

## CAPITÁN PRAT. EL ACORAZADO OLVIDADO

Autor: Jorge Martínez Busch

Editor: Museo Marítimo Nacional

Año: 2013, 166 pp.

Alexander Tavra Checura\*



Un antiguo proverbio de origen musulmán dice que en su vida un hombre debería completar tres tareas: “tener un hijo, plantar un árbol y escribir un libro”. Así, su pequeña huella quedará en el mundo y habrá algo escrito para recordarlo.

Escribir un libro se refiere al saber o conocimiento útil y provechoso que una persona dejará a las generaciones futuras tras sus estudios e investigaciones. Por el contrario, si tal conocimiento fuera inútil o maligno les podría perjudicar, lo que el Islam condena con fuerza.

Esta noche participaremos de una ceremonia singular en recuerdo del Almirante don Jorge Martínez Busch (Q.E.P.D.), quien se encontraba investigando acerca del principal buque de guerra que Chile tuvo a finales del siglo XIX cuando sobrevino su fallecimiento. Tras su lamentable partida, su trabajo lo completó un selecto equipo humano compuesto por su hija María Soledad, la Secretaria del Archivo Nacional Sandra Silva, la Conservadora del Archivo Histórico de la Armada Cecilia Guzmán y el Curador del mismo, Raimundo Silva, siendo el texto final revisado y prologado por el académico Fernando Wilson.

Gracias a ellos, al entusiasmo del Director del Museo Naval y Marítimo Nacional Contraalmirante

IM Cristián Del Real Pérez, y al decidido apoyo de la Armada, esta noche verá la luz pública la última obra del Almirante Martínez.

Quienes guardamos por el Almirante un profundo afecto y reconocimiento por lo hecho a lo largo de su vida, acompañamos hoy a su distinguida familia para reconocer en su memoria su gran contribución al desarrollo intelectual de los oficiales de marina.

En efecto, nuestro Almirante fue un destacadísimo colaborador de Revista de Marina, cubriendo con sus artículos la totalidad de las áreas de interés profesional. Siendo Comandante en Jefe de la Armada elaboró su magistral tesis del Mar Presencial, impulsando decididamente el desarrollo del vector marítimo institucional y proyectando a la Armada de Chile con gran decisión hacia el Océano Pacífico.

Tras su retiro de la Armada fue un brillante Senador de la República, y continuó su aporte intelectual siendo Director del Instituto de Estudios del Pacífico de la Universidad Gabriela Mistral, y como académico en numerosos foros especializados.

Además de la Oceanopolítica fue un apasionado de la historia de Chile, especialmente cuando la

\* Contraalmirante. Oficial de Estado Mayor. Graduado del U.S. Naval War College. Magíster en Ciencias Navales y Marítimas, mención Estrategia. Master of Arts International Relations, Salve Regina University, Newport, Rhode Island. Miembro de Número de la Academia de la Historia Naval y Marítima de Chile y de la Academia de la Historia Naval y Marítima del Ecuador. Magno Colaborador de Revista de Marina, desde 2003.

Armada se consolidaba. Se interesó en los hechos de los que poco y nada se sabía, para comentar yerros y aciertos de quienes tuvieron la responsabilidad de conformar el poder naval de Chile. Destacó en sus escritos su probada experiencia como Comandante en Jefe a través de sutiles recomendaciones a los futuros líderes navales.

## Obra póstuma

Dicho aquello, iniciaré la presentación del libro póstumo del Almirante don Jorge Martínez Busch, titulado *“Capitán Prat. El acorazado olvidado”*.

En primer lugar me referiré a su relato del contexto del quiebre institucional que llevó a la Marina a involucrarse directamente en la Guerra Civil de 1891.

En el primer capítulo del libro el autor nos introduce –en forma muy clara– en los graves conflictos políticos del Chile post-Guerra del Pacífico, cuando el Congreso desafiaba continuamente las prerrogativas del Presidente. El texto nos permite comprender mejor cómo tales conflictos fueron socavando la tradicional jerarquía y disciplina en la Marina de Chile.

