

## EL ROL DE LA COMPRA DE ARMAMENTOS EN LA POLITICA EXTERIOR CHILENA: EL CASO DE LAS RELACIONES CON ARGENTINA, BOLIVIA Y PERU ENTRE LOS AÑOS 1871-1875\*

HAMISH I. STEWART STOKES Y CLAUDIO CABELLO PIZARRO\*\*

El balance del poder militar entre los países del Cono Sur siempre ha sido y sigue siendo, a pesar de todos los esfuerzos recientes de los diferentes gobiernos involucrados para aminorar las tensiones, un problema serio para las relaciones internacionales del área en cuestión. Uno de los aspectos más conflictivos siempre resultó ser, y todavía es, la compra en el exterior de armas que pudieran ser consideradas como estratégicas. Un ejemplo reciente es la hábil campaña periodística llevada a cabo en medios de comunicación de masas extranjeros en contra de la compra por Chile de aviones F-16. Sin embargo, la situación en el siglo diecinueve no era muy diferente.

El objetivo del trabajo es examinar un caso donde la compra por Chile de dos avanzados buques blindados, el *Cochrane* y el *Blanco Encalada*, jugó un importante rol en las relaciones exteriores de Chile con sus vecinos durante la primera mitad de la década de 1870. Además, el trabajo tiene la intención de examinar el rol de la representación chilena en Europa, y especialmente el de Alberto Blest Gana, el ministro chileno en Londres y París, en estas compras, ya que una parte muy importante del trabajo en Europa de los diplomáticos chilenos durante el siglo diecinueve consistía en llevar a cabo adquisiciones de esta naturaleza.

Historiadores peruanos y bolivianos han hablado en forma sostenida de la política armamentista chilena antes de la Guerra del Pacífico, viéndola como parte de un oscuro complot expansionista. Analizaremos un caso específico durante la década de 1870: la compra por parte de Chile de dos acorazados, el *Cochrane* y el *Blanco Encalada*, y el rol de esa compra en las relaciones de Chile con sus vecinos.

La Guerra con España iniciada en 1865 sorprendió a Chile en una condición casi indefensa, tanto por mar como en tierra. Ninguno de los puertos de Chile tenía fortificaciones modernas, mientras que la Armada consistía en la corbeta de madera *Esmeralda*, con diez cañones de bajo calibre por banda, y dos pequeños vapores de 5 y 2 cañones, tan inútiles que estaban en venta.

Durante la guerra lograron capturar la goleta española *Covadonga*, de tres cañones, que paso a formar parte de la Marina chilena. Este hecho determinó el bombardeo de Valparaíso, completamente indefenso, quedando destruidas las instalaciones fiscales y los almacenes de aduana, además de muchas propiedades urbanas y bodegas privadas.

La escuadra peruana en 1865 era más importante que la chilena. Contaba con las fragatas *Amazonas* y *Apurímac*, las corbetas *Unión* y *Americana*, el bergantín *Guise* y otras naves de importancia menor. El puerto de Callao estaba fuertemente fortificado, y dotado de suficiente artillería moderna para rechazar un ataque

\* Forma parte del proyecto de investigación HUM1 02-0304 de la Dirección General de Investigación de la Universidad de Playa Ancha y fue presentado en el V Congreso Argentino-Chileno de Estudios Históricos e Integración Cultural en San Juan, República Argentina, en el año 2003.

\*\* Facultad de Humanidades, Universidad de Playa Ancha, Valparaíso, Chile. [stewart@upa.cl](mailto:stewart@upa.cl)

español. Durante el transcurso de la guerra, Perú recibió dos modernas naves, el monitor Huáscar desde Inglaterra, y la fragata blindada Independencia, desde los Estados Unidos, que aseguraban su predominio naval, siendo el último superior al primero. Después fueron adquiridos el Manco Capac y el Atahualpa, antiguos monitores de la Guerra de Secesión norteamericana, adonde jugaron un rol impresionante en los ríos del continente norteamericano, debido a su gruesa artillería y blindaje, pero que resultaron no poseer condiciones marinas para aguas abiertas, y entonces sirvieron a los peruanos como baterías flotantes.

