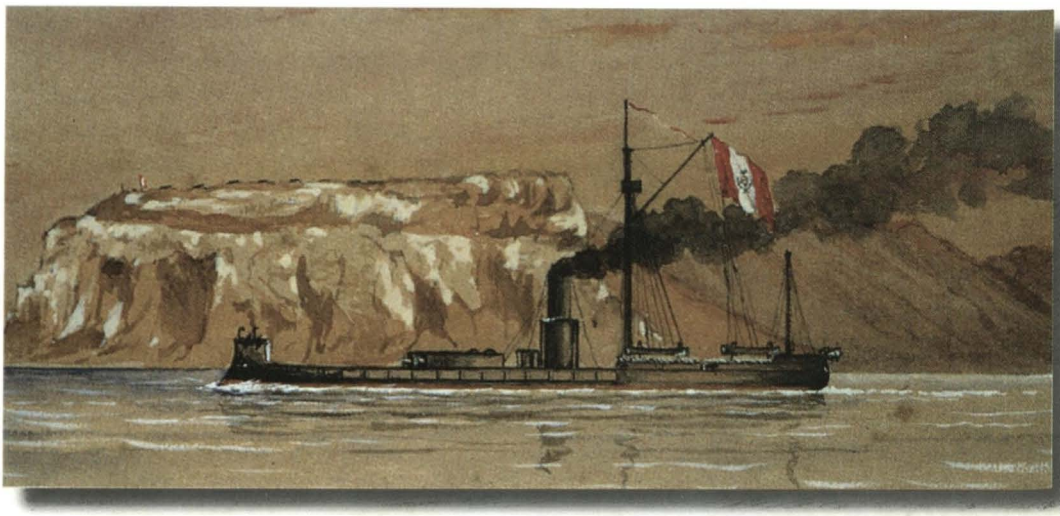


Blindado peruano *Huáscar*, buque que al mando del Gran Almirante Miguel Grau, durante seis meses desafió a la poderosa Escuadra chilena.
(Reproducido de Hill, Richard. *War at Sea in the Ironclad Age*. p. 185)

El buque construido para combatir al *Huáscar* y la *Unión*

CAPITÁN DE FRAGATA JOHN RODRÍGUEZ ASTI



La denominada "Campaña Naval" desarrollada a inicios de la Guerra del Pacífico, fue un episodio que ha quedado registrado en la historia naval, porque prácticamente un solo buque, el blindado peruano *Huáscar*, enfrentó exitosamente a una Escuadra inmensamente superior en lo que a medios materiales se refiere. El accionar de Grau, sus hombres y su nave, no sólo paralizó el esfuerzo del entonces enemigo en el mar, sino que impidió pudiese proyectar sus fuerzas sobre territorio peruano.

Durante el periodo comprendido entre los meses de mayo y setiembre de 1879, la Escuadra chilena, bajo un concepto estratégico ofensivo, falló en obtener el control del mar, frente a una Escuadra peruana disminuida aún más luego del desastre en Punta Gruesa, pese a contar con los elementos navales necesarios para hacerlo. El infructuoso bloqueo en Iquique, la pérdida de la *Esmeralda* en dicho puerto, la fracasada expedición al Callao para destruir a las naves peruanas y las incursiones sobre costas chilenas, hechos a los que se sumó la captura del transporte *Rímac* en julio de 1879, demostraron serios errores de apreciación hacia sus oponentes, por parte de los mandos navales chilenos.

A través del tiempo, la versión que ha trascendido sobre lo ocurrido en aquel conflicto no ha mostrado necesariamente la manera de cómo en Chile, sus autoridades políticas y más aún sus mandos navales, tuvieron que afrontar durante casi seis meses, el hecho que un solo buque, inferior en poderío a sus blindados, lograse burlar todos sus planes y esfuerzos por lograr el control del mar.

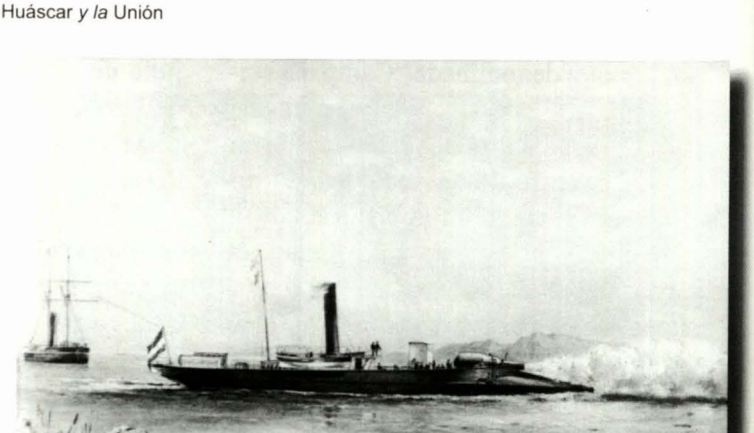
Al respecto, existe un episodio que ha pasado casi inadvertido, que puede demostrar el gran temor que despertó el *Huáscar* y su exitosa campaña en el país sureño, el mismo que será materia del presente artículo.

A principios de 1879, el Gobierno de Chile envió a Europa una comisión naval conformada por el capitán de navío Luis Alfredo Lynch[1] y su hermano, el teniente 1° Luis Ángel Lynch, la misma que fue puesta a órdenes de la legación chilena en París, por ese entonces a cargo del diplomático Alberto Blest Gana[2]. Las instrucciones impartidas a ambos oficiales,

1 Lynch Zaldivar, Luis Alfredo (Santiago, 1834-Paris, 1883). Nacido en Santiago, ingresó a la Armada en 1848, y era hermano de Patricio y de Julio, ambos marinos. Siendo capitán de navío, Luis Alfredo Lynch fue enviado a Europa y se hallaba en París como jefe de la Comisión naval chilena, cuando se produjo la Guerra del Pacífico. Durante el conflicto se encargó en coordinación con el Ministro de Chile en París y Londres, Alberto Blest Gana, de supervisar la construcción del crucero *Arturo Prat* la compra de per trechos navales, así como de intentar desbaratar los esfuerzos peruanos en la adquisición de buques y material bélico. Por sus servicios en Europa, fue ascendido a contralmirante, grado con el cual falleció en París, el 3 de diciembre de 1883.

2 Alberto Blest Gana (Santiago, 1830-Paris, 1920). Novelista y diplomático chileno, considerado el padre de la novela chilena. Fue hijo del irlandés William Blest y de la chilena María de la Luz Gana López. Real izó sus estudios en la Academia Militar y los perfeccionó en Francia. De tendencia liberal, fue nombrado intendente de la provincia de Colchagua y a partir de 1866 fue representante diplomático de Chile en Washington, Londres y París. Entre los logros más exitosos para su país destacan la compra de buques y armamento en Inglaterra, Francia y Alemania durante la Guerra del Pacífico. También participó en la negociación limítrofe con Argentina, pero con menor suerte que en sus actividades anteriores.





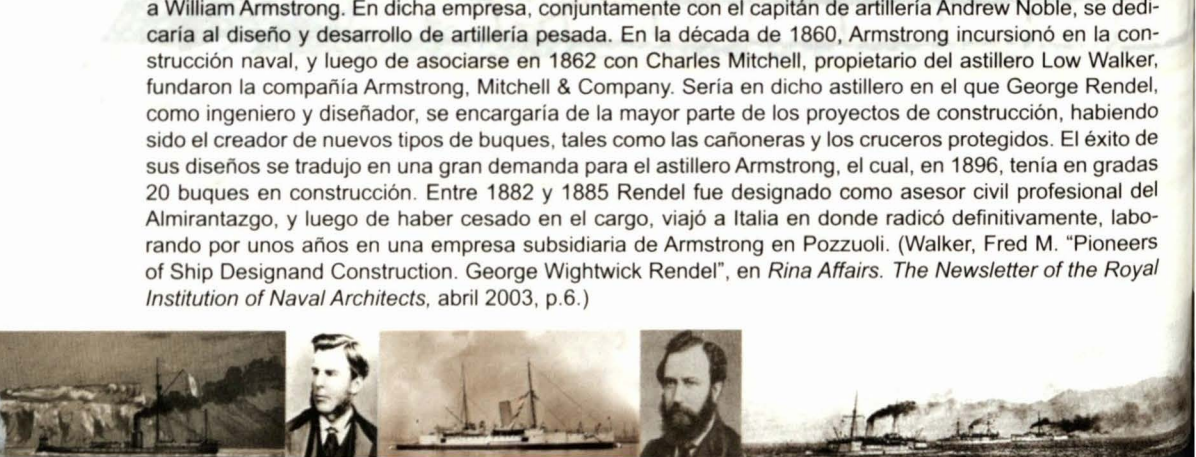
La cañonera argentina *República*, fue una de las cuatro del tipo Rendel construidas en Inglaterra entre 1874 y 1876. Tenía un desplazamiento de 416 toneladas, una eslora de 32,3 m, y se hallaba artillada con un cañón Armstrong de 240 lbs. Su planta propulsora le permitía un andar de hasta 9 nudos. (Museo Naval de la Nación Argentina. Cortesía Carlos J. Mey).

consistían en contratar la construcción de nuevos buques de guerra para su armada específicamente dos buques del tipo cañonera, similares a las construidas para el Gobierno argentino el año anterior. Las naves argentinas pertenecían a un tipo de cañonera diseñada por el arquitecto naval británico George W. Rendel[3], cuya construcción se hizo muy popular en aquellos tiempos en algunas de las armadas más importantes de la época, y que han pasado a la historia bajo el nombre de "Cañoneras Rendel" o "*Flat iron gunboats*", denominación dada por la forma de sus cascos, que hacían recordar a las planchas de ropa a vapor de la época.

