismo día primero se recibía en Londres un telegrama de Valparaíso en el que se ratificaba la oferta de Rusia, esta vez por vía de Flint & Co. de Nueva York. El mensaje terminaba: "Si no pueden ofrecer £1.800.000 proponemos abandonar este negocio".⁵⁹

Por entonces, Gibbs ya estaba nuevamente en contacto con el Almirantazgo, con el que se logró un principio de acuerdo para la venta. Ese mismo día se autorizó a la firma en Valparaíso para cerrar de inmediato siempre que la oferta no fuera usada para obtener mejores condiciones en otra parte. "Compre en nuestro nombre a £1.800.000 y nosotros venderemos a £1.875.000". La oferta fue aceptada por el gobierno chileno, y al día siguiente se confirmaba la operación en Santiago y Londres. Las condiciones de pago serían las siguientes:

£200.000 en letras sobre Londres, cuando el Ministro de Chile en Inglaterra firmara el

⁵⁶ Transcripción de telegrama de Komura (Ministro de Relaciones Exteriores de Japón) a Tamari, 20-11-1903, Ms. Gibbs 11.188; AGS a G&Co. Privada 646, 10-12-1903, Ms. Gibbs 11.471, Vol. 75.

⁵⁷ AGS a G&Co. Privada 645, Londres, 26-11-1903 y PS de 27-11-1903, Ms. Gibbs 11.471, Vol. 75.

⁵⁸ AGS a G&Co. Privada 646 10-12-1903, Ms. Gibbs 11.471, Vol. 75; C. Tamari a AGS, 1-12-1903, Ms. Gibbs 11.188.

⁵⁹ AGS a G&Co. Privada 646 10-12-1903, Ms. Gibbs 11.471, Vol. 75.

contrato; los compradores pagarían las dos últimas cuotas de diciembre y febrero y el fisco chileno giraría el saldo en letras que vencerían el 1 de agosto de 1904.

De la ganancia de £75.000, se deducirían £3.000 por concepto de gastos efectuados, suma que, se esperaba, cubriría algunas comisiones, la pérdida generada por los vales del tesoro recibidos en pago del anticipo, la elevada cuenta por concepto de telegramas, y otros desembolsos. El remanente se distribuiría por mitades entre Antony Gibbs and Sons de Londres y los intermediarios en Chile, es decir, Sandiford, Valdés y Joaquín Díaz Besoain, que desde el mes de octubre aparece vinculado a la venta de los buques.⁶⁰

Después de casi un año de gestiones se había logrado finiquitar el negocio en condiciones ventajosas y la casa de Londres felicitó a Henry Daubeny, principal socio residente en Valparaíso, por su excelente desempeño en este complicado asunto. Gibbs habría preferido una transacción directa entre ambos gobiernos, mediando la respectiva comisión, pero la recíproca reticencia de éstos para hacer una oferta firme de compra o venta al otro obligó a seguir el camino adoptado. Aunque el negocio con Chile quedó amarrado de inmediato mediante una letra de cambio sobre Gibbs en Londres, la venta al gobierno británico sólo se confirmó en la víspera de Navidad cuando éste pagó las £134.000 correspondiente a la cuota de diciembre. Diversos factores demoraron la formalización del traspaso al Almirantazgo hasta el año siguiente. El principal de ellos fue la necesidad de resolver sobre el pago de algunas mejoras ordenadas con posterioridad a la firma del contrato original, por un valor neto de unas £6.000, que el gobierno británico rehusaba cancelar.⁶¹ Más complicado era el hecho que dos de los socios de la firma, los señores Alban y Vicary Gibbs, eran por entonces miembros del parlamento británico. Esto los obligó a renunciar a su cargo y postular en una nueva elección, a la vez que se debía traspasar el contrato a otra sociedad de la cual no formaran parte, de manera que no se vieran inhabilitados posteriormente antes que se completaran los pagos.⁶²

Durante las últimas conversaciones con los japoneses en noviembre, cuando el negocio de los blindados chilenos se creía perdido, la casa Gibbs de Londres pensó nuevamente en los blindados argentinos. El día 26 se envió un telegrama a Valparaíso para que trataran de conseguir de inmediato una oferta a firme por los mismos. La primera noticia recibida fue que los buques serían vendidos en remate el día 30.

