

## Chile y Argentina al borde de la guerra (1881-1902)

Pablo Lacoste

CONICET-UNCuyo-Univ. de Congreso

### Resumen

*El presente estudio demuestra la magnitud que alcanzó la carrera armamentista de Argentina y Chile en el contexto regional y mundial. El poder destructivo de Argentina y Chile permitía iniciar la era de las matanzas masivas del siglo XX.*

*Este proceso se produjo en un contexto mundial de aceleración de la carrera armamentista entre las Grandes Potencias. En este marco, la iniciativa del zar Nicolás II, en el sentido de propiciar el control de armamentos y la solución de los problemas internacionales mediante mecanismos de arbitraje, propuesta que para los europeos fracasó en La Haya, triunfó para Chile y Argentina en el abrazo del Estrecho. De esta manera se abrió el camino a los Pactos de Mayo en los cuales se estableció el primer convenio de equivalencia de armamentos de la historia contemporánea. Mientras Europa se encaminaba a la I Guerra Mundial, los Pactos de Mayo inauguraron un siglo más de paz entre Argentina y Chile.*

### Abstract

*The current study shows the importance that the Argentinean and Chile's arms race reached within the regional and world wide context. The destructive power of Argentina and Chile allowed to began the era of the Twenty Century massive slaughters.*

*This process was produced within a world context of acceleration of the arms race between the big powers. In this frame, the initiative of tzar Nicholas II, with the purposes of encouraging arms controls and the solution of international problems through arbitrary mechanisms, a proposal that failed for europeans in The Haya, it did worked for Chile and Argentina in the "Estrecho Tie". In this way there was green light to the May Pacts which stated the first equivalence agreement of the arms of the contemporary history.*

*Meanwhile, while Europe was on its way to the Fist World War, the Pacts of May opened one more century of peace between Argentina and Chile.*

Las relaciones entre Argentina y Chile tuvieron una de sus etapas más críticas entre 1879 y 1902 debido a varios motivos. En el orden mundial, las grandes potencias se lanzaron a una descontrolada carrera armamentista, a la cual arrastraron a los dos países del sur. En el ámbito regional, los conflictos con terceros países amenazaban extenderse sobre los vecinos trasandinos. Por último, éstos no terminaban de resolver sus cuestiones de límites territoriales, lo cual generaba incertidumbre y tensiones.

## **Estanislao Zeballos y el partido militarista en Buenos Aires**

El principal representante de las corrientes geopolíticas y expansionistas de la Argentina era Estanislao Zeballos. Fuertemente influido por el libro de Mahan, aspiraba a que la Argentina se embarcara en una carrera armamentista propia de las Grandes Potencias.<sup>1</sup> Para Zeballos, la Argentina era "el coloso del continente sureño" y estaba llamada a cumplir un papel rector en América del Sur. Esta misión debía ser respaldada con buques y cañones.

Estanislao Zeballos (1854-1923) pertenecía a una familia de militares, cuya tradición ideológica influyó en sus enfoques durante toda su trayectoria. Esta fue muy amplia y variada. Zeballos se graduó de abogado, se dedicó a la política, al periodismo y a las relaciones diplomáticas, y en todos estos campos tuvo una destacada actuación. Fue decano de la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires (1918-1919), miembro del *Institut de Droit International* (1912) y llegó a ser electo presidente de la *International Law Association* (1923). Como periodista, fue cofundador del diario *La Prensa* (1874) y colaborador permanente del mismo; como político fue electo tres veces diputado nacional (1880, 1884 y 1912). En el campo diplomático Zeballos fue ministro plenipotenciario en Washington (1893), y fue canciller de tres presidentes: Juárez Celman (1889), Carlos Pellegrini (1891) y Figueroa Alcorta (1906-1908).

La actividad de Zeballos se volcó también al campo social e intelectual. Reconocido miembro de la oligarquía terrateniente argentina, Zeballos actuó como presidente de la aristocrática Sociedad Rural (1888-1894). Fue autor de numerosos trabajos sobre la historia y el territorio argentino.<sup>2</sup> Además, promovió la creación de instituciones y publicaciones científicas y culturales, como la Sociedad Científica Argentina (1872), el Instituto Geográfico Argentino (1878) y el Instituto Popular de Conferencias del diario *La Prensa* (1914). Además fundó y dirigió la *Revista de Derecho, Historia y Letras* (1898-1923), principal foco del pensamiento nacionalista y xenóforo de la Argentina en el período.

<sup>1</sup> Joseph A. Tulchin, *La Argentina y los Estados Unidos. Historia de una desconfianza*, Buenos Aires, Planeta, 1990, pp. 68-81.

<sup>2</sup> Entre las principales obras de Zeballos cabe citar *La conquista de 15.000 leguas*, 1878, *Descripción amena de la República Argentina*, t. 1; *Viaje al país de los araucanos*, 1881; t. 2: *Viaje al país del trigo*, 1883; t. 3: *Viaje a través de las cabañas*, 1888; *The rise and growth of the Argentine Constitution*, 1907; *La diplomatie des Etats-Unis dans l'Amérique du Sud*, París, 1920.

El enorme poder e influencia que tenía Zeballos en Buenos Aires, lo ponía en incomparables condiciones de difundir su pensamiento nacionalista, xenófobo y antichileno, para incidir en la toma de decisiones y en la opinión pública. En la crisis de la Paz Armada, Zeballos se opuso tenazmente a los Pactos de Mayo. Su intento fracasó porque había otros líderes que pensaban en forma exactamente inversa en materia de política exterior, y gozaban todavía de más prestigio que Zeballos. El caso más destacado fue el de Bartolomé Mitre, tal como lo ha señalado Braun Menéndez (1957). Mitre derrotó a Zeballos en el manejo de las relaciones exteriores con los dos formidables vecinos: Chile (con los Pactos de Mayo de 1902) y Brasil (los mitristas y roquistas se negaron a aprobar los fondos que el entonces canciller Zeballos solicitó para comprar armas contra el Brasil en 1908). De allí el resentimiento de Zeballos contra Mitre, volcado en sus publicaciones de esos años.

Durante las tensiones argentino-chilenas de las últimas décadas del siglo XIX, Zeballos lideraba el ala "dura" de la élite argentina. Por ejemplo, cuando la Argentina tomó la decisión política de no dejarse arrastrar por Bolivia y Perú a la Guerra del Pacífico, Zeballos encabezó las críticas al gobierno de su país (1881). Posteriormente, Zeballos procuró arrastrar a la Argentina al conflicto entre Chile y EEUU motivado por el incidente del *Baltimore* (1892). En la tradición historiográfica argentina, este episodio es poco conocido, a pesar de haber alcanzado altos niveles de tensión. La muerte de unos marineros del crucero *Baltimore*, surto en Valparaíso, motivó la protesta diplomática de Washington. La respuesta del gobierno chileno no resultó satisfactoria para EEUU y se inició un entredicho diplomático. El país del norte juzgó que debía dejar a salvo su honor y endureció su actitud. Chile se mantuvo firme y pronto comenzaron a efectuarse aprestos militares para saldar el pleito en el Campo de Marte. Ambos países llegaron a movilizar sus flotas. Los militares de EEUU "prepararon los barcos, alistaron armas y municiones adicionales y planificaron el bloqueo de los principales puertos chilenos".<sup>3</sup> EEUU afectó a este operativo ocho buques de guerra, que en conjunto desplazaban 27.000 toneladas, entre los escuadrones del Pacífico y de evoluciones.<sup>4</sup> El presidente de EEUU, Benjamín Harrison, envió un informe al Congreso en el cual le advertía de la situación y lo exhortaba a estar alerta para tomar una decisión apropiada.<sup>5</sup> Finalmente, el Congreso de EEUU autorizó al presidente de ese país a declarar la guerra a Chile.<sup>6</sup> En ese momento crítico para Chile, Zeballos, entonces canciller de la Argentina, ofreció amplio apoyo para la flota invasora del país del norte. Así lo documentó el ministro de EEUU en Argentina, R.S. Pitkin, por oficio confidencial N° 178, fechado en Buenos Aires el 25 de enero de 1892. De acuerdo a este informe, el canciller Zeballos lo citó a una reunión, y tras desplegar un mapa regional sobre la mesa.

<sup>3</sup> William Sater, *Chile and the United States: empires in conflict*, The University of Georgia Press, Athens and London, 1990, p. 64.

<sup>4</sup> Emilio Meneses Ciuffardi, *El factor naval en las relaciones entre Chile y los Estados Unidos (1881-1951)*, Santiago, Hachette, 1989, pp. 70-72.

<sup>5</sup> William Sater, *Chile and the United States...* op. cit., p. 64.

<sup>6</sup> Emilio Meneses Ciuffardi, *El factor naval ...op. cit.*, pp. 82-83.

*"dijo que si la escuadra norteamericana tomaba Antofagasta podría abastecerse de productos agrícolas desde Salta. Argentina los enviaría. Que si lograba tomarse Antofagasta podía usar como base de estación el estuario de El Plata y que las tropas americanas podrían cruzar el territorio argentino rumbo a Chile".<sup>7</sup>*

La evaluación histórica de esta actitud ha sido muy contundente. Un estudio especializado en este conflicto ha señalado que "Buenos Aires demostró una duplicidad infraternal con el generoso ofrecimiento de bases argentinas a los americanos para atacar Chile".<sup>8</sup> La propuesta de Zeballos, en el sentido de comprometer el apoyo oficial de la Argentina a una fuerza extra-latinoamericana que amenazaba invadir a un país vecino, fue un claro reflejo de la tradición ideológica nacionalista, xenófoba y anti-chilena que Zeballos lideró a lo largo de toda su vida. Ello se reflejó nuevamente en 1915, a propósito de las islas del Beagle. Ese año, el ex canciller lideró una campaña periodística tendiente a reivindicar la presunta soberanía argentina sobre estas islas. Pasó por alto la carta consensuada por los gobiernos de Argentina y Chile en *statuo quo* de 1878 y aprobada por los Congresos de ambos países en el marco del tratado Fierro-Sarratea. Zeballos desconoció también el mapa que había elaborado Bernardo de Irigoyen en 1881, para ilustrar el significado del Tratado que él mismo había negociado y firmado. Además no tuvo en cuenta que esas islas estaban ocupadas en forma real y efectiva por colonos chilenos desde hacía más de 20 años. Por sobre todos estos elementos, Zeballos colocó su ideología nacionalista y sus prejuicios antichilenos. Inició una de sus típicas campañas de alerta, apeló a los sentimientos nacionalistas con vibrantes discursos y logró crear un nuevo conflicto de límites con Chile, que más tarde estaría a punto de motivar la guerra entre ambos países.

Además del tema puntual del Beagle, Zeballos desarrolló un concepto de su propio país que resultaba indirectamente agravante para sus vecinos. Había en sus trabajos un aire de "nación predeterminada" que atribuía a la Argentina un papel de liderazgo en América Latina. Zeballos llegó a jactarse de que en la Argentina se había producido el origen del hombre, considerando como tesis confirmada la propuesta de Florentino Ameghino. Zeballos gustaba de emular la sentencia acuñada por Carlos Tejedor en 1874: "Ha llegado el momento, o nunca será, de decir a los vecinos que el tiempo de las usurpaciones ha concluido".<sup>9</sup> Representando en Argentina el papel que cumplía Adolfo Ibáñez en Chile, Zeballos estaba persuadido que la nación trasandina se estaba expandiendo territorialmente en detrimento de los derechos de su país. Por tal motivo, había que tomar medidas enérgicas para revertir la situación.

<sup>7</sup> Mario Barros van Buren, *Historia diplomática de Chile*, Santiago, Andres Bello, 1991, p. 537; José Miguel Barros, "Zeballos y el incidente del Baltimore", en: *Revista Mapocho*, julio de 1963 p. 219.

<sup>8</sup> William Sater, *Chile and the United States...* op. cit., p. 65.