En efecto, las rencillas políticas fueron involucrando a jefes navales de gran prestigio a través de diversas redes del mundo político, social y comercial del Valparaíso de entonces, influyendo en la actitud de la oficialidad naval. El propósito aparente era hacerlos simpatizar con el ejemplo del parlamentarismo británico mediante el cual –según un sector político– se fundaba la grandeza de la Inglaterra victoriana, y lo comparaban negativamente con el fuerte régimen presidencial que existía en Chile.

El autor nos lleva a comprender que la verdadera razón del disgusto de los opositores al sistema vigente, era que el Presidente José Manuel Balmaceda había decidido industrializar el país, para lo cual había expresado públicamente su interés de nacionalizar el salitre y los ferrocarriles, industrias que habían quedado en manos de capitales ingleses al término de la Guerra del Pacífico.

En lo que a la Marina se refería, Balmaceda resolvió realizar un gran plan de repotenciamiento naval, que incluiría bases navales, diques, fortificaciones y nuevos buques, para llevarla a un sitio de liderazgo en América.

El Presidente designó al Contraalmirante Juan José Latorre como Jefe de la Misión Naval en Europa, otorgándole amplios poderes para iniciar el proceso de elegir las nuevas construcciones navales. Al despedirlo, le manifestó: *“necesitamos en Chile una Escuadra digna de este nombre, que nos mantenga en el puesto de honor y de confianza que hemos conquistado en el Pacífico. Ningún Gobierno, medianamente previsor, podría olvidarse que nuestro porvenir está en el mar...”*

El plan de Balmaceda se inició enviando a modernizarse en Inglaterra a los blindados *“Blanco Encalada”* y *“Cochrane”*. El primero de ellos zarpó al mando del Capitán de Navío Jorge Montt, para luego ser seguido por el *“Cochrane”*, al mando del Capitán de Navío Luis Castillo.

Más adelante veremos cómo, estando en Europa, la decisión de Balmaceda detonaría un durísimo conflicto humano y profesional entre Latorre, Montt y Castillo, jefes navales distinguidos que mantenían severas divergencias profesionales desde la Guerra del Pacífico, las cuales, probablemente, se agravaron por la conocida cercanía de Latorre con Balmaceda.

En este capítulo sorprenderá a los lectores enterarse de aspectos muy delicados del carácter del Comandante Jorge Montt, quien resentía que sus compañeros de promoción Latorre, Uribe, y Condell, habían llegado al Almirantazgo mientras él permanecía en una posición de segundo orden. Lo anterior, cuando en opinión de muchos, entre ellos la del historiador Francisco Antonio Encina: *“Latorre era el marino más distinguido de su generación, y sólo era seguido por Montt.”*

## Diseñando el más poderosos de los acorazados

El Almirante Latorre inició en Europa los procesos para diseñar y adquirir las nuevas naves de guerra en medio de un creciente clima de animadversión política hacia el Presidente, tanto en Chile como en Inglaterra. Su profesionalismo y fuerte carácter le hizo requerir de Mr. James Reed, quizás el mejor arquitecto naval de la época, el diseño de un buque acorazado en base a su propia experiencia operativa.

Su criterio profesional lo expresó así: *“La victoria será del blindado que lleve al combate los últimos*

*perfeccionamientos de la ciencia, tanto para atacar, como para defenderse...*"

En esta parte del libro apreciaremos cómo Latorre evaluó muy acertadamente los diseños propuestos, versus potentes razones técnicas y financieras, llegando a descubrir graves errores en las propuestas inglesas. Indiferente a los honores brindados a su persona por la Corte, Latorre informó al Gobierno que la construcción del nuevo buque acorazado en Inglaterra era inviable, y recomendó encargarlo a Francia, al igual que dos cruceros exploradores. En cuanto a los astilleros ingleses, propuso encargarles dos modernísimos cazatorpederos, y una flotilla de escampavías para atender Magallanes.