Un diseño de buque relativamente exitoso: las cañoneras Rendel

En la segunda mitad del siglo XIX, la Real Armada británica construyó una cantidad considerable de naves clasificadas como "cañoneras". El origen de este tipo de nave, se remonta a la Guerra de Crimea (1854-55). Inicialmente, se trataba de bu-

3 George Rendel (Londres, 1833 - Nápoles,1902). Ingeniero naval británico que alcanzó renombre por sus diseños de buques de guerra innovadores. En 1859, por invitación del industrial William Armstrong, ingresó a trabajar en su empresa ubicada en Elswick-on-Tyne, Newcastle. Posteriormente, fue hecho socio de la Elswick Ordnance Company, empresa dedicada a la fabricación de artillería que también pertenecía a William Armstrong. En dicha empresa, conjuntamente con el capitán de artillería Andrew Noble, se dedicaría al diseño y desarrollo de artillería pesada. En la década de 1860, Armstrong incursionó en la construcción naval, y luego de asociarse en 1862 con Charles Mitchell, propietario del astillero Low Walker, fundaron la compañía Armstrong, Mitchell & Company. Sería en dicho astillero en el que George Rendel, como ingeniero y diseñador, se encargaría de la mayor parte de los proyectos de construcción, habiendo sido el creador de nuevos tipos de buques, tales como las cañoneras y los cruceros protegidos. El éxito de sus diseños se tradujo en una gran demanda para el astillero Armstrong, el cual, en 1896, tenía en gradas 20 buques en construcción. Entre 1882 y 1885 Rendel fue designado como asesor civil profesional del Almirantazgo, y luego de haber cesado en el cargo, viajó a Italia en donde radicó definitivamente, laborando por unos años en una empresa subsidiaria de Armstrong en Pozzuoli. (Walker, Fred M. "Pioneers of Ship Designand Construction. George Wightwick Rendel", en *Rina Affairs. The Newsletter of the Royal Institution of Naval Architects*, abril 2003, p.6.)



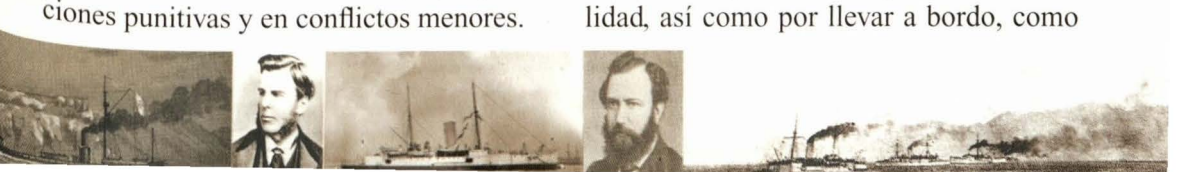


Cañonera británica HMS *Staunch*, primera de su tipo en ser diseñada por George Rendel. (Cortesía Carlos J. Mey).

ques con casco de madera de poca eslora y desplazamiento (de 300 a 500 toneladas), que portaban dos piezas de 60 libras y propulsados por una pequeña planta a vapor dotada de una hélice, cuya función era la de servir de pequeñas baterías flotantes para el bombardeo de posiciones fortificadas en tierra. En los 40 años que siguieron a este conflicto, el diseño de este tipo de nave evolucionaría, siendo construidas de hierro y luego de acero, llegando las de mayor tamaño a desplazar hasta 1.280 toneladas, y dotándoseles de aparejo para travesías prolongadas. Sin embargo, lo que no cambiaría sería el concepto de emplearlas como baterías flotantes en acciones costeras, y a lo largo de su existencia, en especial en la Real Armada, fueron destinadas a misiones en ultramar, en expediciones punitivas y en conflictos menores.

En adición a las cañoneras de diseño tradicional, hacia mediados de la década de 1860, el arquitecto naval inglés George Rendel quien laboraba en el astillero británico Armstrong, diseñó un nuevo tipo de cañonera, que como ya se mencionó, tuvo gran acogida, por lo que se construyeron en número considerable para varias armadas hasta fines de la década de 1870. Dentro de las armadas que encargaron su construcción, estuvieron la Real Armada británica, las colonias australianas, Argentina, China, Dinamarca, Holanda, Noruega, Rusia y Suecia.

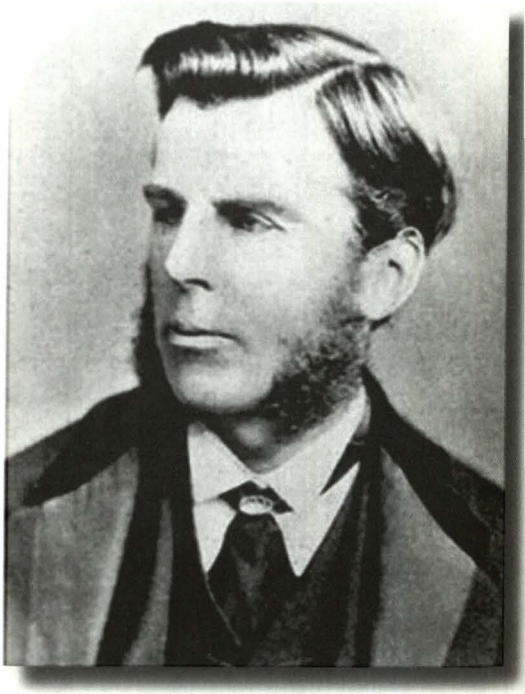
Las cañoneras Rendel se caracterizaban por su tamaño pequeño, una reducida relación eslora/manga, poco calado, una planta propulsora a vapor que accionaba dos hélices para una mayor maniobrabilidad, así como por llevar a bordo, como



arma principal, un cañón de avancarga de grueso calibre, montado sobre una cureña fija con un sistema hidráulico para colocarlo en posición de carga.

Este tipo de cañoneras había sido concebida por Rendel para emplearse como defensa de puerto y capacidad oceánica limitada[4]. Su diseño satisfacía uno de los requerimientos del Gobierno británico, que se hallaba empeñado en el desarrollo de una política de defensa territorial, que contemplaba la protección de sus costas en caso de un intento de invasión, así como la protección de sus principales puertos ubicados en la costa Este, ante la posibilidad de ser bombardeados por buques blindados. Esta solución era considerada menos costosa que la fortificación de sus puertos.

Cabe mencionar que la característica más resaltante de las cañoneras diseñadas por Rendel, consistente en montar un cañón de grueso calibre en un buque pequeño y emplearlo como una "cureña flotante", surgió coincidiendo con una necesidad de la fábrica Armstrong, ante la imposibilidad temporal de efectuar las pruebas de sus cañones en tierra en el área cercana a sus instalaciones, debido a las permanentes quejas de las poblaciones aledañas[5]



Ingeniero naval británico George Rendel (RINA)

Esta alternativa fue puesta en práctica el 21 de octubre de 1865, y luego de efectuar varias pruebas, George Rendel tuvo la idea de construir un buque pequeño con la estabilidad necesaria para dotarlo de una pieza artillera de gran calibre y que pu-

4 La idea de Rendel consistía en emplear varias naves de este tipo dotadas de artillería de gran calibre, atacando simultáneamente a las naves incursoras desde diferentes direcciones y a corta distancia, maniobrando rápidamente gracias a contar con dos hélices. Se consideraba que por su movilidad estas pequeñas, pero poderosas naves, pondrían en aprietos a cualquier escuadra enemiga que intentase atacar un puerto. A pesar de contar con artillería poderosa, no contaban con blindaje y su protección contra la artillería enemiga la confiaban a su pequeño tamaño y poco francobordo.
El sistema de maniobra del cañón a bordo de estas cañoneras era enteramente hidráulico y la dotación de artilleros, comúnmente conformada por 16 hombres, a bordo era de sólo 9. Para facilitar la maniobra de recarga, Rendel diseñó un sistema que permitía retraer el cañón completamente hacia abajo.
Para apuntar con una mayor precisión, las cañoneras Rendel se hallaban preparadas para cambiar su rumbo rápidamente gracias a sus dos hélices. Una de las cañoneras británicas de este tipo, la HMS *Staunch*, por ejemplo, podía virar en redondo en 2 minutos y 45 segundos.