Los desastres experimentados durante la guerra obligaron a Chile a preocuparse de sus defensas. Se construyeron fortificaciones en Valparaíso y se les dotó de cañones Armstrong de grueso calibre. Las fortificaciones coloniales en otros puertos fueron reparadas y puestas en servicio. Se adquirió también artillería Krupp para el ejército y otros armamentos, tanto en los Estados Unidos como en Europa.

En medio de la lucha, el gobierno intentaba adquirir una nave en los Estados Unidos, valiéndose de las gestiones de Maximiano Errázuriz. Errázuriz era uno de los agentes de confianza, junto con Benjamín Vicuña Mackenna, que el gobierno chileno había enviado a ese país para apoyar al representante regular en la compra de pertrechos y propaganda en contra de España. Las instrucciones que recibió del Ministerio de Guerra ordenaron en forma especial arreglar la compra: "Un monitor de la clase más formidable posible por su artillería, espesor de blindaje, su andar y resistencia para los golpes de espolón.

En su defecto: Dos corbetas de primera clase, armadas con sus cañones de a 150 cada uno, montados en batería y en correderas de colizas giratorias"<sup>1</sup>.

Errázuriz sí logró arreglar la compra de un blindado muy poderoso, el Dundenberg, pero lo sorprendente fue que la compra resultó impedida no por las autoridades españolas o norteamericanas, sino por el representante de Perú, su aliado en la causa común<sup>2</sup>.

Chile también había ordenado en Inglaterra la construcción de dos corbetas de madera con algún blindaje, la Chacabuco y la O'Higgins, que cargaban 9 cañones cada una, y una vez terminada la guerra en 1868, gestionó su salida a través de un pacto con España, logrado por los ministros chilenos en Londres, Maximiano Errázuriz, primero, y Alberto Blest Gana, después, que permitía que cada país podría retirar armamentos y buques retenidos en Inglaterra debido a las leyes de neutralidad. A pesar de haber informado al gobierno peruano, y haberle invitado a participar en el arreglo, el gobierno chileno de nuevo se encontró con la resistencia de Perú que se oponía al zarpe de las naves y entorpecía los trámites finales. El representante peruano, con la amplia aprobación de su Gobierno, pretendió que no había sido informado por los representantes chilenos y después incluso insinuó al Gobierno inglés que Chile y Perú estaban en guerra<sup>3</sup>.

El hecho es que, a pesar de la alianza chileno-peruano-ecuatoriano-boliviana en contra de España, los sentimientos peruanos hacia Chile siempre fueron algo tirantes, aunque esta situación se había aquietado un tanto durante la administración del general Prado, quien firmó el Tratado de Alianza de 1866 que estableció la liga defensiva en que se basó la guerra. Sin embargo, Prado fue derrocado el 7 de enero de 1867 por la sublevación de la Guarnición de Arequipa promovida por el general Canseco, quien hizo anular todos los actos de Prado, incluyendo la alianza. La mala voluntad de los gobernantes peruanos hacia Chile se manifestó también durante el Gobierno de José Balta que, pese a la lucha conjunta librada contra España, resistió la liquidación de la deuda por suministros entregados a la escuadra de Perú y otras sumas facilitadas por entonces. A ese cuadro se agregaban para Chile las antiguas disputas fronterizas con Bolivia y, de manera más grave aún, el litigio con Argentina por la Patagonia, que se prolongaba sin visos de arreglo.