Fundamentó su proposición diciendo: "*cuando se trata de la adquisición de nuestra más poderosa nave de guerra, no acepto otro procedimiento sino que la conveniencia para el país...*"

Su decisión fue agriamente resistida por Montt quien, tras comandar el "*Blanco Encalada*" durante su modernización en Inglaterra, había sido designado como Comandante del nuevo acorazado a construirse en Francia. Lo secundó en sus críticas el Comandante Luis Castillo del "*Cochrane*", modernizándose en Inglaterra. Ambos jefes navales argumentaban que los astilleros franceses carecían de la experiencia de sus pares ingleses, exigiendo que la construcción del acorazado y los cruceros se encargara a Inglaterra. Como consecuencia, Montt renunció a su mando y Castillo relevado, regresando ambos a Chile.

Para quienes fuimos formados en la Escuela Naval, dolerá leer los ácidos comentarios expresados por el Almirante Latorre acerca de la actitud asumida por Montt y Castillo, todos quienes provenían del mismo "Curso de los Héroe" de 1858, al que Prat también perteneciera.

El primer capítulo finaliza describiendo la crisis política que el Congreso detonó contra el Presidente Balmaceda a fines de 1890, al destituirlo por haber aprobado el Presupuesto del año siguiente sin su acuerdo. Acuerdo al cual el propio Congreso se negó sistemáticamente a concurrir.

Los Presidentes del Senado y de la Cámara de Diputados, los responsables de la crisis política, buscaron apoyarse en las Fuerzas Armadas. No los oyeron en el Ejército y recurrieron al Almirantazgo, que tampoco les escuchó. Mediante

una declaración formal escrita por dichos líderes políticos, solicitaron a la Marina "restituir la institucionalidad del país", reconociendo al Capitán de Navío Jorge Montt –quien no ejercía mando a flote– como "Jefe de División Naval". Luego, procedieron a embarcarse en la Escuadra, la que zarpó al norte de Chile enarbolando la bandera presidencial.

Con dicho acto se inició la trágica Guerra Civil de 1891. Los cinco Almirantes de la Marina se negaron a tomar partido y en Europa, el Almirante Latorre repudió la acción de sus pares autoexiliándose en Francia, donde permanecería por varios años más.

En el segundo capítulo, el autor nos retrotrae al proceso de diseño del acorazado a construirse en Francia. Para ello nos ilustra con planos originales y antecedentes inéditos con comentarios escritos por el propio Montt, que están custodiados en el Archivo Nacional. Dichos documentos nos permiten interiorizarnos de los arduos desvelos y las nuevas tecnologías que previamente, Latorre consideró en el diseño y construcción del acorazado que llevaría como nombre, "*Capitán Prat*".

Fiel a su método, el Almirante Martínez nos ilustra luego acerca de los importantísimos adelantos técnicos que la nave incorporaría. Por ejemplo, sería la primera nave del mundo en incorporar motores eléctricos para mover sus cuatro torres de artillería e izar su munición. Todos los instrumentos de puntería y el sistema de gobierno serían eléctricos, y una coraza de 30 centímetros de espesor a lo largo de su casco, le haría invulnerable a toda la artillería existente de cualquier nave de Sudamérica y Estados Unidos. Otros artilugios eran sus tubos lanzatorpedos y una poderosa batería secundaria.

Tales logros se consiguieron en un diseño extremadamente compacto de un acorazado que desplazaría apenas 7000 toneladas, y que podría disparar en los 360 grados en forma continua con tres de sus cuatro torres de cañones de 240 milímetros. Además, mediante dos plantas destiladoras de agua, el acorazado "*Capitán Prat*" proveería de agua continua y caliente a su dotación.

Anecdóticamente, el capítulo dos finaliza mencionando que las tripulaciones de la Escuadra, siempre dadas a caracterizar sus naves, al ver llegar

el acorazado "*Capitán Prat*" a Chile lo bautizarían como "la plancha económica", ya que desde lejos les parecía así por su pronunciado espolón, la forma inclinada de su popa y su corta eslora.