<sup>9</sup> Nora Siegrist de Gentile, "Política exterior argentina durante la presidencia de Figueroa Alcorta (1906-1910) y el memorando secreto del doctor Estanislao S. Zeballos", en: Nora Siegrist de Gentile, Noemí Girbal de Blacha y Antonio Elio Brailovsky, *Tres estudios argentinos*, Buenos Aires, Sudamericana, 1982, p. 24.

La presencia de líderes como Zeballos cerca del bloque de poder en la Argentina, determinaba que en este país hubiera una corriente muy influyente, inclinada a resolver las diferencias con Chile mediante la guerra. Es decir, los partidarios de la paz, dentro de la Argentina, para poder llevar adelante iniciativas como el Tratado de 1881 y los Pactos de Mayo de 1902, tendrían que librar una intensa lucha contra estos elementos xenófobos y nacionalistas. A la vez en Chile sucedía exactamente lo mismo: frente a los pacifistas como Lastarria y Vicuña Mackenna, se agitaron los espíritus belicistas como Adolfo Ibáñez y Amunátegui. De esta manera se comenzaba a crear el clima de rivalidad y tensión en el Cono Sur.

## **La diplomacia peruana y su influencia en Buenos Aires**

El tratado secreto de alianza contra Chile, firmado por Perú y Bolivia en 1873, fue el instrumento que reorientó la política regional. A partir de la celebración de este acuerdo, la diplomacia peruana montó una operación diplomática en Buenos Aires, con vistas a atraer a la Argentina a este tratado secreto, y asegurarse de esta manera la victoria sobre Chile.<sup>10</sup> La Guerra de la Triple Alianza era un antecedente directo. Chile debía correr la misma suerte que el Paraguay. Naturalmente, los historiadores peruanos han desmentido categóricamente esta versión.<sup>11</sup>

Los documentos coloniales habían establecido que Chile se extendía por el norte hasta el desierto de Atacama, sin especificar con precisión en qué punto de ese desierto terminaba el país. Durante largos años, no se encontraron allí mayores riquezas; pero esta situación se modificó totalmente a partir del descubrimiento de las guaneras y el salitre: estos materiales eran fuertemente demandado por los agricultores europeos, con lo cual se transformaron en una importante fuente de riqueza.

Entre fines de la década de 1860 y principios de los '70, Chile se encontraba con problemas limítrofes con Bolivia. Las nuevas riquezas se hallaban precisamente en el desierto de Atacama, que ambos países pretendían como propio. Por el momento, Perú permanecía ajeno a este pleito, pues no tenía fronteras directas con Chile. No obstante, sus autoridades tomaron la decisión política de involucrarse en este pleito, del lado de Bolivia.

La rivalidad entre Lima y Santiago se remontaba a la época colonial, cuando ésta se hallaba sometida a aquélla por cuestiones de jerarquía político-administrativa. Con el correr de los años, esta situación de subordinación dio lugar a reivindicaciones, resentimientos y rivalidades. Esto se reflejó incluso en la guerra de la independencia: Chile abrazó rápidamente la causa patriota, mientras Perú se afirmó como baluarte realista. Perú envió una expedición para la reconquista española de Chile; poste-

<sup>10</sup> Enrique Barba, "La Alianza Secreta de 1873 entre Bolivia y Perú. Tentativa para obtener la anexión Argentina", en: *Revista de Historia de América*, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, México, n° 22, diciembre de 1946, pp. 273-351.

<sup>11</sup> Pedro Irigoyen, *La Alianza Perú-Boliviano-Argentina y la declaratoria de guerra de Chile*, Lima, Sanmarti y Cía, 1921.

riormente, Chile organizó la escuadra libertadora sobre el Perú, y la bandera chilena entró triunfal en Lima por primera vez. Armando De Ramón interpreta que, en buena medida, la guerra de la independencia y la expedición libertadora al Perú tuvo en parte móviles de tipo regional, donde la rivalidad entre las dos ciudades del Pacífico tuvo un papel preponderante. Más tarde, en tiempos de la Confederación Peruano-Boliviana, nuevamente se puso de manifiesto esta rivalidad. El gobierno de Chile llevó la guerra una vez más hacia sus vecinos del norte, con vistas a prevenir la afirmación de un poder hegemónico. En años posteriores, la situación pareció revertirse. Sobre todo cuando Chile se solidarizó con Perú y Bolivia, al declarar la guerra a España en la década de 1860, apoyo que le costó el bombardeo de Valparaíso y fuertes pérdidas en su flota mercante. Este desgraciado episodio reabrió el resentimiento y la rivalidad entre Santiago y Lima. Hasta que en la década siguiente estalló la Guerra del Pacífico.

Dada la antigüedad de la rivalidad chileno-peruana, la guerra entre ambos países se veía llegar con bastante anticipación. Ambos países se lanzaron a una carrera armamentista sin precedentes, con la adquisición de buques de última generación. El gobierno del Perú adquirió en Francia la corbeta *Unión*.<sup>12</sup> Además, Perú adquirió el monitor acorazado *Huáscar* de 1.130 toneladas.<sup>13</sup> La base de la flota de guerra peruana se completó con el *Independencia*, también botada en 1865. Era una fragata acorazada de 2.005 toneladas, armada con dos cañones 178 mm y 12 de 70 libras. Era mayor que el *Huáscar* pero levemente menor que las corbetas, con 65,5 metros de eslora por 13,6 de manga; su velocidad máxima llegaba a los 12 nudos. Estos buques se complementaban con otros dos monitores acorazados: el *Manco Capac* y el *Atahualpa*; ambos desplazaban 1.034 toneladas, estaban armados con dos cañones de 500 y su blindaje era de 5 pulgadas. Con estos seis buques, la marina peruana redondeaba una flota moderna de unidades blindadas, de 11.000 toneladas de desplazamiento y modernos cañones. A ello se puede añadir otros cuatro buques de madera, que aportaban 2.000 toneladas más. La flota peruana reunía unas 13.000 toneladas de desplazamiento, con 51 cañones.<sup>14</sup>

Los flamantes buques peruanos eran comparables con los de algunas potencias del Norte. La corbeta *Unión* fue construida originalmente para la marina Confederada, en el marco de la Guerra Civil de EEUU.<sup>15</sup> Por su parte, el acorazado *Huáscar*

<sup>12</sup> La *Unión* tenía 1.727 toneladas de desplazamiento y 14 cañones de 30 libras. Medían 67 metros de eslora (longitud o distancia máxima entre proa y popa) y 9 de manga (ancho o distancia máxima entre babor y estribor); ra propulsada por máquina alternativa de una hélice, que le permitía alcanzar una velocidad de 14 nudos. *Navíos y Veleros. Historia, Modelos y Técnicas*, Madrid, Planeta-Agostini, 1993, t. VI, p. 1699.

<sup>13</sup> El *Huáscar* (1865) era un monitor acorazado de torre, con dos cañones de 254 mm instalados en la torre del centro del buque, y dos de 40 libras; medía 58 metros de eslora por 10,7 de manga, con un desplazamiento de 1.130 toneladas. Propulsado por una máquina alternativa de una hélice, alcanzaba una velocidad máxima de 12,3 nudos, *Idem*, tomo IV, p. 1.118; Rodrigo Fuenzalida Bade, *La armada de Chile*, tomo 3, p. 725.

<sup>14</sup> Arturo Benavides Santos, *Historia Compendiada de la Guerra del Pacífico (192)*. Santiago, Francisco de Aguirre, 1972, p. 15; Diego Barros Arana, *Historia de la guerra del Pacífico*. Primera edición en francés: 1880; edición moderna: Santiago, Andrés Bello, 1979, p. 72.

<sup>15</sup> La Marina confederada encargó cuatro corbetas de este tipo. Pero fueron embargada por decisión del gobierno francés, y finalmente dos fueron vendidas a Alemania y las otras dos al Perú, que las denominó *Unión y América*. La primera de ellas participó en la Guerra del Pacífico. *Navíos y Veleros...* op. cit., VI, p. 1699.

estaba a la altura de los mejores buques europeos. Esto se puso de manifiesto en un incidente extraordinario, que merece un comentario especial.

El 6 de mayo de 1877 un grupo de marinos se apropió del *Huáscar* y, en abierta rebeldía hacia las autoridades peruanas, zarpó mar adentro. Desorientado, el gobierno peruano envió a la escuadra a capturarlo. Además emitió un comunicado en el cual ofrecía recompensa por el monitor. El *Huáscar* procuró encabezar un golpe de Estado liderado por Piérola, quien subió al *Huáscar* en el puerto de Cobija. El monitor recorrió las costas de Chile, Bolivia y Perú. Para aprovisionarse de carbón y otros elementos, el monitor abordó barcos peruanos e ingleses, lo cual alarmó a los buques británicos de la región. El 28 de mayo, la flota peruana lo avistó cerca de Pichalo, y se entabló un combate naval: el *Huáscar* hizo frente a la *Independencia*, la *Unión* y el *Pilcomayo*, que no pudieron vencerlo. Después de una hora de fuego, el *Huáscar* escapó sin que pudieran darle caza. Al día siguiente, el *Huáscar* enfrentó a dos buques ingleses, *Shah* y *Amethyst*. Ante la evidente superioridad de las naves británicas, éstas solicitaron la entrega del *Huáscar* a cambio del respeto por la vida de sus tripulantes. Estos rechazaron la propuesta, con lo cual se inició el ataque.<sup>16</sup> Durante más de dos horas los buques hicieron fuego a discreción. La fragata *Shah*, de 6.356 toneladas y dos cañones de 228 mm, puso en juego el armamento más sofisticado de la época para atacar al *Huáscar*, llegó incluso a disparar por primera vez en la historia un torpedo autopropulsado en acción bélica. Pero la velocidad del monitor peruano le permitió eludir el proyectil y burlar su agresión.<sup>17</sup> El *Huáscar* volvió a escapar. Los buques británicos lo persiguieron durante toda la jornada, sin éxito. Al día siguiente el monitor se entregó a la marina peruana en Iquique.

Más allá del significado de la rebelión del *Huáscar* en la historia interna del Perú, este incidente causó un fuerte impacto en la clase dirigente de este país desde el punto de vista de su auto-percepción como potencia naval regional: después de estos hechos, el gobierno peruano estaba convencido de contar con la Marina más poderosa de todos los estados del Pacífico. Al menos así lo expresaba en los documentos presentados en la Exposición Universal de París (1878).<sup>18</sup> De todos modos, estos alardes jactanciosos se volverían muy pronto con contra del Perú.<sup>19</sup>

Chile procuró equilibrar la situación con la incorporación de unidades de primera línea, como los acorazados gemelos *Almirante Cochrane* y *Blanco Encalada* (1874). Tenían un desplazamiento de 3.651 toneladas, con 64 metros de eslora por 14 de manga. Contaban con seis cañones de 209 milímetros dentro de una torrea acorazada del centro del buque. Su protección era de 229 milímetros de cintura, de 203 a 152 mm en la batería central. Además, Chile disponía de cinco barcos de madera, que aporta-

<sup>16</sup> Rosendo Melo, *Historia de la marina del Perú*. Callao, Museo Naval, 1980, t. 1, pp. 301-315.

<sup>17</sup> Navios y Veleros, t. IV, p. 1.055; t. VI, pp. 1.600 y 1.694. Rosendo Melo, *Historia...*, op. cit., p. 312.

<sup>18</sup> Diego Barros Arana, *Historia de la Guerra...* op. cit., p. 72.

<sup>19</sup> "La odisea del *Huáscar* tuvo proyecciones funestísimas... Llevado este asunto hasta el parlamento inglés, tratado en la prensa y en los altos círculos, el veredicto de esa nación no pudo favorecer a Perú: impulsivos o locos, éramos el estorbo en los negocios, peligro de su colonia, país intratable... Y ¿el prestigio alcanzado? Y ¿las seguridades jactanciosas? Todavía lo velaba todo el engreimiento, susceptible de subsistir después de la humillación, de la ruina, del total desamparo. No es que se trate de apedrear a ninguna adúltera: sólo hay que indicar la génesis del calvario recorrido desde entonces por el Perú, víctima de sus propios desaciertos", Rosendo Melo, *Historia...* op. cit., p. 315.

aportaban otras 5.500 toneladas.<sup>20</sup> La flota chilena reunía unas 13.000 toneladas de desplazamiento, con 41 cañones. En resumidas cuentas, las potencias regionales del Pacífico Sudamericano se preparaban para un formidable duelo naval, con notable presencia de buques de guerra modernos, tal como muestra el *Cuadro I*.