5 Brook, Peter, *Warships for Export*. Londres, World Ship Society, 1999, p.45



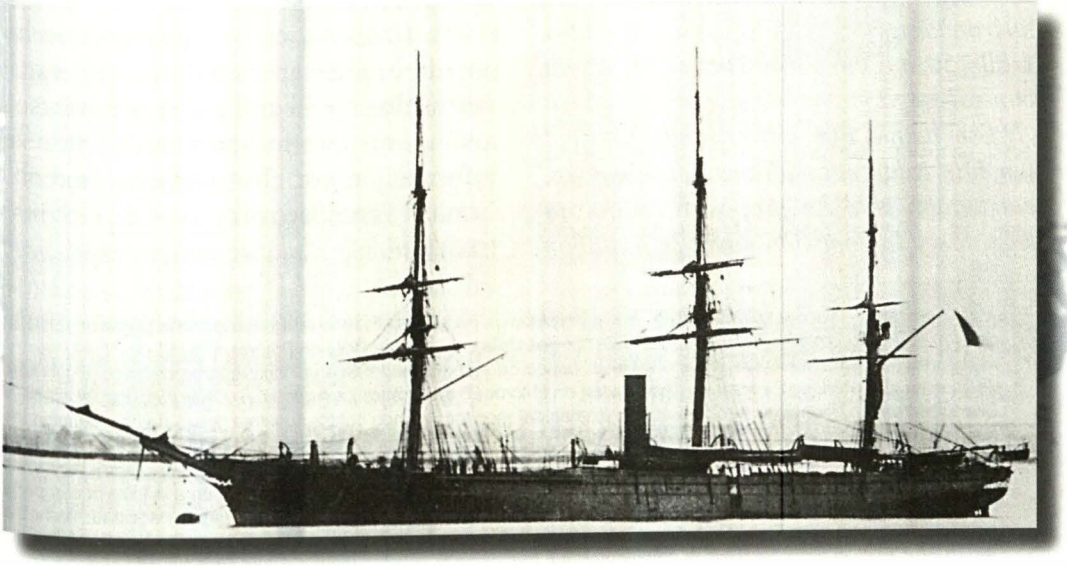
diera ser empleado como batería flotante móvil. La idea pronto fue hecha realidad en el astillero Armstrong en Tyne, con la construcción de la cañonera HMS *Staunch*. Esta nave entró en servicio en diciembre de 1867, y fue la primera de siete naves de su tipo construidas posteriormente para la Real Armada británica.

La construcción de un buque para dar caza al Huáscar *y a la* Unión

Pese al interés inicial por construir dos cañoneras similares a las argentinas, dicho plan fue dejado de lado por las propias autoridades navales chilenas, no mucho después de iniciada la guerra contra el Perú, y esto se debió principalmente por el eficaz accionar de los buques peruanos en interrumpir las líneas de comunicaciones y el hostigamiento contra el litoral norte de Chile durante los primeros meses de la contienda. Esta fue la razón principal que hizo plantear la necesidad de buscar buques superiores en andar y artillería y, en consecuencia, de distinto diseño a las cañoneras Rendel originalmente requeridas. La imposibilidad de los mandos navales chilenos de lograr la captura de los buques peruanos *Huáscar* y *Unión*, que demostraron ser presa difícil para los muy superiores blindados chilenos, fue un factor no previsto en su estrategia de guerra contra el Perú.

La explicación de este cambio de idea se puede hallar en una carta que años más tarde, dirigiera el propio Blest Gana al Ministro de Relaciones Exteriores en Santiago, parte de cuyo contenido es el que se transcribe a continuación:

...Declarada la guerra entre Chile y el Perú en Abril del mismo año e iniciadas las correrías de los buques peruanos Huáscar y Unión a lo largo del litoral de Chile, se vio que no se necesitaban ese número de cañoneras de poco andar sin



Corbeta peruana *Unión*. Luego de la pérdida de la fragata blindada *Independencia*, al igual que el *Huáscar*, se convirtió en uno de los objetivos de la Escuadra chilena (AHM)



condiciones marineras, condenadas a permanecer adheridas a las costas y en mares bajos, sino buques rápidos, capaces de hacerse a la mar, conduciendo con velocidad inusitada una artillería poderosa ante la cual, desaparecerían como nula la resistencia de las corazas de los buques enemigos. Era además necesario asegurar la pronta conclusión y entrega de la nave o naves que se ordenasen, y un costo aproximativo módico, puesto que el país necesitaba de todos sus recursos para hacer la guerra.

Estas ideas precedieron a la construcción del tipo original del "Arturo Prat", crucero capaz de alcanzar una velocidad de 16 millas por hora, llevando dos cañones de 24 toneladas de doble cámara, de fuerza para reforzar en cualesquiera circunstancias y fácilmente los blindajes del enemigo, y susceptibles de ser servidas por medio de maquinaria hidráulica con expedición inusitada. Todo esto se consiguió en un espacio relativamente corto y con un gasto de solo £ 80.750, precio de construcción según contrato.

Ese buque que correspondía perfectamente a las necesidades del momento, consultaba solo un propósito en que la legación y la comisión naval se hallaban de acuerdo, con mayor mérito, sin duda, de parte de esta última, presto que sus miembros estaban naturalmente llamados a prestar sus servicios militares a bordo de dicha nave.

El plan del buque consultaba únicamente los medios de ofender eficazmente y fuera de su extraordinaria velocidad que le permitiría mantener las distancias de su elección, para nada tomaba en cuenta la comodidad y la seguridad de los que debían batir a su bordo. Era en fin, un buque destinado a castigar i poner punto [final] inmediatamente a las correrías del "Huáscar" y la "Unión", sin reparar en los sacrificios personales a que nuestros marinos quedarían sujetos, y el proyectarlo así era responder a la vez a los deseos manifestados por el Supremo Gobierno y a la aspiración general inequívocamente manifestada por la nación entera[6]

La construcción del *Arturo Prat*, buque concebido, como se ha visto, para dar caza principalmente al blindado peruano *Huáscar*, es un episodio que ha pasado casi desapercibido por los estudiosos de aquel conflicto, y son escasos los autores que lo han tratado, pero la información por ellos consignada, confirma el verdadero propósito de su construcción[7]

6 Archivo Histórico Nacional de Chile (ANC). Serie Ministerio de Relaciones Exteriores. Inventario de la Legación de Chile en Francia y Gran Bretaña (1819-1907), 2º serie. Oficios de la Legación de Chile en Francia. V. 411.Doc. Nº 64.

7 Al respecto, en años recientes el tema ha sido tratado de manera muy breve por dos autores chilenos. El primero de ellos ha sido Rodrigo Fuenzalida Bade, quien en el tomo 2º de su obra *La Armada de Chile desde la Alborada al Sesquicentenario*, menciona que: "La acción exitosa del monitor peruano contra nuestras líneas de comunicaciones marítimas... hizo surgir en Chile, la idea de contar, cuanto antes, con una nave de acero de alta velocidad". El segundo autor ha sido el capitán de navío Fernando Thauby García, quien en un artículo sobre la Guerra Ruso-Japonesa, publicado en la *Revista de Marina* de Chile en 1990, menciona que "en 1879, y como reacción a la exitosa campaña del *Huáscar*, contra nuestras líneas de comunicaciones marítimas, apoyándole en su mayor velocidad, se había mandado a construir en Gran Bretaña un crucero de 1.350 toneladas y 16,5 nudos de velocidad, denominándolo *Arturo Prat*. Para el caso del Perú, el único autor que menciona la constrcción del *Arturo Prat*, ha sido el sociólogo e historiador Enrique Amayo, en su libro *La Política británica en la Guerra del Pacífico*. Sin embargo, no hace ninguna referencia al propósito para el que fue construida dicha nave.



Sin embargo, se debe mencionar que el tema fue conocido en su momento a través de algunas informaciones obtenidas por diplomáticos y marinos peruanos en el extranjero, tal como se verá más adelante.

El crucero Arturo Prat*: sus características, misión e historial*

Vista la necesidad urgente de contar con una nave superior en todo sentido a las de la Escuadra peruana, los mandos navales chilenos buscaron un diseño distinto al de las cañoneras Rendel. Este requerimiento se vió reforzado, aun más, luego de ocurrido el combate de Iquique, que tuvo como resultado la pérdida de la corbeta chilena *Esmeralda* después de ser espoloneada por el *Huáscar* y la muerte en combate de su comandante, el capitán de fragata Arturo Prat.