Estos hechos indicaban que la amistad de Perú no era sólida, que un cambio de gobierno o cualquier otra circunstancia podían crear una situación conflictiva. Quedaba claro que el poderío naval era un elemento de primer orden tanto para Chile como para Perú, no solamente frente a potencias extracontinentales, sino de manera más importante frente a los países del continente sudamericano. Sin embargo, no todos en Chile se daban cuenta de la real situación y entre ellos estaba el mismo Presidente José Joaquín Pérez, el cual se opuso tenazmente a los repetidos intentos de su ministro del Interior, Abdón Cifuentes, para convencerle de la urgente necesidad de que Chile se armara en el mar para contrarrestar toda posible ofensiva de la poderosa armada peruana. Tampoco tuvieron resultado las opiniones de Adolfo Ibáñez, en ese entonces el encargado de Negocios de Chile en Perú, sobre la urgencia de armarse:

<sup>1</sup> Valle, Carmen, *Don Maximiano*, Santiago, Ed. Alonso de Ercilla, 1954, 68.

<sup>2</sup> *Ibidem*, 70-76.

<sup>3</sup> Rojas Valdés, Ximena, *Don Adolfo Ibáñez: Su gestión con el Perú y Bolivia, 1870-1879*, Santiago, Ed. Andrés Bello, 1970, 72.

Todas estas cuestiones deben decidirse amistosamente; pero mucho sería de desear que en la balanza de esas decisiones pesase no sólo la justicia que puede asistarnos, sino también el respeto a nuestro efectivo, débil e insignificante, hoy en presencia de la poderosa escuadra peruana y de las armas perfeccionadas y de precisión de que está dotado su ejército<sup>4</sup>.

Entonces, solamente en 1871, con la nueva administración de Federico Errázuriz Zañartu, se tomaron dos decisiones de vital importancia. En las primeras sesiones del Consejo de Estado, Abdón Cifuentes, ahora ministro de Justicia, Culto e Instrucción Pública, presentó dos proyectos de ley: la primera, la creación del Ministerio de Relaciones Exteriores independiente del Interior y la segunda, una petición al Congreso Nacional de la suma de dos millones de pesos para la construcción de dos blindados y de doscientos mil pesos para una nave destinada al servicio de la colonia de Magallanes. En el Congreso se discutió sobre el tamaño y tipo de los buques; llegando a la decisión de encargar a Alberto Blest Gana, ministro de Chile en Londres y París, la tarea de contratar la construcción en Inglaterra de dos blindados de porte mediano.

Blest Gana, en una carta del 31 de marzo de 1873 a Adolfo Ibáñez, entregó los detalles de cómo en abril de 1872 se contrató el Cochrane con los astilleros de Hull y el Blanco en junio del mismo año:

Careciendo de todo conocimiento especial en la materia, pensé en el acto de recibir las instrucciones a que me vengo refiriendo que el camino más seguro de acierto en el desempeño de tan delicada comisión era someter el caso a una alta autoridad en materia de construcciones navales, reservando a mi criterio resolver en vista de las circunstancias el grado de confianza que debiera concederle.

La elección no era felizmente dudosa, Mr. E. J. Reed, ex arquitecto naval del Almirantazgo Británico, salido de esa posición por motivos ajenos a su competencia profesional universalmente reconocida y cuya pérdida para los arsenales de S. M. era frecuentemente deplorada por los más altos miembros de su Gobierno en la cámara de los comunes, descollaba sobre todas las otras especialidades...

En mi referida comunicación de 15 de mayo he explicado cómo teniendo a Mr. Reed de consultor a mi lado, después de examinar las diversas propuestas elevadas por las distintas compañías constructoras, rechazando unas por lo exorbitante de sus precios, y otras por la falta de estabilidad de las naves según los planos acompañados, arribé a celebrar el contrato por uno de los blindados con la Compañía de Earl, que tiene sus astilleros en Hull.

Algún tiempo después y seguro que el camino seguido para la contratación del primero era el más acertado, contraté con la misma firma el segundo blindado.