La carrera armamentista fue acompañada por una diplomacia cada vez más agresiva. La cancillería del Rímac se propuso atraer a la Argentina para su causa y lograr, junto con Bolivia, un cuadrillazo sobre Chile. Varias veces los enviados peruanos trasladaron esta idea al gobierno argentino. En el crítico año de 1879, estas gestiones se profundizaron, llegando a extremos notables:

*"La cancillería peruana derrochaba agilidad... El 7 (de marzo de 1879) ordenaba al ministro Latorre, residente en Buenos Aires, gestionar nuevamente la adhesión de Argentina a la alianza. Si Argentina no aceptaba, le instruía de pedir que prestara su nombre para la compra de un blindado o dos en Europa, bajo pabellón argentino, ofreciendo reciprocidad. Un día más tarde instruyó a Latorre de ofrecer al gobierno argentino todo el litoral del Pacífico que quedase frente a la provincia de Salta".<sup>21</sup>*

El partido anti-chileno de Buenos Aires era el aliado natural de la diplomacia peruana. Entre ambos grupos se conformaría un polo de poder e influencia, dispuesto a frustrar todos los intentos de entendimiento pacífico entre Argentina y Chile. Especialmente en esos momentos críticos, cuando ambos países todavía tenían que definir los límites en un territorio litigioso de 1.500.000 de kilómetros cuadrados.

## **La Guerra del Pacífico y su impacto en Argentina**

En febrero de 1879 comenzó formalmente la llamada Guerra del Pacífico. A partir de entonces, la diplomacia peruana redobló sus esfuerzos por lograr el ingreso de la Argentina al conflicto. Y halló un amplio apoyo en el partido antichileno de la élite local. Dentro de su estrategia, este grupo impulsó campañas de prensa, debates parlamentarios y hasta actos públicos. El 11 de mayo de 1879, tres meses después del inicio de la guerra, en el Teatro de Variedades

*"hubo un gran acto de adhesión a Perú y Bolivia, seguido de manifestaciones populares de simpatía a las legaciones de ambos países: 'El entu-*

<sup>20</sup> Estos buques eran los siguientes: las corbetas *O'Higgins* y *Chacabuco*, con 1.100 toneladas y cuatro cañones cada uno; la corbeta *Esmeralda*, con 850 toneladas y 12 cañones; el vapor *Abatao* con 1.050 toneladas y 3 cañones era un mercante reciclado; la cañonera *Magallanes*, con 775 toneladas y 2 cañones; y la cañonera *Covadonga* con 412 toneladas y 2 cañones. Arturo Benavides Santos, *Historia Compendiada de la Guerra del Pacífico (192')*, Santiago, Francisco de Aguirre, 1972, p. 15; Francisco Encina, *Historia de Chile (1940-1952)*, Santiago, Ercilla, 1984, t. 31, p. 89; Barros Arana, *Historia de la Guerra...* op. cit., p. 73.

<sup>21</sup> Mario Barros Van Buren, *Historia diplomática...* op. cit., p. 365. El autor se fundamenta en los archivos secretos de la cancillería peruana, capturados por las fuerzas chilenas tras la batalla de Miraflores.



*siasmo por la causa que defienden Perú y Bolivia no ha tenido límites', informaré a su gobierno al día siguiente el ministro peruano Aníbal de la Torre".<sup>22</sup>*

En las fuerzas armadas argentinas había también corrientes pro peruano-boliviana. Más de un centenar de oficiales y jefes militares se alistaron como voluntarios en la Legación del Perú, entre ellos el futuro presidente Roque Sáenz Peña. El escenario bélico le permitió realizar ampulosos discursos, ávidamente reproducidos en las páginas de la prensa peruana. Por ejemplo, al solicitar formalmente la incorporación al ejército peruano, el 30 de julio de 1879 en Lima, el aristócrata argentino señaló que

*"La causa del Perú y Bolivia es la causa de América, es la causa de mi patria y de sus hijos... Yo no he venido envuelto en la capa del aventurero... he dejado mi patria cediendo a convicciones profundas, no a imposiciones inmediatas de los deberes patrios, sino a inspiraciones espontáneas del sentimiento americano (...) Presiento la palabra que asoma a todos los labios, el sentimiento que palpita en todos los corazones argentinos; presiento el estallido de la dignidad nacional que ha roto para siempre las pérfidas redes de una diplomacia corrompida".<sup>23</sup>*

Los voluntarios argentinos llegaron al campo de batalla, donde llegaron a "derramar su sangre por la causa del Perú". Sáenz Peña se encontraba en el morro de Arica cuando este fue asaltado por los soldados chilenos el 7 de junio de 1880. Participó vivamente en el combate y resultó herido en un brazo. Cuando la resistencia peruana se tornó inútil, y la rendición inevitable, Sáenz Peña era el oficial con mayor rango que quedaba con vida, motivo por el cual fue el encargado, en nombre del Perú, de firmar la rendición de la plaza. Simultáneamente a este combate, en las calles de Buenos Aires proliferaban las manifestaciones de apoyo a la causa peruano-boliviana era muy fuerte en Buenos Aires. La prensa dedicaba grandes espacios a reflejar las opiniones más enardecidas. En medio de este clima, el Senado propuso la incorporación de la Argentina al frente aliado contra Chile.

Estas corrientes fueron equilibradas por el partido pacifista, liderado por Bartolomé Mitre, Julio A. Roca y Nicolás Avellaneda, quienes insistieron en la necesidad de mantener a la Argentina fuera de la guerra y priorizar el desarrollo interno, sobre la base de fomentar la inmigración y la inversión de capitales británicos. A ello hay que sumar el papel de la diplomacia de EEUU, a través de sus representantes en Buenos Aires y Santiago (ambos llamados Osborn y con grados militares). Estos diplomáticos realizaron una intensa acción con vistas a acercar posiciones y consolidar canales de diálogo entre las cancillerías trasandinas. Cuando todo parecía perdido, llegaron

<sup>22</sup> José María Rosa, *Historia Argentina*, Buenos Aires, Oriente, 1974, t. VIII, p. 200.

<sup>23</sup> Citado en: *Ibíd.*, t. VIII, p. 200-201.

a la audacia de elaborar ellos mismos una propuesta de Tratado que contemplara los intereses de ambos (mayo de 1881). Sobre la base de este documento se reiniciaron las conversaciones diplomáticas entre Argentina y Chile.

Mientras tanto el teatro de operaciones del Pacífico Sur ardía en llamas. Las flotas de Chile y Perú se trabaron en batallas épicas. En un primer momento, la armada peruana parecía hacerse de la iniciativa, apoyada en el prestigio del *Huáscar*. Pero las operaciones no tardaron en favorecer a los chilenos, que en dos momentos clave inclinaron la balanza a su favor. El 21 de mayo de 1879 se produjo el combate naval de Iquique, en el cual la presión de las cañoneras chilenas condujo al acorazado *Independencia* a encallar y luego quedó destruido.<sup>24</sup> Cinco meses más tarde, el 8 de octubre de 1879, se produjo otra batalla decisiva en la cual se enfrentaron los otros tres acorazados: el *Huáscar*, el *Almirante Cochrane* y el *Blanco Encalada*. Los buques chilenos se llenaron de gloria, pues no sólo vencieron, sino que también se adueñaron del buque enemigo.<sup>25</sup> Poco después, la flota chilena capturó otro buque peruano, esta vez, la fragata *Pilcomayo* (18 de noviembre de 1879).<sup>26</sup> Ocho meses más tarde, en Arica, para evitar un resultado semejante, el capitán del acorazado *Manco Capac* "abrió la válvula del monitor, que se hundió a las 8 A.M." (6 de junio de 1880).<sup>27</sup> El último capítulo se escribió el 16 de enero de 1881, en el marco de la caída definitiva de Lima; sin gobierno ni autoridades nacionales, el caos se apoderó de los restos de la resistencia peruana y acabó con la flota. "El populacho prendió fuego a los buques peruanos que estaban dentro del muelle dársena, i el incendio duró toda la noche alumbrando aquel cuadro de horror".<sup>28</sup> En este contexto los tripulantes de la corbeta *Unión* decidieron hundirla en el Callao para evitar entregarla al adversario.<sup>29</sup>

La victoria militar de Chile fue total. En 1881 la flota peruana ya no existía y las fuerzas terrestres quedaron totalmente desarticuladas. El vencedor se apoderó de un importante parque de municiones y armas pesadas de las fuerzas peruanas: 222 cañones, entre los cuales estaban las célebres bocas de fuego de la fortaleza del Callao (de 1000 mm); 124 piezas de campaña y de montaña, incluyendo 19 ametralladoras; 15.000 rifles, más de 4.000.000 de tiros y buena cantidad de pólvora y dinamita.<sup>30</sup>

El arrollador avance de las fuerzas armadas chilenas no tardó en despertar recelos en Buenos Aires. La captura del monitor *Huáscar*, el orgullo de la Armada peruana, juntamente con la espectacular toma del Morro de Arica, considerado inexpugnable por

<sup>24</sup> Diego Barros Arana, *Historia de la Guerra...* op. cit., pp. 78-85; *Navios y Veleros...* op. cit., t. IV, p. 1159.

<sup>25</sup> Según la tradición historiográfica peruana, los marinos del *Huáscar* lucharon con gran valor ante los dos acorazados chilenos, que eran muy superiores en armamento y blindaje. Rosendo Melo, *Historia de la marina del Perú*, Callao, Museo Naval, 1980, tomo 1, pp. 362-376. El *Huáscar* fue capturado cuando se encontraba muy averiado; pero rápidamente fue reparado en Valparaíso y "pasó a ser uno de los más poderosos buques de la escuadra chilena". Barros Arana, *Historia de la Guerra...* op. cit., p. 114. Años más tarde el *Huáscar* fue convertido en Museo y se encuentra actualmente en exhibición en el puerto de Talcahuano.

<sup>26</sup> Diego Barros Arana, *Historia de la Guerra...* op. cit., pp. 127-129.

<sup>27</sup> Francisco Encina, *Historia de Chile...* op. cit., t. 32 p. 194.

<sup>28</sup> Diego Barros Arana, *Historia de la Guerra...* op. cit., p. 495.

<sup>29</sup> *Navios y Veleros...* op. cit., t. VI, p. 1.699.

<sup>30</sup> *Ibíd.*, pp. 501-502.

todos los militares de la época (7 de junio de 1880) causaron asombro en los círculos militares, políticos y diplomáticos de toda América.<sup>31</sup> Esta idea se consolidó en enero de 1881 con la caída de Lima, hecho que consagró el prestigio de las armas chilenas y la preocupación en las cancillerías de los países vecinos. Muchos interpretaron que esta victoria significaba la ruptura del equilibrio de poder regional. Además, se comenzó a percibir a Chile como la Prusia de América del Sur. Para otros, detrás de estos triunfos se revelaba un pueblo especialmente preparado para la guerra, una suerte de Esparta contemporánea. Chile despertaba entre sus vecinos sensaciones encontradas, oscilantes entre la admiración y el miedo, el recelo y la desconfianza.

Entre enero y julio de 1881, Buenos Aires fue sede del recrudecer del conflicto entre las dos corrientes antagónicas en materia de política exterior. El bando belicista aconsejaba ingresar en la Guerra del Pacífico, antes que Chile lograra consolidar sus posiciones y luego continuar su expansión hacia la Argentina. Por su parte, el sector partidario de la paz propiciaba terminar cuanto antes la cuestión de límites para cerrar el potencial conflicto con el país vecino y acotar definitivamente el accionar del partido belicista.