Lo acontecido en Iquique, sumado al exitoso accionar inicial de las naves peruanas en sus incursiones sobre costas chilenas, debió causar en Chile la impresión de hallarse frente a una nave casi imposible de capturar, a pesar de contar con dos blindados superiores en todo sentido al *Huáscar* peruano. Sin lugar a dudas, la habilidad de Grau contribuyó notablemente a que se sobrevalorase la capacidad que en realidad poseía el blindado a su mando.

Por otro lado, considerando que la construcción de un buque de guerra demandaba un proceso no menor a un año, podría ser un indicador de que en Chile existiese la creencia que la guerra se prolongaría mientras que el monitor peruano no fuese destruido.

Por ello, hallamos justificados los lamentos del Presidente chileno Aníbal Pinto, cuando el 11 de agosto de 1879 le escribe al Secretario de Guerra Rafael Sotomayor, manifestándole: *"La noticia de la captura del Rímac... la interpelación del Senado y las escenas vergonzosas acaecidas con motivo de la pérdida del Rímac, me han dejado la convicción de que nunca debimos comprometernos en guerra"*[8].



Sir Edward Reed, arquitecto naval británico, de afamada reputación en su época. Como Jefe y Constructor Principal de la real Armada, tuvo a su cargo el diseño de las principales unidades británicas entre 1863 y 1870. Fue también quien diseñó los blindados chilenos *Almirante Cochrane* y *Almirante Blanco Encalada*

Sin embargo, la suerte estaba echada para el Perú, puesto que en tanto se gestionaba la construcción del *Arturo Prat* en Gran Bretaña, el "cataclismo" político que trajo consigo la captura del *Rímac*

8 Bulnes, Gonzalo, *Guerra del Pacífico*, Santiago, Ed. del Pacífico S.A., 1955, v.1,p.236.



llevó a que los conductores de la guerra, ante la imposibilidad de iniciar la campaña terrestre para invadir el sur peruano, determinaran que el hundimiento del *Huáscar* era prioritario e indispensable para proseguir sus planes.

Mientras que en Chile se concebía un plan para capturar al *Huáscar* con los medios disponibles, en Europa los hermanos Lynch se encargaban de concretar la construcción de un buque de características superiores en velocidad y artillería al de las naves peruanas. Para ello, se contactaron con el astillero Elswick, ubicado en Low Walker, el mismo que formaba parte de la Casa Armstrong. Para diseñar el buque de acuerdo a sus especificaciones, se contó con la participación del propio George Rendel y del renombrado arquitecto naval Sir Edward Reed[9]. La decisión de involucrar a Reed se justificaba, por un lado, en la medida en que aquél había sido el diseñador de los blindados *Cochrane* y *Blanco Encalada*, y por otro, que ni bien iniciado el conflicto, fue contratado como asesor por el Gobierno de Chile a órdenes directas de Alberto Blest Gana, quien como ya se mencionó, se desempeñaba como Ministro Plenipotenciario de Chile en París y Londres. En el Archivo Histórico Nacional de Santiago existen varios legajos con correspondencia que confirman la relación laboral que mantuvo Reed con el Gobierno de Chile durante la guerra y después de ella.

Al momento de diseñarse el buque que luego sería bautizado *Arturo Prat*, se aplicaron conceptos que posteriormente darían lugar a la aparición de los cruceros protegidos, puesto que siendo requisito disponer de una velocidad muy superior a la del *Huáscar* y de la *Unión*, se concibió una nave imbatible frente a las existentes en este lado del Pacífico sudamericano, no obstante de carecer de blindaje.

Rendel y Reed lograron combinar artillería poderosa y gran velocidad, a costa de sacrificar blindaje, y el producto resultante fue un crucero de 1.380 toneladas de desplazamiento, 67 metros de eslora, 9,8 metros de manga y 5,1 de puntal. El nuevo diseño sería el primer paso hacia un nuevo tipo de buque, el crucero protegido, cuyo primer ejemplar, el *Esmeralda*, fue construido para Chile durante la guerra. El *Arturo Prat* generó el interés del gobierno chino, el cual se hallaba desarrollando un programa de adquisiciones navales para hacer frente al creciente armamentismo japonés, encargando la construcción de dos buques idénticos, los mismos que con los nom-

9 Reed, Edward. (Sheerness, 1830 – Londres, 1906). Arquitecto naval británico. En su juventud ingresó a la Escuela de Matemáticas y Construcciones Navales de Portsmouth. En 1860 Reed se desempeñó como Secretario del Instituto de Arquitectos Navales y en 1863, a los 33 años de edad, fue designado Constructor Principal. A lo largo de su desempeño en el cargo, introdujo una serie de innovaciones en el diseño de buques blindados, las mismas que para la época resultaron ser exitosas. Sin embargo, a raíz de una controversia que sostuvo con otro constructor de buques, el capitán de navío Cowper Coles, Reed renunció al cargo en 1870, puesto que las observaciones que él le hiciera a un blindado diseñado por aquél, no fueron tenidas en cuenta por el Almirantazgo. Posteriormente, Reed entró en el Parlamento, primero como representante de Pembroke (1874-1880) y luego por Cardiff (1880-1895 y 1900-1905). Reed, adicionalmente a su labor parlamentaria, continuó laborando en el campo de las construcciones navales, ya sea como diseñador de buques o como asesor de varias Armadas extranjeras.



bres de *Chao Yung* y *Yang Wei* fueron concluidos en julio de 1881. Con estas ideas y aprobado el diseño propuesto por Rendel y Reed, el 11 de agosto de 1879 se firmó el contrato de construcción del *Arturo Prat* con el astillero W.G. Armstrong y C°. por un monto ascendente a 85.000 libras esterlinas, menos el 5% de descuento que los contructores abonarían al gobierno de Chile al efectuarse el último pago. El precio consideraba el armamento y artillería, y debía ser pagado en tres partes: la primera al firmarse el contrato, la segunda al lanzar al agua el buque y la tercera luego de realizada la prueba oficial. A continuación se efectúa una descripción detallada de su equipamiento y capacidades.

Armamento

El armamento instalado a bordo del *Arturo Prat* era el más moderno de la época y la artillería principal se hallaba compuesta por dos cañones de retrocarga Armstrong de 10 pulgadas de diámetro, que disparaban proyectiles de 400 libras a una distancia máxima de 7.300 metros, con una energía suficiente para atravesar planchas de 16 pulgadas. Estos cañones, eran considerados como los de mayor poder de fuego existentes en una nave de guerra, a excepción de la que montaban los acorazados italianos *Duilio* y *Dandolo* y el acorazado británico HMS *Inflexible*[10]

Ambas piezas se hallaban dentro de dos torres sin blindar, montadas sobre cureñas hidráulicas de pivote central, situadas en cada extremo del buque, en posición de caza y retirada y teniendo cada una un campo de tiro de 184°, con lo que el buque estaba en capacidad de batir blancos hacia proa y popa así como por ambas bandas simultáneamente, sin necesidad de tener que variar su rumbo. Para la ronza, las piezas podían ser operadas con el sistema hidráulico o en modo manual.

Al diseñar la ubicación de los cañones se consideró estuvieran ambos bien apartados, lo que le permitiría, en caso que uno de ellos fuese impactado, continuar disparando con el otro. Lo cierto es que debido a que el buque ofrecía poco blanco cuando presentaba la proa o la popa, resultaba improbable que una sola granada desmontase las dos a un tiempo.

Contaba además, con una batería secundaria conformada por cuatro cañones de 4,7 pulgadas, destinados a batir buques sin blindar, dos cañones de 9 libras, cuatro ametralladoras Hotchkiss, así como dos tubos lanzatorpedos de 18" Whitehead-Luppis. Adicionalmente, el buque llevaba como arma ofensiva un espolón.