Al mismo tiempo entraba en arreglos con los señores Green Hermanos de Greenwich para la construcción del vapor destinado a la colonia de Magallanes y con los señores Reunie, en pos de varios embarazos suscitados por la informalidad de otros proponentes; ...<sup>5</sup>

Las gestiones de Blest Gana fueron rápidas y eficientes, ya que no solamente se preocupó de la inmediata contratación de los astilleros, sino también de equipar los buques en forma adecuada, pues "tan pronto como se comenzó la construcción de estas dos baterías fijas blindadas, me ocupé de contratar su armamento principal, a fin de que concluidas puedan ser inmediatamente armadas y no sufran por estas circunstancias el menor retardo"<sup>6</sup>.

Pero a pesar de todo el esfuerzo de Blest Gana, y de la preocupación constante del ministro de Relaciones Exteriores Ibáñez, la obra no resultó muy fácil. A pesar de todos los empeños, los blindados demoraron más de lo que se había presupuestado y fueron entregados con atraso:

"Hay ciertos esfuerzos en punto a obras materiales que están condenados a la esterilidad, por más enérgica que sea la voluntad de hacerlos eficaces. Tal es lo que a todos en la construcción de naves. Ni el Gobierno británico con todas sus precauciones, ni ningún otro de lo que acudes al mercado inglés, consiguen hacerse entregar al tiempo prefijado esta clase de embarcaciones. La prueba de ello es que los contratistas no admiten, como sucedió en mi caso, que se estipule una recompensa o pre-

<sup>4</sup> Cifuentes, Abdón, *Memorias*, Santiago, 1928, tomo 1, 154.

<sup>5</sup> Alberto Blest Gana a Adolfo Ibáñez. París, 31 de marzo de 1873. Archivo Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (en adelante: AMRECH). Legación de Chile en Francia y Gran Bretaña. T. 11, 1873-1875, 43-44.

<sup>6</sup> *Ibidem*, 44.

mio por entrega anticipada, porque están seguros de no poderlo ganar. A estas razones provenientes de las dificultades de tales obras y de la habilidad de los obreros que la trabajan, agregue V. las peculiares del año, es decir, las excepcionales lluvias, los precios nunca vistos del carbón y del fierro, y las huelgas cotidianas que han colocado a los obreros en situación de fijar ellos mismos las horas de trabajo, y tendrá V. que aunque el interesado duerma al pie de la obra, y reclame todos los días, el atraso es inevitable. El caso del "Toltén" por ejemplo es muy elocuente. Como prueba de lo que son estas dificultades, Ihia, casa constructora de primer orden, que hace máquinas y buques para el Gobierno inglés, toma a su cargo la construcción de este buque que tiene poco más de ¡350! toneladas, que no es de guerra, ni tiene dificultad, y que está vigilado por el capitán Señoret, ansioso de volverse a Chile, y por sus oficiales. ¡Pues bien, a pesar de todo esto, los constructores se han excedido de más de cinco meses en la entrega! Otro tanto sucede con el "Magallanes", que es sólo de 700 y tantas toneladas y no tiene blindaje<sup>7</sup>.

El aumento de las tensiones y los rumores de una posible guerra entre Chile y sus vecinos, Argentina, Bolivia y Perú, hicieron que la situación se volviera más preocupante. En caso de una guerra, Inglaterra, debido a su ley de neutralidad, no podía dejar salir de su territorio armamentos de ninguno de los países beligerantes, y Chile se habría quedado indefenso en el mar ante las fuerzas de Perú y Argentina. Así resulta explicable la preocupación expresada en la correspondencia de Ibáñez y Blest Gana, ante la posibilidad de una posible ruptura de relaciones entre las repúblicas del Cono Sur; aun sin que tuvieran conocimientos de la existencia del Tratado Secreto de Alianza Defensiva de 1873 entre Perú y Bolivia, y de los intentos de la diplomacia peruana para aprovechar el diferendo limítrofe entre Chile y la República Argentina, consiguiendo la adhesión del último al tratado en cuestión.