## La carrera armamentista chileno-argentina

El Cono Sur americano no escapó al clima de carrera armamentista de las Grandes Potencias del Hemisferio Norte. Sobre todo las naciones que tenían cuestiones pendientes con sus vecinos, como Argentina y Chile, que todavía no terminaban de definir sus límites territoriales. Como era de esperar, ambos países se lanzaron también a la carrera armamentista, invirtiendo en ello las abultadas rentas que obtenían de la exportación masiva de productos primarios. Esta situación de abundancia les facilitaba el acceso a los créditos en Europa.

Los estados mayores realizaron un cuidadoso estudio sobre las novedades tecnológicas, para decidir sus planes de compra de armamento. Dentro de este esquema, el principal concepto que manejaban los marinos era el de **acorazado**. "El término acorazado fue de uso común desde alrededores del año 1880, cuando se empezó a emplear el acero para la construcción de grandes unidades militares".<sup>32</sup> En los años subsiguientes, los ingenieros navales comenzaron a diseñar modelos cada vez más complejos con este sistema. Se desarrollaron guardacostas acorazados, monitores acorazados, cruceros acorazados y fragatas acorazadas, entre otros. Recién en las décadas de 1890 y 1900 se consolidaron estos nuevos buques; la evolución continuó en los años posteriores, hasta culminar en las grandes unidades de la II Guerra Mundial. La Argentina incorporó su primer unidad acorazada en vísperas de la Guerra del Pacífico: el guardacosta *Los Andes*, construido en Gran Bretaña. Con 1.525 toneladas de desplazamiento, medía 56,7 metros de eslora por 13,4 de manga; su equipo de propulsión con dos hélices, le permitía una velocidad de 9,5 nudos. Sus principa-

<sup>31</sup>Diego Barros Arana, *Historia de la Guerra...* op. cit., pp. 241-257.

<sup>32</sup>"La Historia del acorazado", en: *Navios y Veleros...* op. cit., t. VI, p. 1.501.

les armas eran dos cañones de 198 mm.<sup>33</sup> Poco después se incorporó el acorazado *Almirante Brown* (1881), de 4300 toneladas, 73 m de eslora y 15,5 de manga.

Para atacar a los buques de gran tamaño surgieron las **torpederas**. Su mortífera arma, el torpedo, era un derivado de la mina naval; comenzó a utilizarse a mediados del siglo XIX en forma muy rudimentaria. Su dificultad era el acercamiento al blanco sin asumir demasiados riesgos. Precisamente para solucionar este problema se diseñaron las torpederas. Entre sus pioneros estuvieron los astilleros *Yarrow* de Londres, que poco a poco los fueron perfeccionando. El concepto básico era un buque pequeño, liviano y rápido, capaz de realizar ataques sorpresivos sin ser advertido por el enemigo. La idea resultó triunfante y poco a poco, fue adoptada por las Grandes Potencias; hacia 1884 todas disponían de una escuadrilla específica de torpederas.<sup>34</sup> Entre los primeros países que incorporaron este armamento se encuentra la Argentina. Entre 1881 y 1883 adquirió seis torpederas construidas en Londres.<sup>35</sup> A principios de los 90 se renovó totalmente la flotilla de torpederas. Entre 1890 y 1893 se incorporaron dieciséis unidades más.<sup>36</sup>

La Marina Argentina decidió también incorporar **destruidores**, para hacer frente a los torpederos. A partir de 1891, la tecnología naval prestó creciente atención a la amenaza que significaban los torpederos para los buques de gran desplazamiento. Estos incorporaron armas especiales para hacer frente a los torpederos, especialmente cañones de 12 y 14 libras. Pero estos no resultaron suficiente defensa, sobre todo para ataques nocturnos. Los estrategas reclamaron un buque pequeño, rápido y ágil para dedicarlos específicamente a prevenir la acción de las torpederas enemigas. Este fue el sentido de los diseñadores del destructor. "Los primeros ejemplares de este tipo de buques fueron el 'Destructor' español -del que tomaron nombre sus descendientes- y el *Havock* y el *Hornet*, construidos para la marina británica en el año 1894".<sup>37</sup> Precisamente entre los primeros compradores de este flamante invento estuvo la Marina Argentina. Esta adquirió cuatro destructores a la empresa *Yarrow* (Londres), inspirados en el prototipo *Havock: Santa Fe* (1896), *Entre Ríos* (1896), *Misiones* (1897) y *Corrientes* (1897).<sup>38</sup>

<sup>33</sup> "Los cañones estaban instalados en una torre central, disponían por lo menos teóricamente, de un amplio sector de tiro. También podían disparar hacia proa o hacia popa, pues la superestructura que sostenía el puente de mando era lo único que limitaba el campo. El buque disponía asimismo de un aparejo de dos palos con velas áulicas. El *Los Andes* entró en servicio en 1875 y no se dio de baja hasta 1929. *Navios y Veleros...* op. cit., t. V, p. 1.320.

<sup>34</sup> "La historia de los torpederos hasta 1920", en: *Navios y Veleros...* op. cit., t. III, pp. 793-797.

<sup>35</sup> Las cuatro mayores -*Enrique Py, Ferré, Centella y Alerta*- tenían 30,5 m de eslora por 3,8 de manga, con dos tubos lanzatorpedos; las dos menores medían 19 m de eslora, con un tubo lanzatorpedos. Héctor José Tanzi, *Compendio de Historia Marítima Argentina*. Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval, 1994, pp. 300-302.

<sup>36</sup> Las ocho menores desplazaban 16 toneladas a una velocidad de 18 nudos; tenían 18,3 metros de eslora y un tubo lanzatorpedos; las seis medianas tenían 40 metros de eslora, con tres tubos lanzatorpedos; su velocidad máxima era de 24 nudos; las dos mayores tenían 46 m de eslora, desplazaban 110 toneladas y disponían de 4 tubos lanzatorpedos (Héctor José Tanzi, op. cit., p. 318).

<sup>37</sup> "La historia de los destructores"; en: *Navios y Veleros...* op. cit., tomo VI, pp. 1673-1677.

<sup>38</sup> El primero de estos destructores encalló y se hundió al año siguiente de su llegada. El destructor *Corrientes* medía 58 metros de eslora por 6 de manga, con 288 toneladas de desplazamiento. Sus máquinas alternativas de triple expansión le permitían alcanzar una velocidad de 27 nudos. Estaba armado con un cañón de 76 mm, tres de 6 libras, tres tubos lanzatorpedos de 457 mm. (*Navios y Veleros*, op. cit., t. I, p. 280. Héctor José Tanzi, *Compendio de Historia...* op. cit., p. 323).

El **crucero** era un buque de guerra potente y rápido, según la nomenclatura del siglo XIX. Con anterioridad se había utilizado esta denominación para las fragatas y las corbetas, para diferenciarlas de los navios. Estos eran las embarcaciones mayores, más pesadas, lentas y artilladas; siempre se desplazaban dentro de una formación; en cambio los cruceros (fragatas y corbetas) eran mucho más veloces y podían realizar tareas de patrulla, exploración y escolta. Los cruceros a vela evolucionaron en las décadas de 1860, 70 y 80, con la incorporación de la propulsión a vapor primero y el blindaje acorazado después. El primer crucero protegido se construyó en 1881, con 3.000 toneladas de desplazamiento. Poco después, las marinas de las Grandes Potencias comenzaron a incorporar masivamente estos buques. Entre 1885 y 1887 Gran Bretaña lideró esta tendencia con la compra de siete cruceros acorazados de 5.000 toneladas. Poco después, cuando se estandarizó este tipo de buque en las marinas de guerra, los ingleses crearon tres categorías de crucero según el desplazamiento: los cruceros de *tercera clase* eran inferiores a las 3.000 tons.; los de *segunda clase* oscilaban entre 3.000 y 5.000 tons.; los cruceros de *primera clase* superaban las 5.000 tons.<sup>39</sup>

La incorporación de los cruceros a la marina argentina fue otro reflejo de la carrera armamentista. La Armada rioplatense llegó al extremo de adoptar como propia la clasificación de la primera potencia naval del mundo y decidió incorporar unidades de todas las categorías. Este proceso comenzó con la compra de los cruceros de segunda clase *25 de mayo* (1891), con 3.500 toneladas y el crucero protegido *9 de julio* (1893), de 3.575 toneladas. Luego se incorporó el crucero de tercera clase *Patria* (1894), con 1.070 toneladas de desplazamiento, cinco tubos lanzatorpedos y una velocidad máxima de 20 nudos.<sup>40</sup> También se adquirió el crucero protegido *Buenos Aires que* desplazaba 4.788 toneladas; podía alcanzar una velocidad de 24 nudos y disponía de dos cañones de 203 mm y cuatro de 152 mm.<sup>41</sup> Era considerado "el buque más veloz del mundo con máquinas de tripla expansión".<sup>42</sup> Estos buques fueron fabricados en Gran Bretaña.

La incorporación de cruceros acorazados de 1ª clase fue otro objetivo de los almirantes argentinos. La tarea no era sencilla, pues se trataba del tipo de buque de guerra más moderno del mundo. Las Grandes Potencias tendían a restringir el acceso al exclusivo club de los cruceros de 1ª clase. La Argentina no logró que su tradicional proveedor, Gran Bretaña, accediera a venderle buques de esta jerarquía. Intentó establecer contactos con firmas de otros países, sin mayores resultados. Fue entonces

<sup>39</sup> Los cruceros también se categorizaban según el blindaje; dentro de este criterio podía ser *crucero ligero* (sin blindaje y con tubos lanzatorpedos); *crucero protegido* (con cubierta horizontal que descende por debajo de la línea de flotación en los flancos) y *crucero acorazado* (con cintura acorazada en la flotación y en la cima). Este tipo de buque se desarrolló durante un tercio de siglo, hasta llegar al ocaso en la I Guerra Mundial. "La historia de los cruceros 1860-1922" en: *Navios y Veleros*, p. cit., pp. 1054-1057.

<sup>40</sup> Héctor José Tanzi, *Compendio de Historia... op.cit.*, p. 320.

<sup>41</sup> "Diseñado por Philip Watts y construido por Armstrong & Co, el Buenos Aires tenía casco de acero con la obra recubierta de madera para evitar la corrosión. Tenía cubierta corrida, una cubierta con una protección de 127 a 75 mm y una buena compartimentación inferior", en: *Navios y Veleros... op.cit.*, t. I, p. 180.

<sup>42</sup> Héctor José Tanzi, *Compendio de Historia... op. cit.*, p. 321.

cuando el general Julio A. Roca comprometió sus influencias ante la casa *Ansaldo* de Génova, con éxito.<sup>43</sup> Los astilleros italianos tenían en construcción diez unidades de un crucero acorazado de 1ª clase de entre 6.500 y 7.000 toneladas de desplazamiento. Por la gestión de Roca aceptaron venderle seis a la Argentina. El primero de ellos fue *General Garibaldi*, de 6.949 toneladas de desplazamiento, dos cañones de 254 mm, diez de 152 mm y 6 de 120 mm. Entusiasmada con este colosal buque, la marina argentina adquirió poco después otras tres unidades de la misma clase: *Pueyrredón*, *General Belgrano* y *San Martín* (1898).<sup>44</sup> Entre estos cuatro cruceros-acorazados, la Argentina disponía de una flota de 35.000 toneladas. Los otros dos se terminarían de construir poco después.