Casco y compartimentaje

En lo referente al casco, era todo de acero, haciéndolo más liviano en comparación a los buques de hierro con la misma eslora. En proa, sobre la cubierta principal y por encima del espolón, el buque llevaba una falsa proa con mamparos verticales y horizontales, destinados

10 Brook, Peter. ob. cit., p. 50.
11 Ibídem.pp

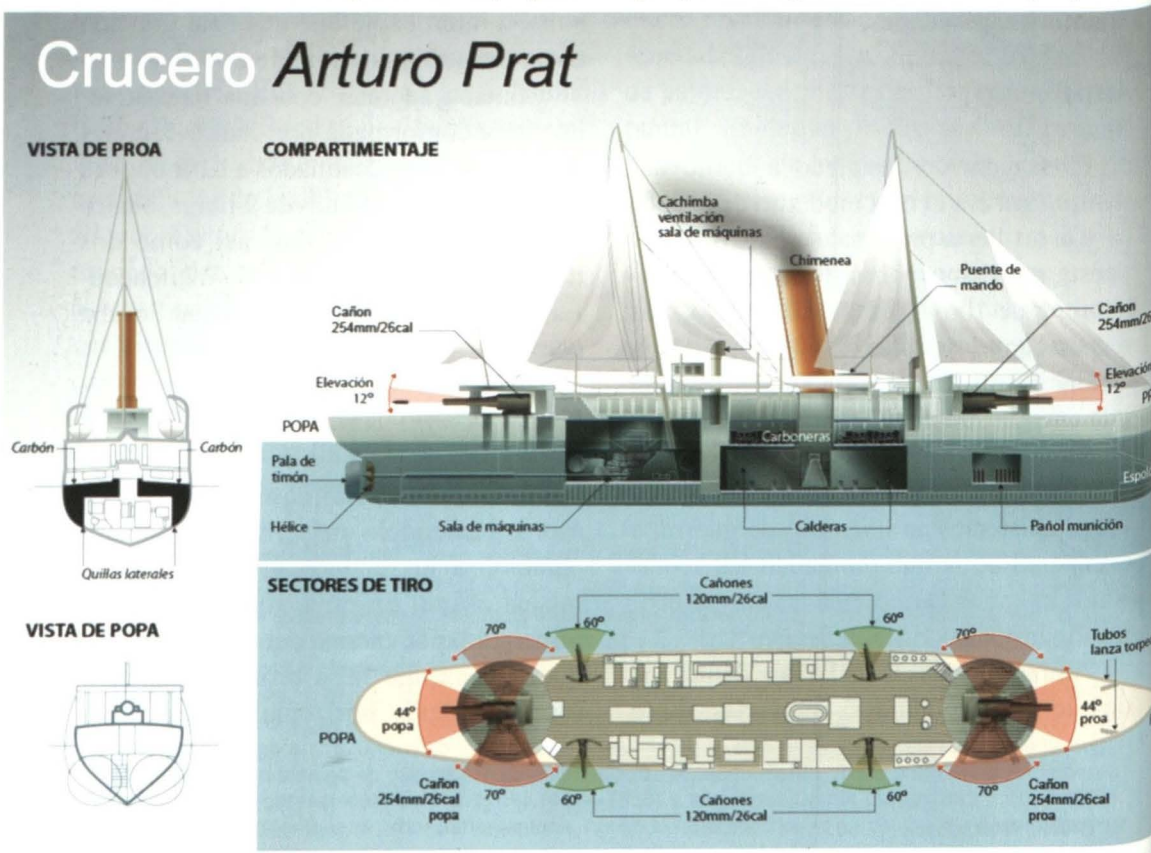


a mejorar sus condiciones y cualidades oceánicas[11], así como para atenuar la fuerza del choque al efectuar una maniobra de espoloneamiento. Todas las aperturas de la cubierta principal, como las escotillas y portas de pasaje, se cerraban por medio de escotillas automáticas.

En el diseño, se sacó el mayor provecho posible de la provisión de carbón que llevaba el buque, empleando los depósitos para dicho combustible como un cinturón protector a la altura de la línea de flotación, con lo que el espacio ocupado por el carbón tenía un espesor aproximado de 4,57m sobre 3,6m de alto, de tal manera que las carboneras mismas actuasen como una especie de capa para amortiguar el impacto de los proyectiles enemigos.

Adicionalmente, disponía de una cubierta longitudinal, completamente estanca y cerrada por escotillas automáticas a la altura de la flotación, de un mamparo vertical situado en el plano diametral, sin apertura alguna, y seis mamparos transversales estancos.

En adición a estas mejoras en cuanto a compartimentaje para mantener la mayor estanqueidad posible, el buque tenía la ventaja de ser relativamente muy pequeño, con la altura de su artillería principal a 2,78m sobre la línea de flotación, ofreciendo muy poco blanco, considerando que por el largo alcance artillero propio y



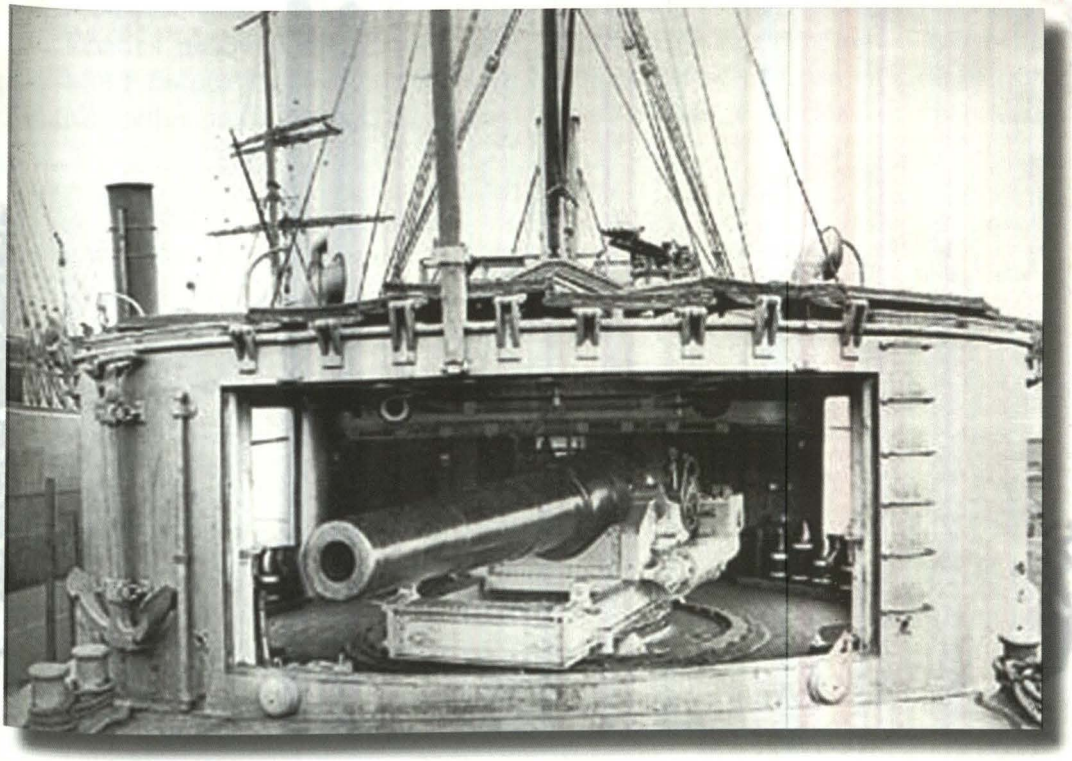


su velocidad superior, podría mantenerse fuera del alcance enemigo.

Planta propulsora

La planta propulsora del *Arturo Prat* se hallaba conformada por una máquina alternativa del tipo compuesto, con cilindros horizontales y dos hélices. Se ubicaba completamente debajo de la línea de flotación y protegida por las carboneras, lo que en caso de combate, las preservaban de ser impactadas por la artillería enemiga. Dicha máquina desarrollaba una fuerza de 2.887 caballos indicados y por diseño podía andar hasta 15½ nudos de velocidad, con capacidad de mantenerla por un periodo de hasta cinco horas, empleando el tiro forzado en sus calderas, característica que facilitaba el escape de la nave ante cualquier adversario y prácticamente era imposible darle alcance. Las calderas, que en número de 4 existían a bordo, eran del tipo cilíndrico de alta presión y también se hallaban bajo cubierta, protegidas por el carbón.

En lo relativo a la autonomía, la provisión de carbón era de 300 toneladas, equivalente a tres días de marcha a toda



Vista desde la proa del crucero chino *Yang Wei*, gemelo del *Arturo Prat*. Se aprecia el cañón de retrocarga Armstrong 254mm, que con sus proyectiles de 400lbs, capaces de perforar corazas de hasta 16 pulgadas, convertían a estos cruceros en las naves de su tipo con mayor poder de fuego de la época. Tanto la torre artillera de proa, como la de popa, contaban con portas rebatibles, a fin de mantenerlas estancas durante navegaciones en mar gruesa. (Newcastle City Library Services)



fuerza, y a 20 días en marcha económica. La autonomía en millas era de aproximadamente 5.380 millas a 8 nudos.

Esta era, pues, la nave imbatible destinada a cazar y destruir al *Huáscar* y a la *Unión*, en la que Chile cifraba sus esperanzas ante la incapacidad de su Escuadra.