El 2 de diciembre, cuando ya se había cerrado el trato con Gran Bretaña por los buques chilenos, Gibbs preguntó otra vez por los blindados argentinos. Al día siguiente Valparaíso informó que las naves no se habían vendido, y que su costo total era de £1.520.000.

La noticia de la venta del *Constitución* y *Libertad* había dado a Gibbs "una cierta reputación para esta clase de negocios". El gobierno japonés seguía como cliente potencial, y se mantenían vigentes los demás contactos establecidos en los intentos para colocar los blindados chilenos. Es posible que estas circunstancias hayan facilitado las gestiones de Francisco Valdés Vergara ante el gobierno de Buenos Aires, a través de José Antonio Terry, las que se resolvieron con bastante prontitud: el 8 de diciembre la casa Gibbs de Valparaíso informaba a Londres que podían

⁶⁰ *Ibíd.*; AGS a G&Co. Privada 640 15-10-1903, Ms. Gibbs 11.471, Vol. 75. Debe ser Joaquín Díaz Besoain, diputado y hombre de negocios.

⁶¹ AGS a G&Co. Privada 647 23-12-1903, Ms. Gibbs 11.471, Vol. 75.

⁶² AGS a G&Co. Privada 646 10-12-1903, Ms. Gibbs. 11.471 Vol. 75; del mismo al mismo, Privada 648 5-1-1904. *Ibíd.*; A Garaventa P., "Crónica Extranjera. Inglaterra, La compra de los buques chilenos", en "Revista de Marina", Vol. 36, Nº 213, marzo 1904, p. 367.

disponer de los acorazados al precio de £1.500.000, más una comisión de £10.000 para Valdés y Sandiford.⁶³

En este caso, las negociaciones resultaron relativamente más fáciles y bastante más expeditas. El 24 de diciembre, el mismo día en que se materializaba el primer pago británico por los buques chilenos, Gibbs vendía el *Moreno* y *Rivadavia* a Japón por cuenta del gobierno argentino al precio indicado más una comisión de £30.000 para sí. El primer pago, por el 10% del valor, se efectuó el 28 de diciembre, y el día 30 se firmaba el contrato definitivo.⁶⁴ Con estas ventas se materializaba el propósito de Gibbs de ayudar a estos países a cumplir el acuerdo de desarme, a la vez de obtener un beneficio para sí.

Una vez incorporados a la marina británica el *Constitución* y el *Libertad* fueron rebautizados *Swiftsure* y *Triumph*, respectivamente.⁶⁵ La compra de los buques chilenos sólo había obedecido a razones de política internacional, y las prevenciones del Almirantazgo británico respecto de las mismas resultaron bastante fundadas. Su armamento no se amoldaba al de los demás buques ingleses, y con el advenimiento, en 1906, de los acorazados más poderosos del tipo "Dreadnought", quedaron obsoletos por cuanto "no podían ni combatir ni arrancar".

Durante la Primera Guerra Mundial, el *Triumph* alcanzó a participar en el ataque a los Dardanelos donde fue hundido por un submarino alemán en 1915. Por su parte, el *Swiftsure* sirvió en Suez y en el Mar Rojo en 1914, antes de acompañar a su gemelo al año siguiente. Pasó a depósito y reserva en 1916; fue usado como blanco de artillería en 1919 y dado de baja en 1920.⁶⁶

⁶³ AGS a G&Co. Privada 645, Londres 26-11-1903 y PS del 27-11-1903, Ms. Gibbs 11.471. Vol. 75; del mismo al mismo, Privada 646 10-12-1903, Ms. Gibbs 11.471. Vol. 75.

⁶⁴ AGS a G&Co. Privada 648, 5-1-1904, Ms. Gibbs 11.471 Vol. 75.

⁶⁵ Además del cambio de nombre oficial las naves fueron bautizadas por los conocedores con los apodos de *Ocupado* y *Vacante*, debido a que se mantuvieron las leyendas en las cerraduras de los servicios higiénicos. Oscar Parkes "British Battleships", p. 439. Agradezco esta referencia al vicealmirante chileno, don Gerald L. Wood.

⁶⁶ H.M. Le Fleming. "ABC Warships of World War I". Combined Volume, (Londres s.f.), pp. 5-7. Agradezco esta referencia al profesor Cristián Gazmuri.