La flota de guerra argentina alcanzó dimensiones asombrosas. Tal como refleja el *Cuadro I*, en 20 años se adquirieron más de 50 buques que desplazaban 100.000 toneladas. Colocando estos buques uno detrás del otro, se podía formar con ellos un puente de acero de 3.000 metros de largo, repleto de cañones, ametralladoras y torpedos autopropulsados. La marina argentina estaba multiplicando por diez veces a la flota que los peruanos consideraban la más poderosa de Sudamérica, apenas 20 años antes. A esta altura, "la marina de guerra argentina se ubicará entre las más importantes del mundo".<sup>45</sup>

La carrera armamentista de la Argentina tenía su paralelismo del lado trasandino. El gobierno de Chile se ocupó de modernizar los veteranos buques de la guerra del Pacífico y de comprar unidades nuevas. El *Huáscar* fue reparado y puesto a punto para entrar nuevamente en combate. Los legendarios blindados *Blanco Encalada* y *Cochrane* fueron enviados a Europa para su modernización y reequipamiento.<sup>46</sup> Pronto llegó también del crucero protegido *Esmeralda*, de 3.000 toneladas y 18 nudos.<sup>47</sup> Un gran salto en la carrera armamentista significó la compra del acorazado *Capitán Prat* (1890). Tenía 7.011 toneladas de desplazamiento, con 100 metros de eslora por 18,5 de manga. Su máquinas horizontales de triple expansión con dos ejes le permitían desarrollar una velocidad máxima de 18,3 nudos. Su principal armamento incluía cuatro formidables cañones de 239 mm, ocho de 120 mm y cuatro tubos lanzatorpedos. La protección acorazada era de 300 mm en cintura y barbata de 275; ello significaba un peso equivalente a un tercio de todo el buque.<sup>48</sup> Chile compró también el acorazado *O'Higgins*, el crucero *Centeno* y la torpedera *Almirante Simp-*

<sup>43</sup> Gustavo Ferrari, *Conflicto y Paz con Chile (1898-1903)*, Buenos Aires, Eudeba, 1968, pp. 10-11.

<sup>44</sup> *Navíos y Veleros. Historia, Modelos y Técnicas*, Madrid, Planeta-Agostini, 1993, t. III, p. 819. Héctor José Tanzi, *Compendio de Historia...* op. cit., p.322.

<sup>45</sup> Héctor José Tanzi, *Compendio de Historia...* op. cit., p. 318.

<sup>46</sup> Estas operaciones fueron confiadas al prestigioso almirante Latorre, el héroe del combate naval de Angamos, que viajó directamente a Europa para supervisar estas gestiones. En primer lugar se hicieron las mejoras al blindado *Blanco Encalada* (Londres, 1885-1886). Como resultado, "el acorazado quedó de mucho más poder del que tenía al salir por primera vez del astillero diez años antes", Oscar Espinosa Moraga, *Latorre y la vocación marítima de Chile*. Santiago, 2 edición, 1980, p. 54. Cuando el *Blanco Encalada* llegó a Valparaíso, relevó al *Cochrane*, que viajó a Europa para recibir tratamiento análogo. Tras dos años de trabajo, y a un costo de 113.711 libras, el acorazado zarpó hacia Chile (setiembre de 1889).

<sup>47</sup> Oscar Espinosa Moraga, *Latorre...* op. cit., p. 50.

<sup>48</sup> *Navíos y Veleros...* op. cit., t.I, p. 218.

son.<sup>49</sup> Además se adquirieron en Francia los escampavías *Cóndor* y *Huemul*, botados en diciembre de 1889. A ello hay que sumar las cazatorpederas *Almirante Lynch* y *Almirante Condell* (febrero de 1890), equipadas con el más moderno sistema de torpedos autopropulsados *Whitehead*.

Este crecimiento de la flota chilena se concretó durante la gestión del presidente Balmaceda, quien orientó en esa dirección una parte significativa de los recursos generado por las salitreras obtenidas en la Guerra del Pacífico. Hacia mediados de 1891, la flota chilena era más poderosa que nunca en su historia. Precisamente esta armada fue quien se levantó contra las autoridades constituidas, y promovió, -junto a los congresistas- la guerra civil.

La guerra civil de 1891 fue una gran oportunidad para experimentar, al menos parcialmente, la moderna flota de guerra chilena. Buena parte de la armada se plegó al movimiento rebelde; pero algunos buques permanecieron leales al Poder Ejecutivo. Esta situación generó las condiciones para algunos enfrentamientos entre las flamantes unidades blindadas. El más importante se registró en la bahía de Caldera, en el cual las cazatorpederas leales, *Lynch* y *Condell*, hundieron al acorazado rebelde *Blanco Encalada*, con un torpedo *Whitehead*. Este episodio marcó un hito en la historia mundial de la guerra naval.<sup>50</sup> De todos modos, la rápida liquidación de la guerra civil, con las batallas de Con Con (21 de agosto) y Placilla (14 de setiembre), y la renuncia de Balmaceda, impidieron un mayor impacto en la flota chilena.

Superada la crisis interna, Chile retomó su lugar en la carrera armamentista. Se incorporaron nuevas unidades, muchas de las cuales estaban encargadas y no alcanzaron a llegar antes del final de la guerra civil. La flota volvió a crecer, hasta alcanzar estándares cada vez más imponentes. Como resultado, hacia 1893, la armada superaba las 31.000 toneladas de desplazamiento. Según Espinosa Moraga, en ese momento Chile mantenía una apreciable ventaja sobre la flota argentina, según demuestra el *Cuadro II*.

El cálculo de Espinosa Moraga resulta bastante cuestionable. Porque se ubican allí algunos buques que posiblemente ya no estaban en servicio o todavía no se habían incorporado a esas flotas, según otras fuentes.<sup>51</sup> De todos modos, es muy difícil establecer mediciones en un proceso tan dinámico como la evolución del poderío de una flota en plena carrera armamentista. Por tal motivo, el cuadro de Espinosa Moraga se puede considerar como estimación aproximada.

La incorporación del crucero acorazado *Esmeralda* (1894) fue otro paso relevante de la flota chilena. Fue construido en los astilleros *Armstrong* con 7.112 toneladas de desplazamiento, 133 metros de eslora y 22,2 nudos de velocidad máxima.

<sup>49</sup> Gonzalo Izquierdo, *Historia de Chile*, Santiago, Andrés, Bello, 1990, t. III, p. 2.

<sup>50</sup> "El primer acorazado hundido por un torpedo auto-dirigido fue el chileno Blanco Encalada, en 1891, perteneciente a las fuerzas rebeldes. El escenario fue la bahía de Caldera y el torpedo lo lanzaron las unidades leales al gobierno *Lynch* y *Condell*". *Navíos y Veleiros...* op. cit., t.I, p. 20; t. VI pp. 1694.

<sup>51</sup> El acorazado *Blanco Encalada* fue hundido en la guerra civil de 1891, episodio que el autor no menciona en su libro; además, el acorazado argentino *Buenos Aires* llegó dos años más tarde. Por otra parte no se incluyen barcos que la flota argentina ya había incorporado en 1893, como los acorazados *Libertad* y *Los Andes* (1.525 toneladas), la corbeta *La Argentina* (1.050 toneladas) y el crucero *Patagonia* (1.570 toneladas). Otra debilidad del cuadro de Espinosa Moraga es la falta de fuentes.

Tenía dos cañones de 203mm y 16 de 152mm.<sup>52</sup> En los años siguientes, Chile y Argentina continuaron con la carrera armamentista, sin escatimar recursos. En poco tiempo, Buenos Aires y Santiago realizaron una acumulación de armamento totalmente desproporcionada a su población y tradición histórica. Mario Barros van Buren, especialista en la historia de la política exterior chilena, director en dos oportunidades de la Academia Diplomática de ese país, ha descripto esta situación con notable claridad. Según este autor, en enero de 1898 la situación era la siguiente:

*"Tanto Argentina como Chile iban al desangre. Aunque parezca increíble, ambas naciones a fuerza de comprar barcos, estaban dejando atrás a las Grandes Potencias. Chile era en ese instante el séptimo poder naval del mundo y Argentina, si concretaba la compra de los acorazados italianos, sería el sexto. Miles de hombres se entrenaban en los cuarteles para una guerra que colgaba del aire. Se gastaban sumas cuantiosas que bien podían ir a obras públicas o de bienestar social".<sup>53</sup>*

Los temores de van Buren se confirmaron. Tal como hemos señalado, en los meses siguientes la Argentina no sólo incorporó los dos cruceros-acorazados de Italia (*San Martín* y *Pueyrredón*), sino que sumó un tercero (*Belgrano*) y quedó a la espera de dos cruceros más de esa misma empresa italiana, todavía mayores a los anteriores (más de 7.000 toneladas). Con su incorporación, la Marina Argentina apuntaba a alcanzar las 100.000 toneladas de desplazamiento.<sup>54</sup> Por su parte, la flota chilena siguió creciendo. A los acorazados *Cochrane* (3.900 tons.) y *Prat* (6900) se sumó el *OHiggins* (8.750 tons.). Y a los cruceros *Blanco*, *Pinto* y *Errázuriz*, se agregaron las nuevas unidades *Esmeralda* (7.030 tons.), *Chacabuco* (4.400) y *Centeno* (3.600 tons.).

El volumen de las flotas variaba rápidamente. Según van Buren, en 1895 la Marina Argentina era la mitad de la Armada Chilena; pero en 1898 la situación se había equiparado.<sup>55</sup> De todos modos, este no fue el punto de llegada, sino un nuevo punto de partida para la etapa de mayor auge de la carrera armamentista. En efecto, como las negociaciones diplomáticas no lograban alcanzar una solución pacífica, ambos países profundizaron la compra de armamentos. El presidente Roca señaló en 1900: "Es preciso que sepan que si Chile compra un buque, nosotros compraremos dos".<sup>56</sup> La carrera armamentista siguió avanzando en forma descontrolada. En 1901 el ex presidente y entonces senador, Carlos Pellegrini, calculaba que la Argentina había gastado \$100.000.000 en armas. El 30 de noviembre de 1901, el Poder Ejecutivo de Chile, en acuerdo de ministros resolvió comprar seis cruceros más, "a cualquier precio a la mayor brevedad".<sup>57</sup>

<sup>52</sup> *Navíos y Veleros...* op. cit., t. II, p. 519.

<sup>53</sup> Mario Barros van Buren, *Historia diplomática...* op. cit., p. 568.

<sup>54</sup> Finalmente la Argentina no compró los dos últimos cruceros italianos, debido a la firma de los Pactos de Mayo; inmediatamente fueron adquiridos por Japón, que se aprestaba a la guerra con Rusia (1905). Tanzi, op. cit., p. 322.

<sup>55</sup> Gustavo Ferrari, *Conflicto y Paz...* op. cit., pp. 6-7.

<sup>56</sup> Citado en *Ibíd.*, p. 30.

<sup>57</sup> Gustavo Ferrari, *Conflicto y Paz...* op. cit., pp. 42 y 45.



La carrera armamentista parecía no terminar nunca. Chile encargó un crucero y varios destructores. Argentina contrató dos acorazados de 8.000 toneladas a la firma Ansaldo, de Genova. Dos meses después, en enero de 1902, el Congreso Chileno aprobó leyes secretas para autorizar al PE a la compra de nuevos buques por 3.000.000 libras esterlinas. Un mes más tarde se firmaron sendos contratos con los astilleros *Armstrong* y *Vickers*, para la construcción de los acorazados *Constitución* y *Libertad*, de 11.800 toneladas de desplazamiento. Estos buques "debían terminarse en dieciocho meses".<sup>58</sup> En estos momentos la tensión llegaba a su punto culminante:

*"En esta ruinosa competencia, que parecía no tener fin, la Argentina se vio obligada a considerar la compra de dos acorazados más, pero éstos, ya de 16.000 toneladas. La paz armada alcanzaba, pues, al comenzar el año 1902, un precio demasiado alto, y no faltaba quien pensara que la misma guerra podría resultar más barata".*<sup>59</sup>

La correlación de las escuadras se modificaba constantemente. Considerando únicamente los cruceros y acorazados, en mayo de 1902 Chile tenía una pequeña superioridad de 42.840 toneladas sobre los 38.990 de la flota argentina. De todos modos, los observadores militares chilenos estimaban que ésta era superior por contar con acorazados más modernos y poderosos. En líneas generales puede considerarse que la situación estaba equilibrada. Pero en los meses siguientes, la incorporación de los buques en construcción iba a desnivelar la balanza hacia uno u otro lado. Por ejemplo si la guerra estallaba en 1903, la flota argentina tendría la supremacía por la presencia de los cruceros Moreno y Rivadavia. En cambio si el conflicto se iniciaba en 1904, la armada chilena se hallaría en ventaja por la incorporación de los acorazados *Constitución* y *Libertad*.