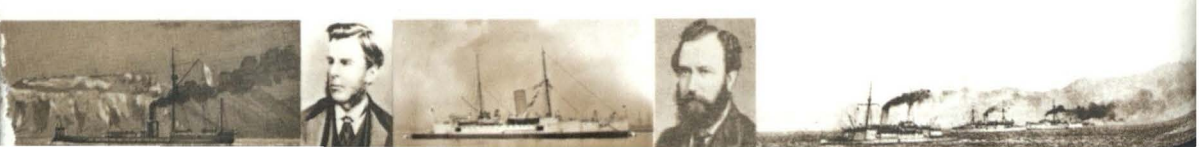
Historial

Luego de definirse el diseño, el 2 de octubre de 1879 la quilla del *Arturo Prat* fue puesta en gradas del Astillero Armstrong en Low Walker, correspondiendo su construcción al proyecto Nº 339 del astillero en mención. Nada haría imaginar en esos momentos, que tan solo seis días después, el buque al que estaba destinado a dar caza, el monitor peruano *Huáscar*, sería capturado por la escuadra chilena frente a Punta Angamos, en combate desigual.

La pérdida del *Huáscar* dejó a la Armada chilena con el balance del poder naval a su favor por el resto de la guerra, no obstante la tenaz lucha que ofrecieron las naves y marinos peruanos en el mar hasta el 15 de enero de 1881. Sin embargo, la construcción del *Arturo Prat* continuó y su lanzamiento al mar se llevó a cabo el 11 de noviembre de 1880, prosiguiendo el proceso de alistamiento de la nave para



Vista por la banda de babor del crucero *Chao Yung*, en gradas. Este buque y el *Yang Wei*, eran gemelos del *Arturo Prat*. Se puede apreciar las portas cerradas en ambas torres de la artillería principal. (Newcastle City Library Services)



comisionarla en el más breve plazo y conducirla hacia costas sudamericanas.

Acerca de la construcción de esta nave en astilleros británicos, es necesario mencionar que vulneraba totalmente la neutralidad que oficialmente declaraban las autoridades británicas frente a la guerra que se desarrollaba entre Perú y Chile. Esta sería una de las numerosas operaciones comerciales que la Casa Armstrong, así como otros fabricantes de material naval y militar británicos, realizaron con Chile durante la guerra.

La construcción del *Arturo Prat* fue un asunto que no tardó mucho en hacerse conocido, y ello lo fue también para algunos funcionarios peruanos que habían sido enviados a Europa para lograr la adquisición de buques de guerra, con los fondos obtenidos en las erogaciones populares y colectas públicas efectuadas en el Perú durante 1879. Este fue el caso del ministro peruano en Paris Toribio Sanz[12] y del capitán de navío Alejandro Muñoz[13], quienes se hallaban a cargo de la construcción de manera secreta de dos buques tipo crucero, bautizados *Sócrates* y *Diógenes*, en los astilleros Howaldt en Kiel, Alemania. La construcción de un buque para Chile en astilleros británicos la pudo conocer el capitán de navío Alejandro Muñoz en octubre de 1880, en ocasión de un viaje efectuado a Newcastle con la finalidad de supervisar uno de los cuatro cañones que el Perú gestionaba comprar a la Casa Armstrong para montarlos a bordo de los buques que se hallaban en construcción en Alemania. Conocida tan importante

12 De Toribio Sanz, quien había sido nombrado por el Dictador Piérola mediante un Decreto Supremo del 24 de diciembre de 1879 como Agente Financiero del Perú en Europa, reemplazando también a Carlos Pividal como Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Gran Bretaña, se conoce muy poco. Por una comunicación suya a Pividal, se sabe que lo relevó probablemente en los primeros días de febrero de 1880. Su nombramiento como agente financiero del Perú, implicó la cancelación de todos los poderes conferidos a todos los comisionados y agentes nombrados durante el Gobierno del General Prado, asumiendo la tarea que se hallaban desempeñando en Europa el doctor Francisco Rosas y Juan Mariano Goyeneche, a quienes por encargo del Dictador, con fecha 31 de diciembre de 1879 se les comunicó del hecho. Sanz, que al parecer tenía bastante vinculación con Piérola, fue quien se hizo cargo de la coordinación de la construcción de los cruceros *Sócrates* y *Diógenes*, reemplazando en dicha función, a Julio Pflucker y Rico.

13 Muñoz Sologuren, Alejandro Guillermo (Lima 1835- Middlesex 7/3/1883). Hijo del coronel Alejandro G. Muñoz y de Paula Sologuren. Fue admitido como guardiamarina en noviembre de 1849, y embarcado en el *Rímac*. En diciembre de 1850 pasó a servir en la fragata francesa *Algerie* y en la corbeta *Serieuse*, viajando a Oceanía, Brasil y Europa. En 1852 arribó a Londres a completar la dotación de la fragata *Amazonas*. Se halló a bordo del *Gamarra* durante la campaña sobre Cobija. 2° comandante del *Ucayali* hasta 1855. Dado de baja después de la batalla de La Palma se dedicó a navegar en buques mercantes,viajando a Inglaterra a bordo de la fragata *Villa de Pisco*. A su regreso se unió a la revolución del general Vivanco en 1857. Como comandante del bergantín *Guise* hizo la campaña contra el Ecuador en 1859. Fue también comandante del *Lerzundi*, vapor *Callao*, *Tumbes* y *Apurímac*. Participó en el combate del 2 de mayo en las baterías Santa Rosa y Torre de la Merced. Comandante del *Huáscar* en 1866. En 1872 fue enviado a Inglaterra como jefe de la comisión de construcción de las cañoneras *Pilcomayo* y *Chanchamayo*. Permaneció en Europa como cónsul del Perú en el Havre desde 1875 y durante la guerra cumplió diversas comisiones para la adquisición de elementos navales. En 1883 hallándose en Inglaterra, puso fin a su vida en circunstancias desconocidas. Tenía el grado de capitán de navío efectivo desde 1865. Estuvo casado con Manuela Suárez y después con Elizabeth Numil. (Castañeda, Alicia. *Reseñas biográficas de Oficiales de Marina 1500-1930*. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Lima, 1999, pp.134-135).



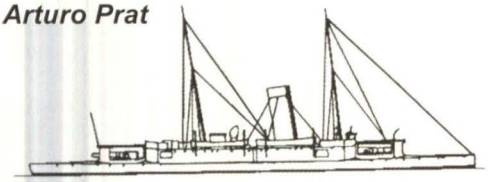
información, el 16 del mismo mes, José Jara Almonte, ministro plenipotenciario a cargo de la legación del Perú en Londres, informaba al Secretario de Relaciones Exteriores en el Perú, acerca del tema, adjuntando una descripción detallada del buque[14]. Posteriormente, siguiendo instrucciones desde Lima, Toribio Sanz viajó a Londres en enero de 1881, con la finalidad de presentar una nota de protesta ante la Foreign Office, en la que denunciaba la construcción del crucero *Prat* para Chile en el astillero Armstrong[15]. Esta gestión, en vista de la neutralidad declarada por parte del Gobierno británico, tuvo los resultados esperados, puesto que se dispuso su permanencia allí hasta que la guerra concluyese.

A pesar de lo anterior, el proceso de alistamiento del *Arturo Prat* continuó, y su construcción pronto fue un tema conocido en el Perú de manera más abierta. Precisamente, uno de los diarios editados por las autoridades chilenas durante la ocupación de Lima, *La Actualidad*, dio a conocer la construcción del *Arturo Prat* en su edición del 4 de marzo de 1881, mencionando algunos detalles referidos a su artillería y a las pruebas que se efectuaban con las hélices destinadas a propulsar dicha nave, con el propósito de "darle más andar al buque". Luego, en el mismo artículo se mencionaba que en pruebas, el *Arturo Prat* había andado a razón de 15 a 15 ½ millas en un recorrido de 16 millas.

Tres meses después, el 12 de julio de 1881, otro diario chileno publicado en Lima, *La Situación*, daba a conocer que el capitán de navío Carlos Condell, había renunciado al mando del *Huáscar* y que había sido mandado por el gobierno de su país a Europa, para hacerse cargo de la *"cañonera conmemorativa del ilustre Prat, i conducirla a Chile, tan pronto como las circunstancias lo permitan"*.