En el tercer y último capítulo, el autor nos recuerda que el acorazado "*Capitán Prat*" fue finalmente entregado en Francia en abril de 1893, incorporándose al servicio en Chile en agosto de ese año, una vez superadas múltiples demoras del astillero y numerosos defectos técnicos encontrados en sus nuevos sistemas.

Lamentablemente, este formidable acorazado había nacido muy adelantado a su época y además, marcado negativamente por los gravísimos conflictos humanos y políticos que rodearon la Guerra Civil de 1891.

Quizás por el simbolismo que encerraba, su primera comisión cumplida en Chile la ordenó directamente el entonces Vicealmirante Jorge Montt, electo Presidente de Chile tras la Guerra Civil. Ésta, fue concurrir al puerto de Caldera para participar con toda su dotación en la inauguración del mausoleo en memoria de los 200 marinos del blindado "*Blanco Encalada*" caídos por las manos de sus pares de los novísimos cazatorpederos "*Lynch*" y "*Condell*", ordenados construir en el plan naval del Presidente Balmaceda.

A continuación el autor nos conduce a revisar el historial del acorazado "*Capitán Prat*", el cual registra años muy buenos, y otros no tanto, entre los cuales se incluyen una seria varada en Quintero y la explosión de una santabárbara, aunque siempre se mantuvo desempeñando importantes y diversos roles, tales como buque insignia de la Escuadra y luego, buque madre de submarinos apoyando el desarrollo de esta novel arma; también fue buque ténder de cadetes realizando numerosos cruceros por nuestras costas hasta que, en 1942 se ordenó su desguace tras 49 años de servicio.

En mi opinión, en este tercer capítulo el Almirante Martínez entrega un claro mensaje para quienes deban diseñar y adquirir los nuevos buques de combate: una Marina profesional debe evaluar e integrar cuidadosamente los mejores avances tecnológicos posibles, pero siempre en el contexto del conjunto del poder

naval posible de mantener, y sin dejar de lado la formación del personal.

En el caso del acorazado "*Capitán Prat*", nos explica cómo entonces sólo se había considerado enviar a algunos oficiales a instruirse en Marinas europeas, omitiéndose la formación técnica de la gente de mar que para entonces carecía de las competencias mínimas para asimilar nuevas tecnologías. Además, el autor comenta la negativa práctica de los Gobiernos de turno de disponer que las naves de guerra quedasen en estado de "desarme" para lograr supuestas economías, lo que en el caso del acorazado "*Prat*" agravó su ya compleja mantención.

El Almirante Martínez también nos invita a aquilatar los efectos negativos al interior de la Marina cuando los conflictos humanos y políticos dividen al cuerpo de oficiales. En este caso, aquellos conflictos afectaron gravemente el proceso de nacimiento, diseño, construcción y vida del acorazado destinado a ser el principal buque de guerra de Chile, y de América.

Además nos recuerda cómo, en 1891, el liderazgo del Almirantazgo falló completamente al permitir, con su pasividad, que la Marina fuera liderada por un Capitán de Navío, que se dividiera, y que combatiera entre sí en una cruenta Guerra Civil cuyos pormenores reales recién se comienzan a develar a través de investigaciones serias como las de esta obra.

Estoy seguro que los lectores apreciarán la obra póstuma del Almirante Martínez y que su lectura no los dejará indiferentes, sobre todo porque en sus páginas refleja la experiencia del investigador comprometido con el estudio crítico de la historia de su Marina, a la que siempre sirvió con pasión y con honor.

Finalizo, refiriéndome al autor de esta obra, Almirante Jorge Martínez Busch citando palabras del ex Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Miguel Vergara Villalobos, las cuales me representan fielmente:

*"Modelos de rectitud y consecuencia como los que el Almirante Martínez nos legó, son los que se echan de menos en el Chile de hoy. Muchas gracias, mi Almirante, por haber sido quien fue..."*

\*\*\*