Las flotas de Argentina y Chile en su conjunto, incluyendo acorazados, cruceros, transportes, destructores, torpederas y demás buques, superaban las 200.000 toneladas de desplazamiento. Las marinas de Argentina y Chile se encontraban entre las ocho más poderosas del mundo. Sólo los superaban Gran Bretaña, Francia, Rusia, EEUU, Italia, Alemania y Japón, es decir, las grandes potencias que competían por el control de los mayores imperios coloniales.

Las diferencias entre las dimensiones de estas flotas merecen un comentario. La marina británica era diez veces mayor que las armadas de Argentina o Chile; y la de Francia, las multiplicaba por cinco; la flota rusa por cuatro, y la de EEUU por tres, lo mismo que la marina alemana. Fuero de estos cinco casos, las diferencias eran mucho menores. Las flotas de Argentina y Chile unidas, superaban al Japón y estaban muy cerca de Italia, país en el cual se fabricaban buques de guerra.

El poder naval de Argentina y Chile era tan desproporcionado con respecto al escenario internacional, que podía influir en el sistema mundial de alianzas y equilibrios de

<sup>58</sup> Rodrigo Fuenzalida Bade, *La armada de...* op. cit., t. 4, p. 1084.

<sup>59</sup> *Ibíd.*, p. 54.

poder. Por ejemplo, en caso de un hipotético conflicto en el Pacífico, una alianza argentino-chilena con el Japón podía lograr la supremacía naval sobre Estados Unidos. Este país debería obligatoriamente realizar una alianza con Rusia para no quedar en inferioridad de recursos en la región. Y a la inversa: en caso de una alianza de Rusia y Japón contra EEUU en el Pacífico, éste podría alcanzar el equilibrio si lograba poner de su lado a Argentina y Chile.

El poderío naval de Argentina y Chile también era desproporcionado a la población de ambos países. La relación buques/población superaba los criterios de las Grandes Potencias. Las armadas de Argentina y Chile eran más pequeñas en números absolutos que las de Francia, Alemania, EEUU, Japón y Rusia, pero mucho mayores en proporción al número de habitantes. En este sentido, la armada chilena era la mayor del mundo, con 33,33kg de desplazamiento por habitante; en segundo lugar estaba la flota británica, con 25,9kg por habitante y en tercera posición la Argentina, con 22,22kg por habitante. La marina de Francia quedaba relegada al cuarto lugar, con 13,8kg/h. Más atrás seguían Italia, Alemania, EEUU y Japón, tal como refleja el *Cuadro IV*.

Las dimensiones de las flotas de Argentina y Chile hacia 1902 estaban fuera de todo parámetro razonable. Ambos países se lanzaron a una carrera armamentista propia de Grandes Potencias, sin el soporte tecnológico ni económico propio de las naciones más desarrolladas. Era una demostración de poder más aparente que real, pues era poco probable que ambos países fueran capaces de mantener en buenas condiciones operativas a estos costosos buques. Además estas armas suponían una carga notablemente desproporcionada para países con escasa población y economías primarias y dependientes. Por último, ni Argentina ni Chile contaban con los recursos humanos adecuados para operar las sofisticadas maquinarias de navegación y de ataque de estos barcos. Por esos años se vieron muchos casos de accidentes fatales de modernos buques de guerra debido a la impericia de sus tripulaciones. Quizá el ejemplo más contundente fue el de la flota rusa en la guerra con el Japón.<sup>60</sup>

La carrera armamentista en el plano naval, tuvo su correlato en los ejércitos terrestres. Las dimensiones de los ejércitos de Argentina y Chile habían sido tradicionalmente reducidas. En tiempos de la guerra de la Independencia, el Ejército de los Andes que cruzó la cordillera para combatir a los realistas en Chile, era de 5.000 soldados (1817). En la guerra con el Brasil (1825-1828), el gobierno argentino intentó reunir un ejército de entre 15.000 y 20.000 hombres; pero el general Alvear, ministro de la Defensa, apenas consiguió un tercio, mientras que Brasil, a pesar de sus colosales dimensiones, sólo poseía un ejército de 11.000 hombres. Las bajas del ejército argentino en esta guerra, incluyendo enfermos y dispersos, fue de 2000 tropas.<sup>61</sup> En la guerra con la Confederación Peruano Boliviana (1837-1837), Chile movilizó un ejército de 3.000

<sup>60</sup> Un interesante análisis de los problemas de conducción de la flota rusa por falta de recursos humanos experimentados puede verse en las memorias del capitán de fragata W. Semenov, *El precio de la Sangre*, Barcelona, 1913.

<sup>61</sup> Vicente Fidel López, *Manual de Historia Argentina*, Buenos Aires, c. 1895, p.365-367. Ernesto Palacio, *Historia de la Argentina*, Buenos Aires, Abeledo Perrot, 1976, pp. 267-268.

hombres en la primera expedición y 5.800 en la segunda.<sup>62</sup> En la batalla de Caseros, en la que participaron argentinos, uruguayos y brasileros, después de un año de paciente preparación, participaron 50.000 tropas (1852). En vísperas de la guerra con el Paraguay (1865), el ejército de la Argentina contaba con 6.000 plazas; al iniciarse el conflicto, el presidente Mitre logró reclutar, con mucho esfuerzo, 20.000 soldados.<sup>63</sup> En vísperas de la Guerra del Pacífico (1879), el ejército de línea de Chile contaba con 2.200 hombres y la guardia Nacional llegaba a 6.700. Los fusiles modernos del ejército chileno eran 18.000, más 2.000 carabinas para la caballería. "Las municiones no alcanzaban para una columna de 3.000 hombres".<sup>64</sup> Hacia fines de 1880, Baquedano desembarcó con 25.000 soldados para hacer frente a los 45.000 del dictador peruano Piérola<sup>65</sup>

Contrariando esta tradición, entre los últimos años del siglo XIX, Argentina y Chile aumentaron vertiginosamente sus gastos para movilizar tropas, cada vez más equipadas. Después de la guerra civil de 1891, el ejército chileno quedó reducido a 13.000 tropas, 40.000 guardia nacionales con instrucción y 24.000 en condiciones de movilización. De todos modos, esta situación se revirtió rápidamente; en poco tiempo Chile logró almacenar en los arsenales 80.000 rifles *Mausser*, 27.000 *Manlicher* y 30.000 carabinas, junto con más de 100.000 uniformes y modernos cañones para la artillería.<sup>66</sup> Además, el gobierno chileno estableció el sistema de conscripción (5 de setiembre de 1900), lo cual permitió duplicar el número de plazas del ejército.<sup>67</sup> Hacia fines de 1901 el jefe de Estado Mayor, general Kornes, "declara que cuenta con armamento para 150.000 hombres".<sup>68</sup> Por su parte la Argentina siguió un camino paralelo. Sus reservas de fusiles *Mausser* pasaron de 160.000 en 1898 a 210.000 en 1901.<sup>69</sup> Para entonces también tenía 200 ametralladoras *Maxim*, "con el mismo cartucho de fusil que Alemania adoptaría sólo cuatro años después".<sup>70</sup> En noviembre de 1901, el ministro de Guerra de la Argentina, general Richieri, aseguró que disponía de armas para 300.000 tropas y este fue uno de los argumentos que utilizó para fundamentar el proyecto de ley de reforma militar, que establecía el Servicio Militar Obligatorio (aprobado por el Congreso el 10 de noviembre de 1901).<sup>71</sup>

El desarrollo de los ferrocarriles abrió nuevas perspectivas para el transporte de tropas. En la Argentina, el riel se encontraba en plena expansión. Los 10km de ferrocarriles librados al servicio en 1857, treparon a 8.600km en 1890, 14.100km en 1895 y 16.800 en 1900. Dentro de este contexto se aceleraron las construcciones de ferrocarriles

<sup>62</sup> Gonzalo Izquierdo, *Historia de Chile*, Santiago, Andrés Bello, 1990, t. II p. 139.

<sup>63</sup> David Rock, *Argentina 1516-1987*, Buenos Aires, Alianza, 1988, p. 176.

<sup>64</sup> Francisco Encina, *Historia de Chile*, op. cit., t. 31 p. 86.

<sup>65</sup> Nicolas Cruz y Pablo Whipple (coordinadores), *Nueva Historia de Chile*, Santiago, Zigzag-Instituto de Historia de la P.U.C. de Chile, 1996, pp. 317-321.

<sup>66</sup> Oscar Espinosa Moraga, *Latorre...* op. cit., p. 72.

<sup>67</sup> Alain Rouquié, *Poder militar y sociedad política en la Argentina*, Buenos Aires, Emecé, t. 1, p. 81.

<sup>68</sup> Gustavo Ferrari, *Conflicto y paz...* op. cit., p. 43.

<sup>69</sup> Oscar Espinosa Moraga, *Latorre...* op. cit., p. 72.

<sup>70</sup> Gustavo Ferrari, *Conflicto y paz...* op. cit., p. 44.

<sup>71</sup> Un interesante análisis de esta ley puede verse en Alain Rouquié, *Poder milita...* op. cit., pp. 82-89.

les estratégicos. Un buen ejemplo fue la extensión del Ferrocarril del Sur, que llegó a Bahía Blanca y a Choele-Choel, en el centro de la Patagonia (1898), y de allí continuó hasta alcanzar Neuquén en tiempo récord (1 de mayo de 1899). En Mendoza se reiniciaron los trabajos del F. C. Trasandino, que pronto llegó a Puente del Inca, a 2.700 metros de altitud, y a unos 15 kilómetros de la frontera internacional. En estas circunstancias, cambiaron totalmente las disponibilidades para el traslado de soldados y armamentos del centro del país hacia el frente de batalla. Las distancias que en tiempos de la guerra del Paraguay demandaba dos meses de desplazamiento, con los modernos ferrocarriles se podían recorrer en dos días.

En comparación con otros ejércitos contemporáneos, los de Argentina y Chile habían alcanzado dimensiones notables. Las 300.000 tropas de la Argentina, se acercaban a las que empleaba Japón para iniciar su hegemonía en el Asia-Pacífico, o a las que Rusia consideraba suficientes para invadir la India; las 150.000 de Chile equivalían a las que pretendía movilizar Francia para amenazar la conquista de Inglaterra y así establecer una alianza estratégica con Rusia.<sup>72</sup>

Con el poderío bélico acumulado por Argentina y Chile sobre el filo del siglo XX, cualquier territorio, provincia, puerto o ciudad podían ser atacados, bombardeados, destruidos u ocupados en relativamente poco tiempo. Para estimar el impacto que pudo causar la guerra, se puede establecer un parangón con la que poco después sostuvieron Bolivia y Paraguay. Sin flotas, con pobre armamento y sin medios de transporte modernos para llevar tropas al frente de batalla, en la Guerra del Chaco murieron 100.000 hombres, mientras otros 500.000 quedaron heridos y lisiados por el resto de sus vidas. Si Chile y Argentina acudían a las armas, con el armamento de Grandes Potencias que poseían, con ferrocarriles que llegaban hasta la frontera y con barcos capaces de trasladar decenas de miles de tropas hasta cualquier punto del país vecino, lo más probable es que las bajas hubiesen sido más elevadas. Los muertos y heridos se contarían por centenares de miles. Tal vez por millones. El escenario estaba preparado para una conflagración sin precedentes en América Latina, y con estándares de países industrializados. El potencial destructivo acumulado en el Cono Sur a comienzos del siglo XX era muy semejante al que poco después entró en acción en Europa, en el marco de la I Guerra Mundial.