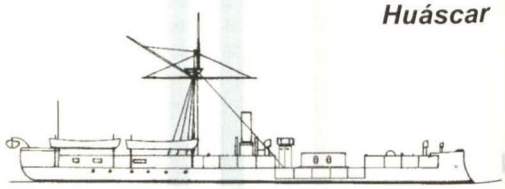
La construcción del *Arturo Prat* también tuvo difusión en los medios británi-

Arturo Prat



Características
Despalazamiento: 1.380 toneladas
Artillería principal
-2 cañones Armstrong retrocarga 10",400 lbs c/u, capaces de perforar 16"
Alcance: 7.300 metros
-4 cañones de retrocarga de 4"
-2 cañones 9 lbs
-2 ametralladoras Hotchkiss
-Tubos lanzatorpedos de 18" Whitehead
Blindaje: ninguno.
Velocidad: 15½ nudos

Huáscar



Características
Despalazamiento: 1.100 toneladas
Artillería principal
-2 cañones Armstrong avancarga 10",300 lbs c/u, capaces de perforar hasta 9"
Alcance: 2.300 metros
-2 cañones de avancarga de 40 lbs
-1 cañón de 12 lbs
-1 amtralladora Gatling
Blindaje: 5" costados, 5½ torre, 3 puesto mando
Velocidad: 11 nudos

Cuadro comparativo de las características principales del *Arturo Prat* y del *Huáscar*

14 Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú. (AMRREE).
15 AMRREE. Serie Servicio Diplomático del Perú en Inglaterra. Legajo 5-17-C. Carta de Toribio Sanz a Julio Pflucker y Rico de fecha 22 enero 1881, ff. 47-49.



cos, con motivo de sus pruebas en la mar. Al respecto, el diario londinense *Times*, en su edición del 26 de julio, brindaba un recuento de las pruebas de máquinas y artillería, comentando favorablemente acerca de su maniobrabilidad, pues el buque navegando a máxima velocidad podía detener su marcha en una eslora y media con las máquinas en marcha atrás, teniendo capacidad, además, de virar en redondo sobre su propia eslora maniobrando con sus máquinas[16].

Como se ha visto, no obstante su detención en aguas británicas, el proceso para culminar al *Arturo Prat* continuaba, y esta actitud respondía quizás, a la creencia que con la capital del Perú ocupada, y controlando su litoral, el fin de la guerra sería un asunto a ser resuelto en pocos meses. Sin embargo, la heroica resistencia y la voluntad de luchar hasta las últimas consecuencias del ejército al mando de Cáceres, prolongaría la guerra en las serranías peruanas más allá de lo que alguien podría haber imaginado a mediados de 1881.

Y en lo que al *Arturo Prat* refiere, si en 1881, con la designación de Condell para comandarlo se tenía en mente disponer pronto del buque, lo que ocurría en territorio peruano distaba mucho en ser lo que se esperaba en torno a un pronto final de la guerra. La contienda se extendió dos años más, y mantener al crucero prácticamente inmovilizado, se convirtió en una situación problemática, por los gastos in-

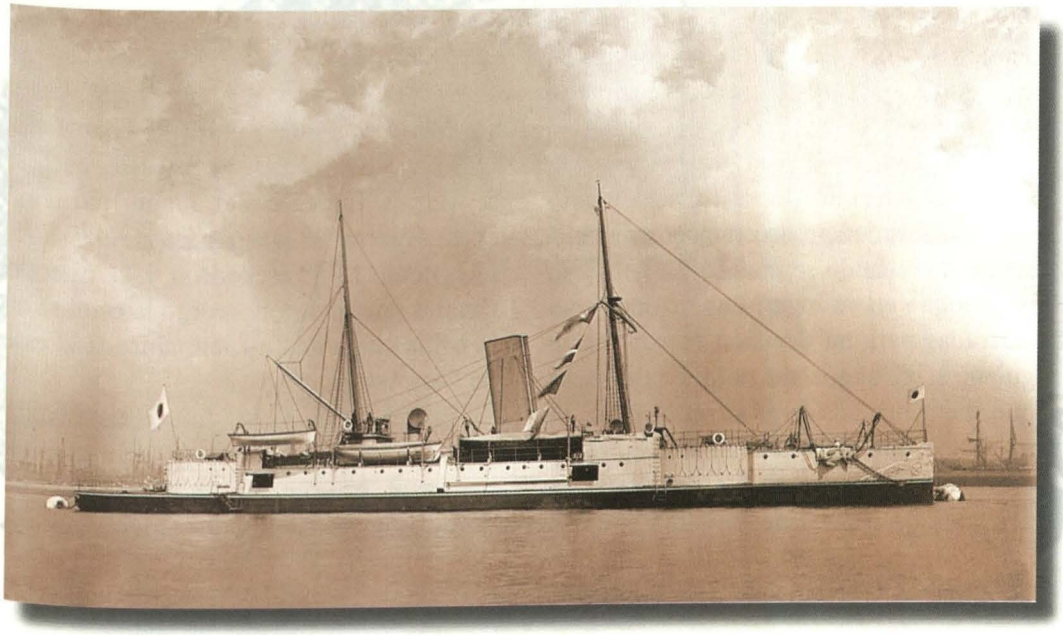


Foto que muestra al *Arturo Prat*, luego de ser vendido al Japón, ya con el nombre de *Tsukushi*
(Newcastle City Library Services)

16 Brook, Peter. ob.cit., p. 50



necesarios que ocasionaba, considerando que el propósito para el cual fue construido ya había cesado, y porque el Perú ya no representaba ninguna amenaza en el mar. En tal sentido, la incorporación del *Arturo Prat* dejó de ser una prioridad, y llegado el año 1883, ante el interés del Japón en su adquisición, el Gobierno de Chile dispuso que el Ministerio de Marina evaluase tal oferta en función a la utilidad que el buque pudiese tener en aquellos momentos para su armada.

Con las instrucciones del caso, el 17 de febrero de 1883 el Ministro de Marina Carlos Castleton presidió una junta de oficiales en Valparaíso, en la cual participaron el capitán de navío Juan La Torre, comandante en jefe de la Escuadra, el capitán de navío Óscar Viel, mayor general del departamento, el capitán de fragata Ramón Vidal, y el jefe de la sección del ministerio. Durante la reunión, se sometió a opinión de los convocados la ventaja o desventaja de vender al *Arturo Prat*, habiéndose determinado de manera unánime la conveniencia de efectuar su venta, siempre y cuando se mandase a construir otro buque en su lugar. Las razones consideradas para tal decisión fueron las siguientes: el buque no podría salir hasta que fuera firmada la paz con el Perú; ya se estaba construyendo un nuevo buque para su Escuadra; y, para el momento, se consideraba que el buque no era apropiado para el servicio en costas chilenas, por su solidez, ubicación de la artillería, y lo dispendioso que era su andar por estar subordinado al vapor[17].

Luego, el Gobierno chileno comunicó la decisión a Alberto Blest Gana, quien a su vez encomendó dicha tarea al arquitecto Edward J. Reed, el que acusó recibo del encargo mediante un documento fechado 21 de mayo de 1883[18]. Reed, con la autorización de las autoridades chilenas, entabló contacto con las del Japón, logrando confirmar su interés, informando de inmediato a Blest el 7 de octubre del mismo año. Finalmente, una comisión naval japonesa, al mando del Almirante Ito concretó la adquisición del *Arturo Prat* el 16 de junio de 1883, a un costo de 80.000 libras esterlinas, precio similar al pagado por Chile para su construcción. El buque fue rebautizado *Tsukushi* y luego de un corto periodo de reacondicionamiento, zarpó hacia su nueva patria.

El *Tsukushi*, durante su servicio en la Marina Imperial del Japón, participó en la Guerra Sino-japonesa de 1894-95, integrando el 4° escuadrón y las fuerzas navales que tuvieron a cargo la captura de la bahía china de Ta-Lien, ubicada al este de Port Arthur.

En el año 1898 fue reclasificado como cañonero y se le dotó de nuevo armamento, consistente en un montaje de 76mm, dos de 47mm, dos ametralladoras

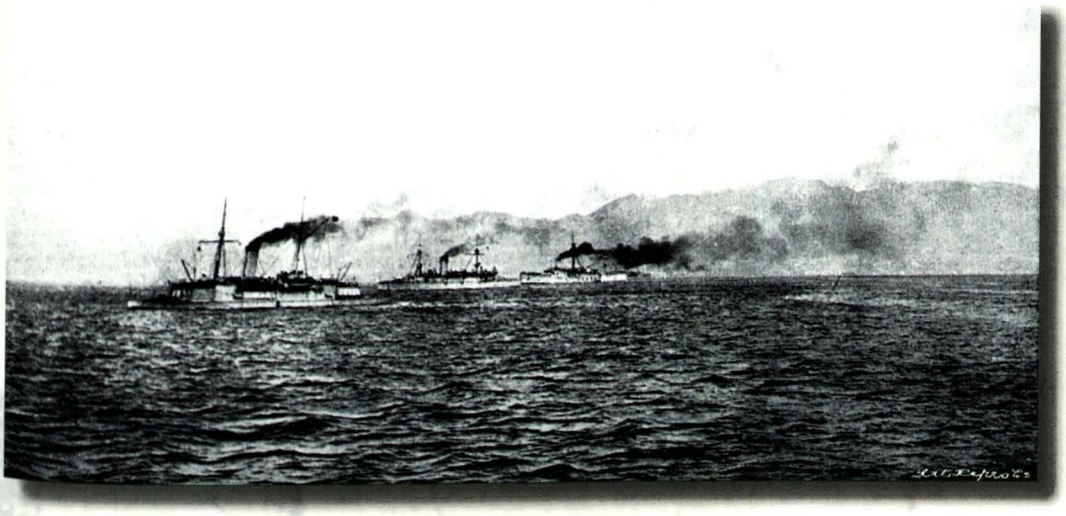
17 ANC. Serie Ministerio de Marina. Oficios recibidos por la Comandancia General de Marina (1879-1886). Acta de fecha 17 febrero 1883. s/n. Legajo N° 369.