Blest Gana constantemente escribió con angustia a la Cancillería chilena pidiendo que a toda costa se mantuviera la paz "hasta que los elementos marítimos que aquí preparamos estén concluidos... Quiera Dios que mis alarmas no se realicen, y que tengamos tiempo de adquirir lo que necesitamos para hablar con autoridad"<sup>8</sup>. Blest Gana estuvo consciente desde el comienzo de la operación de los posibles peligros:

Quando me ocupé de la contrata de éstos (los buques) tuve muy presente una emergencia de esta clase y al efecto mantuve secreta toda mi negociación. Pero vino después la necesidad de satisfacer la tremenda curiosidad parlamentaria y el Gobierno tuvo que poner en la Memoria Ministerial todos los antecedentes del asunto. Desde entonces, hecho el negocio del dominio público, nuestras naves han estado expuestas a las contingencias de su posición y lo estarán así, hasta que salgan, sin que haya medio práctico alguno de hacer frente a una repentina noticia que nos llegará por acá, anunciando un rompimiento con cualquier país<sup>9</sup>.

De los tres buques en construcción en Inglaterra en ese momento, el único que podría salvarse de los efectos de la ley, previo aviso de 24 horas, era el buque-aviso Magallanes que estaba destinado al servicio y defensa de los canales del sur de Chile y del Estrecho de Magallanes. Pero a pesar de todo el ingenio de Blest Gana los dos blindados no tenían salvación:

El solo recurso, y muy dudoso, que podría tentarse si el buque Almirante Cochrane (que es el que está en el agua) pudiera remolcarse fuera de las aguas inglesas, sería traerlo a Francia y hacerlo volver después a Inglaterra con bandera chilena. Mas esto sólo lo salvaría del embargo, pero no de la imposibilidad de continuarse y armarse, lo que casi equivaldría a lo primero.

Y aún dado el caso de los acontecimientos no permitan concluirlo, queda el problema no poco arduo de mandarlo, de modo que, si llegará a estallar un rompimiento cuando ya esté en viaje, no caiga en poder del enemigo. Preocupado de esta emergencia me había puesto a dar pasos antes de recibir la carta que contesto, para buscar el modo de evitarla. Estos pasos no han producido todavía un resultado definitivo. Mi plan consiste en que la Compañía Earl lleve el buque como propiedad suya (simuladamente si es preciso), de manera que en caso de accidente pueda reclamarlo como propiedad de súbditos británicos. De este modo (si es que puede emplearse) se conseguiría por lo menos salvar el buque, y que no se haría uso de él, y no se perdería...<sup>10</sup>.

<sup>7</sup> Alberto Blest Gana a Adolfo Ibáñez. (Correspondencia particular). París, 25 de julio de 1873. AMRECH. Vol. 559, 2-5.

<sup>8</sup> *Ibidem*, 2.

<sup>9</sup> Alberto Blest Gana a Adolfo Ibáñez. (Correspondencia particular). París, 16 de febrero de 1874. AMRECH. Vol. 559, 1-2.

<sup>10</sup> Alberto Blest Gana a Adolfo Ibáñez. (Correspondencia particular). París, 27 de marzo de 1874. AMRECH. Vol. 559, 9-10.

Durante este período, Perú siempre estuvo pendiente de la futura superioridad de la armada chilena desde el momento en que los nuevos blindados lograban llegar a Chile. Por esta razón, la Cámara de Diputados de Perú, adonde el gobierno tenía una amplia mayoría, en sesión secreta trató el asunto. Discutieron los informes de inteligencia que el representante peruano en Londres había enviado acerca de los buques y los supuestos comentarios hechos por los oficiales chilenos que habían sido enviados desde Chile para supervisar la construcción. Pidieron que el Ejecutivo destinase dinero suficiente para asegurar la superioridad naval peruana. Este intento fue postergado para otra sesión secreta y aparentemente nunca más fue tratado.