<sup>72</sup> Para establecer algunos parámetros de la dimensión de los ejércitos de las Grandes Potencias hacia fines del siglo XIX, podemos considerar algunos ejemplos. Entre ellos se encuentra el caso de EEUU en vísperas de la guerra contra España (1898). La Marina contaba con 12.000 oficiales y tropa y el ejército con 28.183. Con motivo de la guerra con España, EEUU elevó estas plazas a 24.000 en la Marina y 250.000 en ejército. De todos modos, no había uniformes ni armas para equipar a estas fuerzas (Donald Chindsey, *La guerra Hispano-Americana, 1896-1898*, Barcelona, Grijalbo, 1973, pp. 96-97). En las negociaciones diplomáticas de las Grandes Potencias de Europa, se amenazaba y respaldaba con ejércitos de estas dimensiones. En la alianza entre Francia y Rusia, a principios del siglo XX, Rusia le aseguró que en caso de ser atacada por Inglaterra, el Zar enviaría 300.000 tropas a atacar la India; a su vez, Francia aseguró que en caso de ataque inglés a Rusia, París movilizaría 150.000 frente al Canal de la Mancha con vistas a invadir la Gran Bretaña (Alberto Falcionelli, *Historia de la Rusia Contemporánea*, Mendoza, UNC, FFyL, 1954, p. 286). Para dar más fuerza a este entendimiento, Francia adelantó los fondos a Rusia para la construcción de un ferrocarril que permitiera hacer efectiva la invasión a la India. Poco después, al estallar la guerra con Rusia, el Japón, con una población de 45.000.000 habitantes, organizó un ejército de 250.000 tropas, con una reserva de 300.000 (idem, p. 309). Junto a la flota de 170.000 toneladas, éstas eran las fuerzas que sustentaban los proyectos de imperialismo espiritual y racial del Japón, que aspiraba a erigirse en el alma rectora de Asia (idem, p. 306).

## Del zar Nicolás II al abrazo del Estrecho y los Pactos de Mayo

El Tratado de 1881 había significado un avance importante, pero dejaba todavía algunos puntos sin resolver. ¿Por qué parte de la cordillera pasaría el límite internacional? ¿Había que priorizar la línea de las más altas cumbres o la divisoria de aguas? Si se aplicaba el principio de las más altas cumbres en forma absoluta, como la cordillera se va sumergiendo paulatinamente en el mar, la Argentina podría terminar con algunos puertos sobre el Pacífico; y por el contrario, si sólo se consideraba la divisoria de aguas, los valles intermontanos, incluyendo pueblos y ciudades argentinas, quedarían dentro de la jurisdicción de Chile.

Para avanzar en las definiciones se firmó el Protocolo Adicional de 1893, conforme al cual la frontera pasaría por la línea de más altas cumbre que dividan aguas, sin que la Argentina pudiese pretender punto alguno en el Pacífico ni Chile en el Atlántico. Al menos dentro del continente. Este acuerdo fue otro paso adelante. Pero la dilatada extensión de la frontera común (5.302 kilómetros) se resistía a una delimitación clara y aceptable para todos. En efecto, al sur del paralelo 40, la cordillera pierde altura y en muchos casos no coincide con la línea divisoria de aguas. En algunas zonas, las más altas cumbres corren más de 100 kilómetros al oeste de la divisoria de aguas. En estos casos, la diplomacia argentina procuraba imponer el principio de más altas cumbres, mientras que los negociadores chilenos reivindicaban la divisoria de aguas. En estas condiciones, parecía materialmente imposible alcanzar un acuerdo directo.

A ello se sumó el diferendo por la Puna de Atacama, una reliquia de la guerra del Pacífico que vino a entorpecer las relaciones entre Argentina y Chile. Cuando Bolivia advirtió que las fuerzas armadas chilenas avanzaban inexorablemente hacia la victoria, realizó una operación diplomática que amortiguara el impacto de su derrota: le canjeó a la Argentina la Puna de Atacama por el territorio de Tarija, que se encontraba en litigio entre ambos países. El gobierno argentino aceptó la propuesta, tal vez sin advertir la gravedad del problema que generaba con Chile. Porque una vez victorioso, Chile anexó territorios de Bolivia y Perú, incluyendo Tacna, Arica, Tarapacá y la Puna de Atacama. Bolivia, con su maniobra, se aseguró la soberanía sobre Tarija y le transfirió a la Argentina el conflicto con Chile por la Puna. ¿A quién debía corresponder este territorio? Chile aseguraba que el acuerdo entre Argentina y Bolivia era nulo, por cuanto Bolivia no podía canjear un territorio que había perdido en una guerra. A su vez Argentina presentó su propio punto de vista y no se llegó a ningún acuerdo. Si el Tratado de 1881 había achicado los territorios en litigio entre Argentina y Chile, la hábil maniobra diplomática boliviana había introducido una nueva manzana de la discordia entre los dos países trasandinos.

A su vez, el contexto internacional era cada vez menos propicio para las soluciones diplomáticas. Europa seguía adelante con la carrera armamentista. Los países iban armando alianzas ofensivas y defensivas dentro y fuera del continente. El discurso nacionalista se consolidaba como ideología dominante, capaz de movilizar a las masas, en un brote colectivo de xenofobia y belicismo. Estas ideas se irradiaban de Europa hacia el resto del mundo, y tenían especial receptividad en países como Argen-

tina y Chile, cuyas élites tenían sus faros culturales en las capitales del viejo continente.

En Europa, el alejamiento de Bismark significó la pérdida de los criterios equilibrados y equilibrantes en el manejo de las delicadas hebras de la política internacional de las Grandes Potencias. En su lugar, el *Kaiser* Guillermo II tomó en sus manos la conducción de los asuntos externos de Alemania con notable torpeza. Lentamente se fueron organizando las alianzas que preparaban el terreno para el estallido de la I Guerra Mundial. El proceso se tornaba indetenible, a medida que fracasaban las negociaciones diplomáticas, y ganaban espacio los enfoques militaristas para establecer nuevos estándares en las fuerzas armadas.

Hubo algunos intentos de detener esta descontrolada carrera. El más importante de ellos provino del Zar de Rusia, Nicolás II, quien el 24 de agosto de 1898 convocó a todas las potencias europeas a una conferencia de paz. Este tenía como objetivo central establecer "los medios más eficaces para asegurar a todos los pueblos los beneficios de una paz real y duradera". Para alcanzar este objetivo, se proponían dos caminos: la limitación de armamento y el arbitraje. Para los organizadores, no existía ninguna posibilidad de evitar la conflagración general, si no se alcanzaba un acuerdo en torno a estos dos puntos.

La propuesta del Zar era funcional a sus intereses nacionales en primer lugar. Sobre todo porque al tener mayor población, Rusia tenía más capacidad de movilización de tropas, lo cual era una ventaja en caso de una guerra con poco armamento. En cambio, a medida que la carrera armamentista prosperaba, las potencias industrializadas lograrían mayor poderío a pesar de contar con menos población. De allí que la cancelación de la carrera armamentista, en el tenso escenario europeo de fines del siglo XIX, era motivo de polémica.

La convocatoria del Zar motivó una serie de consultas, hasta que los distintos gobiernos la aceptaron, con poco entusiasmo. La cumbre se realizó en la ciudad de La Haya, entre el 18 de mayo y el 29 de julio de 1899. Se insistió con el proyecto de limitación de armamentos y arbitraje. El delegado ruso presentó un proyecto de tribunal arbitral para dirimir pacíficamente los diferendos entre los distintos países. Pero cada propuesta tuvo sus detractores. Francia se negó a la limitación de armamentos, mientras Alsacia y Lorena siguieran en manos de Alemania; a su vez, Alemania se opuso al arbitraje. La conferencia terminó en el más completo fracaso.<sup>73</sup> Los gobernantes priorizaron lo que Kissinger ha denominado la política de la "irresponsabilidad y miopía", con "un toque de frivolidad".<sup>74</sup> La cuenta regresiva hacia la I Guerra Mundial ya había comenzado.

En efecto, Alemania siguió adelante con su carrera armamentista. La decisión de 1896 de crear una flota de primer orden, se mantuvo plenamente vigente: Alemania ya tenía el ejército más poderoso de Europa y apuntaba a disputarle a Gran Bretaña la supremacía naval. Poco después, en 1909, los británicos advirtieron a los ale-

<sup>73</sup> Alberto Falcionelli, *Historia de la Rusia...* op. cit, pp. 284-285.

<sup>74</sup> Henri Kissinger, *La diplomacia*, México, FCE, 1999, pp. 163-164.

manes que no tolerarían la continuidad de esta política, lo cual aumentó aún más las tensiones. Sin arbitraje, sin limitación de armamento, los bloques liderados por Alemania y Gran Bretaña parecían dos locomotoras lanzadas una contra la otra, sin la menor consideración por las consecuencias de estas acciones. "En contraste con el período de la Guerra Fría -señala Kissinger- las dos agrupaciones no temían la guerra. De hecho, les preocupaba más mantener su cohesión que evitar un enfrentamiento. El enfrentamiento directo se había vuelto el método habitual de la diplomacia".<sup>75</sup>

En el Cono Sur reinaba exactamente el mismo clima. El limitado sentido de la responsabilidad se sumaba a la paranoia en muchos hombres de estado, principalmente en Estanislao Zeballos, dentro de Buenos Aires, donde el partido belicista parecía ganar la partida. Chile todavía seguía enredado en el conflicto del Pacífico. Si bien las acciones militares habían cesado en 1884, todavía no se firmaban los tratados de paz. En Buenos Aires, los "halcones" propiciaban la intervención de Argentina, de una vez por todas, en aquel conflicto para impedir que Chile se quedase con las ricas salitreras peruanas y bolivianas, pues con esa fuente de recursos cambiando de manos, se rompería el equilibrio regional. Con estas riquezas plenamente a su disposición, Chile se convertiría en una amenaza permanente para la paz de la región, según interpretaban los belicistas de Buenos Aires. Y estas ideas se difundían ampliamente por diversos medios: en primer lugar, a través del influyente diario *La Prensa*, donde Estanislao Zeballos ejercía un papel preponderante; a ello hay que sumar los discursos parlamentarios, los actos políticos y las movilizaciones belicistas.

Así como en Europa se propició una cumbre para buscar la paz en la conferencia de La Haya, en el Cono Sur se realizó un intento análogo en el llamado "abrazo del Estrecho". En noviembre de 1898, tres meses después de la convocatoria del zar Nicolás II a las Potencias europeas, Argentina y Chile siguieron el ejemplo y concertaron la celebración de una cumbre presidencial, la primera en la historia de las relaciones entre ambos países. El encuentro de los presidentes Roca y Errázuriz en el estrecho de Magallanes, 15, 16 y 17 de febrero de 1899, permitió establecer un promisorio espacio de diálogo entre ambos gobiernos.<sup>76</sup> De esta manera se generaron las condiciones para resolver uno de los puntos pendientes: la cuestión de la Puna de Atacama. Ambos países aceptaron un arbitraje a cargo de una comisión integrada por un chileno, un argentino y el ministro de EEUU en Buenos Aires, William Buchanan. Dos semanas después del "abrazo del Estrecho", el 1 de marzo de 1899, comenzaron las sesiones de esta conferencia arbitral. Dentro de ese mes, se elaboró el dictamen correspondiente, y el conflicto por la Puna quedó superado. Roca tuvo motivos para festejar este logro en su mensaje a las Cámaras, el 1 de mayo de ese mismo año.<sup>77</sup>

En los meses siguientes, la tensión resurgió. El clima belicista que se ema-

<sup>75</sup> *Ibidem*, p. 189.

<sup>76</sup> José Miguel Pozo Ruiz, "Abrazo del Estrecho", en: *Diplomacia*, Santiago, n° 79, abril-junio 1999, pp. 35-42.

<sup>77</sup> Harold Peterson, *La Argentina y los Estados Unidos*, Buenos Aires, Hyspamérica, tomo I, pp. 295-302. Rosendo Fraga, "Argentina y Chile entre los siglos XIX y XX". En: Joaquín Femandois y otros, *Nueva mirada a la historia*, Buenos Aires, Embajada de Chile, 1997, pp. 152-153. Oscar Espinosa Moraga, *La postguerra del Pacífico y la Puna de Atacama (1884-1899)*, Santiago, Andrés Bello, 1958.

naba desde Europa, llegaba con facilidad al Cono Sur. Sobre todo porque los ideólogos de la carrera armamentista y los postulados geopolíticos no se conformaban con los acuerdos diplomáticos que estaba cultivando el presidente Roca. Zeballos continuaba su campaña belicista, con oportunidad o sin ella. Las páginas de *La Prensa* se abrían generosamente a sus proclamas, siempre xenóforas, siempre racistas. Por su parte, el ex presidente Mitre y el influyente diario *La Nación* trataban de calmar los ánimos y llamaban a la sensatez, destacando los valores de la Paz, el Orden y el Progreso.