18 ANC.Serie Ministerio de Relaciones Exteriores. Inventario de la Legación de Chile en Francia y Gran Bretaña (1819-1907), 2° serie. Correspondencia de E.J. Reed a la Legación de Chile en Francia y Londres (1879-1886). Carta de Sir Edward J. Reed al Ministro Plenipotenciario de Chile en Paris. 21 de mayo 1883. s/n. Legajo 159.



y dos tubos lanzatorpedos de 18". En la Guerra Ruso-japonesa, el *Tsukushi* desempeñó un papel importante en la captura de las posiciones rusas en Nanshan, gracias a haber silenciado con su artillería a las baterías de costa enemigas, siendo destinado posteriormente a patrullar en las afueras de Newchwang. Durante la batalla de Tsushima, debido a que fue destinado a la 7º División del 3º Escuadrón a órdenes del almirante Yamada, cuya misión fue la de permanecer en la retaguardia, no tomó parte activa en las acciones.

El 25 de mayo de 1906 fue destinado a servir como buque de instrucción en el puerto de Kure, y finalmente fue retirado del servicio en el año 1910.



Crucero japonés *Tsukushi* (ex *Arturo Prat*), navegando con buques de la Escuadra japonesa.
(reproducido de Jane, Fred. *The Imperial Japanese Navy*)



Crucero *Arturo Prat*

DATOS DE CONSTRUCCION Y SERVICIO

Nombre	Constructor	Inicio const.	Lanzamiento	Completado	Venta al Japón	Baja
Arturo Prat (luego Tsukushi)	Armstrong Low Walter Yard, Elswick-on-Tyne.	2 octubre 1879	11 agosto 1880	11 noviembre 1880	16 junio 1883	1910

VISTA DE PERFIL Y DE LA CUBIERTA PRINCIPAL

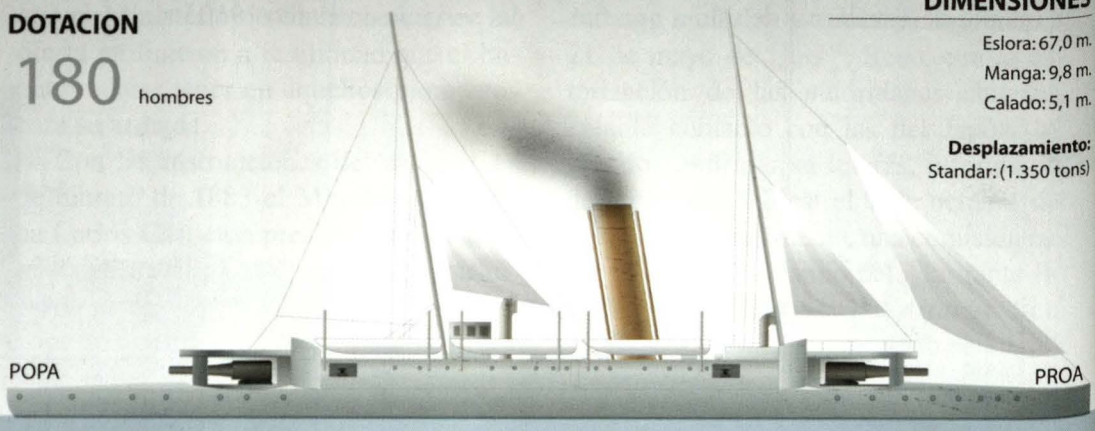
DOTACION

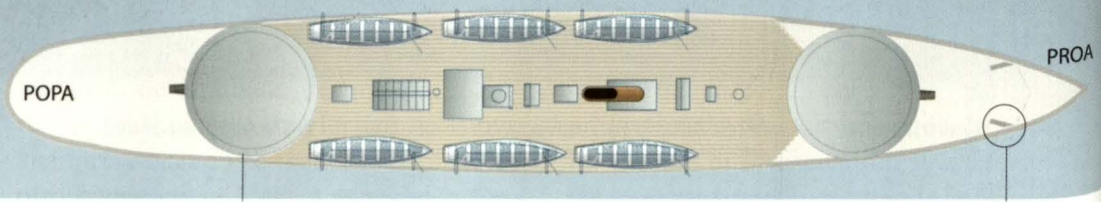
180 hombres

DIMENSIONES

Eslora: 67,0 m.
Manga: 9,8 m.
Calado: 5,1 m.

Desplazamiento:
Standar: (1.350 tons)





ARMAMENTO*

Dos cañones de 250mm/26 cal. Armstrongs de retrocarga montados en cureñas hidráulicas.

Cuatro cañones de 120 mm/26 cal. en montajes simples ubicados en ambas bandas.

Dos cañones de 9lbs.

Cuatro ametralladoras Hotchkiss.

Dos tubos lanzatorpedos de 18" Whitehead-Luppis

PROPULSION

- Dos máquinas alternativas tipo compound R & W Hawtorn. Cuatro calderas de tipo cilíndrico.
- POTENCIA: **2.280 H.P.**
- VELOCIDAD: **15,5** nudos
- COMBUSTIBLE: Carbón **250** tons. (normal); **300** tons. (max.).
- AUTONOMIA: **5.380** millas a 8 nudos; **2.887** millas a 16.5 nudos.

* Los dos cañones armstrong de 10", disparaban proyectiles de 400 lbs con una carga impelente de 180 lbs la que le brindaba una velocidad inicial al proyectil de 1837 pies por segundo. Con una carga de 140 lbs los proyectiles salían con 1700 pies por segundos. Para cada cañon, existian a bordo de 34 proyectiles explosivos de hierro, 10 del tipo metralla (Shrapnel), 36 explosivos acerados, 14 proyectiles sólidos acerados y 6 proyectiles con metralla tipo "case shot". A esto se sumaban 50 cargas impelentes para proyectiles acerados de 180 lbs y 50 cargas impelentes normales de 140 lbs. Para los montajes de 40 lbs se contaba con 12 proyectiles explosivos de hierro, 30 de segmentación, 30 de metralla tipo shrapnel y 10 de metralla tipo "case shell".

Bibliografía

Libros y revistas

Amayo, Enrique, *La política británica en la Guerra del Pacífico*, Lima, Editorial Horizonte, 1998

Anderson, Richard, "The Rendel Gunboats", en: *Warship International* Nº 1, 1976, pp. 49-78.

Arguindeguy, Pablo. *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina*. Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, t. III. 1972.

Bulnes, Gonzalo, *Guerra del Pacífico*, Santiago, Ed. del Pacífico S.A., 1955.

Brown, David. *Warrior to Dreadnought. Warship Development 1860-1905*, Londres Chatham Publishing, 1997.

Brook, Peter, *Warships for Export*, Londres World Ship Society, 1999.

Castañeda, Alicia. *Reseñas biográficas de oficiales de Marina, 1500-1930*. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Lima, 1999.

Fuenzalida Bade, Rodrigo. *La Armada de Chile desde la Alborada al Sesquicentenario*, Valparaíso, Armada de Chile, 1985.

Gardiner, Robert Ed., *Conway's all the World Fighting Ships 1860-1905*, Londres, Conway Maritime Press, 1979

Jane, Fred, *The Imperial Japanese Navy*, Londres, W. Thacker & Co., 1904.

Jentschura, H. y otros, *Warships of the Imperial Japanese Navy 1869-1945*, Londres, Arms & Armour Press, 1977.

Thauby García, Fernando, *"La Guerra Ruso-Japonesa"* en: *Revista de Marina*. Armada de Chile, Ed. Jul. Ago. 1991, pp. 398-420.

Fuentes Documentales

Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores- Perú (AMRREE)
Serie Servicio Diplomático del Perú en Inglaterra Legajo 5-17-C
Comisión especial Pflucker, asunto construcción vapores *Diógenes* y *Sócrates*, 1884

- Comunicaciones reservadas referentes a adquisición de buques (Toribio Sanz) 191 folios - Contratos sobre construcción de buques.

Archivo Histórico Nacional de Chile (ANC)
Serie Ministerio de Marina.

- Oficios recibidos por la Comandancia General de Marina (1879-1886). Legajo Nº 369.

Serie Ministerio de Relaciones Exteriores.

- Inventario de la Legación de Chile en Francia y Gran Bretaña (1819-1907), 2º serie. Correspondencia de E.J. Reed a la Legación de Chile en Francia y Londres (1879-1886). Legajo 159.

De Internet:

Sidoli, Osvaldo, *Los cañoneros tipo "Rendel"*.
En Internet: histarmar.com.ar/InfGral/CanionerosRendel.htm