Este interés de Perú se hizo aun más fuerte cuando comenzó las negociaciones con Bolivia, acerca del Tratado Secreto. Le convenía que ésta se decidiera antes de que los blindados chilenos estuvieran listos. Cuando Carlos Walker Martínez, representante chileno en La Paz, inició las negociaciones con el Gobierno boliviano que culminará en el Tratado de Límites de 1874, Perú intensificó sus esfuerzos para lograr obstaculizar las negociaciones y de convencer al gobierno argentino de unirse a sus planes.

Uno de los factores más importantes que puso fin a la tensa situación creada por las intenciones peruanas de lograr la adhesión argentina al Tratado Secreto, fue la llegada del Cochrane a Chile. Sin embargo, no se debe ignorar el importante rol de la firma del Tratado chileno-boliviano de 1874, y para Argentina los problemas fronterizos que no podían solucionar con Bolivia, la amenaza brasilera, y las dificultades políticas que enfrentaba el Gobierno de Sarmiento a fines de su gestión. El Presidente Errázuriz había ordenado, en vista de la crisis, la salida de Inglaterra del Cochrane tan pronto como su artillería estuviera lista, sin el forro de zinc y madera recomendado por el ingeniero Reed y sin aquellos detalles que no fueran esenciales para el combate. El 25 de diciembre de 1875 el buque anclaba en la rada de Valparaíso, y el 24 de enero de 1876 lo hacía el Blanco. Posteriormente, una vez despejadas por lo menos temporalmente las nubes de la guerra, el Cochrane pudo volver a Inglaterra para ser concluido.

La importancia que tuvo el fortalecimiento de las defensas chilenas tanto en tierra como en el mar durante estos años parece no haber dejado huellas profundas entre la clase política chilena de la época. En 1878, el gobierno chileno decidió vender el Cochrane y el Blanco Encalada, un proyecto que si se hubiera tenido éxito habría dejado a la escuadra reducida a unos pocos barcos de madera incapaces de hacer frente a una guerra moderna. El Cochrane fue enviado a Europa con el objeto de ponerlo en venta, y también para hacerle algunas modernizaciones. En marzo de 1878, Alberto Blest Gana, aprovechando la guerra entre Rusia y Turquía, que se temía podría extenderse por toda Europa, ofreció ambos buques a Gran Bretaña. Pero el almirantazgo ya había adquirido otras naves más nuevas y no tenía interés en los blindados. Entonces se pensó en la posibilidad de venderlos a Rusia o Turquía; pero por suerte las negociaciones se alargaron, y a Blest Gana le pareció más prudente detenerlas y enviar al Cochrane de vuelta a Chile debido a la complicada situación con Argentina:

Habría podido tentar otros caminos para vender esta nave, como el ofrecerla a la Rusia o al Austria; mas, para ello era menester detenerla por un tiempo indeterminado, lo que no me ha parecido prudente, atendiendo a las circunstancias. Estas, en efecto, no son las mismas que en los momentos en que propuse la venta al gobierno inglés. Entonces, todo me hacía suponer que la cuestión Argentina estaba definitivamente arreglada por un convenio sobre arbitraje; mientras que hoy, según cartas llegadas últimamente, parece que hay muchos temores que el Congreso argentino no preste su aprobación al convenio y que todo vuelva al estado en que se hallaba antes. En esta incertidumbre, no era posible postergar el viaje del 'Cochrane' sin la seguridad completa de poder efectuar la venta, y de aquí la orden de ponerse en viaje<sup>11</sup>.

Lo interesante es que no hay ninguna mención de Perú o Bolivia en las cartas intercambiadas entre Blest Gana y el Presidente Pinto, concerniente a la venta de los blindados, a pesar de que ya habían comenzado las acciones bolivianas en contra de la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta, que finalmente sería la causa de la Guerra del Pacífico<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> Alberto Blest Gana a Aníbal Pinto, París 16 de marzo de 1878 en Fernández Larraín, Sergio, *Epistolario Alberto Blest Gana 1856-1903*, Santiago, Editorial Universitaria, 1991, 278.

<sup>12</sup> *Ibidem*, 277-288.