El partido pacifista, liderado por Mitre, encontró un aliado decisivo: el embajador de S.M.B. Los financistas ingleses habían efectuado fuertes inversiones de capital en la región, fundamentalmente en la construcción de ferrocarriles. Por ello, contrariamente a lo sucedido en otras coyunturas históricas, en este caso los intereses británicos en el sur de América estaban del lado de la paz. La diplomacia inglesa hizo saber este punto de vista a las cancillerías de Buenos Aires y Santiago, y realizó toda la presión posible para desalentar a los partidarios de la salida bélica.

La convergencia de los dirigentes nacionales por la paz y de la presión de los capitales ingleses, terminó por constituir un polo más fuerte que el de los sectores belicistas. Finalmente los gobiernos de Argentina y Chile tomaron la camino de la paz, sellada en los Pactos de Mayo de 1902. De acuerdo a este tratado, la Argentina renunciaba expresamente a involucrarse en el conflicto del Pacífico; Chile quedaba con las manos libres para terminar con tranquilidad, los tratados con Bolivia y Perú. Además se adoptaba el sistema de arbitraje obligatorio e inapelable para definir las cuestiones pendientes. También se estableció un acuerdo de limitación de armamentos, el primero de la historia mundial. Se estableció el principio de equivalencia de escuadras, con lo cual los buques en construcción no fueron incorporados. Los cruceros *Moreno* y *Rivadavia*, botados en octubre de 1902, se vendieron a Japón, quien los rebautizó como *Kasuga* y *Nisshin*. Los acorazados *Constitución* y *Libertad*, fueron vendidos en construcción en diciembre de 1903 a Gran Bretaña, que los denominó *Swifsure* y *Triumph*.<sup>78</sup>

Este clima de paz se consolidó en noviembre de 1902, cuando S.M.B. dio a conocer el fallo arbitral sobre amplios territorios en litigio. Ambos países acataron la sentencia, y de inmediato se procedió a delimitar la frontera internacional con la erección de los hitos respectivos.

El significado de los Pactos de Mayo fue el triunfo de los principios de arbitraje y limitación de la carrera armamentista como medios para alcanzar la paz de los pueblos. En el fondo, esta era la aplicación de los principios que había propuesto a Europa el zar Nicolás II en 1898. Los gobernantes de ese continente, especialmente los de Alemania y Francia, se negaron a apoyar esta iniciativa. Les parecía que aceptar el arbitraje o la carrera armamentista, era una mengua inaceptable de la soberanía del Estado. Perdieron de esta manera la gran oportunidad para detener el mecanismo destructivo, que desembocaría luego en la I Guerra Mundial, y que arrojó un sal-

<sup>78</sup> Rodrigo Fuenzalida Bade, *La armada de... op. cit.*, tomo 4, p. 1085.



do de 10.000.000 de muertos. En cambio, los gobiernos de Argentina y Chile actuaron de la forma exactamente inversa. Ellos también estaban en plena carrera armamentista, prácticamente con la misma intensidad que las Potencias de Europa. En efecto, las fuerzas armadas de las dos naciones del Cono Sur estaban casi al mismo nivel que las Grandes Potencias. No obstante ello, Argentina y Chile supieron escuchar la propuesta del zar. Aceptaron los principios de arbitraje y control de armamentos. Como resultado lograron firmar los Pactos de Mayo y se abrió un siglo de paz entre Argentina y Chile.

Comparando a los diplomáticos y políticos de Argentina y Chile con los de Europa, aparecen algunos matices interesantes. Todos parecían lanzados en la misma dirección: la destrucción masiva a partir del cambio cualitativo de la maquinaria militar con la conscripción obligatoria, la revolución de los transportes y el fulminante ascenso de la industria bélica. Europa era un polvorín a punto de estallar, lo mismo que el sur de América: Argentina y Chile estaban listos para movilizar medio millón de hombres con fusiles a repetición, centenares de cañones de grueso calibre y 200.000 toneladas de buques acorazados. Erick Hobsbawm escribió que en 1914, con la I Guerra Mundial, "se inauguró la era de las matanzas".<sup>79</sup> Lo que el célebre historiador inglés tal vez no advirtió, fue que de no mediar los Pactos de Mayo, es muy probable que este macabro lugar en la Historia Universal estuvieron a punto de alcanzarlo Argentina y Chile unos pocos años antes.

<sup>79</sup> Eric Hobsbawm, *Historia del siglo XX*. (1994), Buenos Aires, Crítica, 1998, p. 32.

**Cuadro I**  
**Principales buques adquiridos por la marina de guerra argentina**  
**(1881-1902)**

Nombre	Tipo	Desplazamiento	Eslora	botadura	Velocidad Máxima
<i>Alte. Brown</i>	Guardacostas Acorazado	4.300 tons.	73 m	1881	
<i>La Argentina</i>	Buque escuela Corbeta	1.050 tons.	70 m	1884	
<i>Patagonia</i>	Crucero de 3° clase	1 .570 tons.	67 m	1887	15 nudos
<i>Los Andes</i>	Acorazado guardacostas	1.525 tons.	57 m		9.5 nudos
<i>25 de mayo</i>	Crucero de 2° clase	3.500 tons.	107 m	1891	
<i>Rosales</i>	Cazatorpedero	520 tons.	64 m	1891	
<i>Espora</i>	Cazatorpedero	520 tons.	64 m	1891	
<i>9 de julio</i>	Crucero de 2° clase	3575 tons.	114 m	1893	
<i>Libertad</i>	Acorazado	S/ d	70 m	1893	
<i>Independencia</i>	Acorazado	2.300 tons.	70 m	1893	
<i>Patria</i>	Crucero de 2° clase	1.070 tons.	77 m	1894	20 nudos
<i>Garibaldi</i>	Crucero acorazado de 1° clase	6.949 tons.	105 m	1895	20 nudos
<i>Pampa</i>	Transporte	8.700 tons.	119 m	1895	
<i>Chaco</i>	Transporte	8.700 tons.	119 m	1895	
<i>Buenos Aires</i>	Crucero protegido de 2° clase	4.788 tons.	124 m	1895	24 nudos
<i>Santa Fe</i>	Destructor	288 tons.	58 m	1896	27 nudos
<i>Entre Ríos</i>	Destructor	288 tons.	58 m	1896	27 nudos
<i>Misiones</i>	Destructor	288 tons.	58 m	1897	27 nudos
<i>Corrientes</i>	Destructor	288 tons.	58 m	1897	27 nudos
<i>San Martín</i>	Crucero de 1° clase	6.949 tons.	105 m	1898	20 nudos
<i>Pueyrredón</i>	Crucero de 1° clase	6.949 tons.	105 m	1898	20 nudos
<i>Belgrano</i>	Crucero de 1° clase	6.949 tons.	105 m	1898	20 nudos
<i>Sarmiento</i>	Fragata	2.733 tons.	86 m	1899	
<i>Moreno</i>	Crucero de 1° clase	7.750 tons.	111 m	1902	20 nudos
<i>Rivadavia</i>	Crucero de 1° clase	7.750 tons.	111 m	1902	20 nudos
<b>Total</b>	<b>25 unidades</b>	<b>89.299 tons.</b>	<b>2.155 m</b>		

Nota 1: a esta lista hay que añadir las 22 torpederas incorporadas entre 1880 y 1893, los cuatro avisos adquiridos en Alemania y Escocia (1888-1890), los remolcadores ingleses, los buques de transporte y los buques encargados en 1902.

Nota 2: las dimensiones del crucero *Belgrano* eran un poco menores que las indicadas.

Fuente: Elaboración propia a partir de: *Navíos y Veleros*, op. cit., 1993, seis tomos, Ferrari, op. cit., Espinosa Moraga, *Latorre...* op. cit., Tanzi, op. cit., y Fuenzalida Bade, op. cit.

**Cuadro II**  
**Correlación de fuerzas navales entre Chile y Argentina**  
**(1893)**

TIPO	CHILE		ARGENTINA	
<b>Acorazados</b>	Cochrane	3.500 tons.	Brown	4.200 tons.
	Prat	6.900 tons.	Independencia	2.300 tons
<b>Cruceros</b>	Errázuriz	2.080 tons.	25 de mayo	3.200 tons.
	Pinto	2.080 tons.	9 de Julio	3.570 tons.
	Blanco	4.400 tons.	Buenos Aires.	4.740 tons.
<b>Cazatorpederos</b>	Condell	750 tons.	Espora	520 tons.
	Lynch	750 tons.	Patria	1.070 tons.
	Otros (5)	420 tons.	Otros (4)	416 tons.
<b>Auxiliares</b>	(4)	3.470 tons.	(3)	2.630 tons.
<b>Total</b>		<b>31.870 tons.</b>		<b>24.946 tons.</b>

Fuente: Espinosa Moraga, *Latorre...* op. cit., p. 64.

**Cuadro III**  
**Acorazados y cruceros de Chile y Argentina**  
**(situación vigente en mayo de 1902)**

TIPO	CHILE		ARGENTINA	
<b>Acorazados</b>	<i>Constitución</i> (*)	11.800 tons.	(**)(**)	16.000 tons
	<i>Libertad</i> (*)	11.800 tons.	<i>Belgrano</i>	16.000 tons.
	<i>O'Higgins</i>	8.750 tons.	<i>Garibaldi</i>	6.880 tons.
	<i>Cochrane</i>	3.500 tons.	<i>Pueyrredón</i>	6.840 tons.
	<i>Prat</i>	6.900 tons.	<i>San Martín</i>	6.880 tons.
				6.880 tons..
<b>Cruceros</b>	<i>Esmeralda</i>	7.030 tons.	<i>Moreno</i> (*)	7.700 tons.
	<i>Chacabuco</i>	4.500 tons.	<i>Rivadavia</i>	7.700 tons.
	<i>Zenteno</i>	3.600 tons.	(*)	3.200 tons.
	<i>Errázuriz</i>	2.080 tons.	<i>25 de mayo</i>	3.570 tons.
	<i>Pinto</i>	2.080 tons.	<i>9 de Julio</i>	4.740 tons.
	<i>Blanco</i>	4.400 tons.	<i>Buenos Aires</i>	
<b>Total Incorporados</b>	42.840 tons.		38.990 tons.	
En construcción (*)	23.600 tons.		15.400 tons.	
En consideración (**)	S/D		32.000 tons.	
<b>Total general</b>	<b>66.940 tons</b>		<b>86.390 tons.</b>	

Nota: Los cruceros *Moreno* y *Rivadavia* se terminaban de construir en octubre de 1902 y los acorazados *Constitución* y *Libertad*, hacia fines de 1903. Fuente: Elab. propia a partir de Tanzi op. cit., Fuenzalida Bade op. cit, Ferrari op. cit.

#### *Cuadro IV*

### **Poder absoluto y relativo de las armadas de Argentina y Chile con relación a las Grandes Potencias (1900)**

<b>País</b>	<b>Tonelaje de buques de guerra</b>	<b>Población (habitantes)</b>	<b>Kg de flota de guerra por habitante</b>
Gran Bretaña	1° 1.065.000	41.100.000	2° 25,90
Francia	2° 99.000	38.300.000	4° 13,08
Rusia	3° 383.000	135.600.000	9° 2,82
EEUU	4° 333.000	75.900.000	7° 4,38
Italia	5° 245.000	32.200.000	5° 10,34
Alemania	6° 285.000	56.000.000	6° 5,09
Japón	7° 187.000	43.800.000	8° 4,26
<b>Chile</b>	<b>8° 100.000</b>	<b>3.000.000</b>	<b>1° 33,33</b>
<b>Argentina</b>	<b>8° 100.000</b>	<b>4.500.000</b>	<b>3° 22,22</b>
Austria-Hungría	10° 87.000	46.700.000	10° 1,86

Fuente: Elaboración propia a partir de Paul Kennedy, *Auge y caída de las grandes potencias*. Barcelona, Plaza y Janés, 4 edición, 1998, pp. 322-329.