



HITOS DESTACADOS EN LAS RELACIONES NAVALES ANGLO-CHILENAS

PRESENTACION

PHILIP SOMERVELL, es ciudadano británico, egresado de las Universidades inglesas de Oxford y Londres, y ahora radicado con su familia en Chile.

A comienzos de la década del 80 recibió una beca Presidente de la República para investigar su Memoria doctoral de Londres, siendo alumno del ilustre chilenófilo inglés Harold Blakemore. Su investigación se centraba en el tema "El Desarrollo Naval Chileno 1884-1932, con énfasis en la influencia británica". En 1981 fue acogido en nuestra Academia de Guerra Naval y en la Pontificia Universidad Católica en Santiago, en su Instituto de Historia.

*El Sr. Somervell ha editado artículos en publicaciones académicas inglesas, y en colaboración con el Académico de Número de esta institución Almirante Gerald Wood, en la **Revista de Marina** y la revista inglesa **Warship**. Además realizó un estudio especial con el*

título "Asuntos Navales en la Política Chilena, 1910-1932" que fue traducido y circulado en carácter institucional interno, limitado y restringido por la Dirección de Educación Naval de la Armada de Chile en 1991.

Actualmente, ejerce el cargo de Gerente General de una empresa norteamericana de seguridad, con sede en Santiago.

El título de la presentación del Sr. Somervell para ser considerado para Académico Correspondiente es: **Hitos destacados en las relaciones navales anglo-chilenas**

Valparaíso, 9 de Diciembre 1996

Señor Presidente, Señores Académicos, Señores Invitados

A modo de introducción, quisiera primero agradecer a la Armada de Chile por la acogida brindada a mi persona en una visita efectuada a este país en 1981, y a la Academia de Guerra Naval, su entonces Director Capitán Kenneth Pugh, y mi oficial de enlace Comandante Eduardo Berardi, quienes me apoyaron en facilitar acceso a fuentes institucionales de documentación. No puedo dejar de mencionar, también, al valiosísimo apoyo de los distinguidos Académicos colegas y amigos míos, Almirante Gerald Wood y Doctor David Mahan por sus aportes en bibliografía y conocimiento personal a mi tarea de investigación.

No hay duda que la meta del historiador se enfoca principalmente en descubrir, revelar y relatar, para una mejor comprensión del pasado. El historiador de Academia tiene además un privilegio y un deber adicional, cual es aportar con fuentes originales e inéditas, o con una visión original de un episodio o proceso particular, al cuerpo de conocimiento y comprensión de un tema determinado. Esa tarea se hace más exigente aún cuando se trata de temas inéditos y poco investigados.

Espero, en esta breve exposición, aportar a la comprensión de una tradición ampliamente reconocida en la institución naval chilena y entre su cultura cívica y social, cual es la tradición del legado de Lord Thomas Alexander Cochrane, considerado como prócer de la patria.

Pero no me detengo en las hazañas de Cochrane y la independencia, profundamente relatadas en los textos clásicos, sino en el desarrollo naval chileno en tiempos de paz, y la participación que le tocó a unos pocos hombres chilenos e ingleses que forjaron una

relación duradera de lealtad, amistad y colaboración que se palpa hasta hoy día y se ve reflejado en nombres de buques, estilo de uniforme, preferencia en adquisiciones etc.

Historiografía

Antes de entrar en materia, quisiera compartir algunas reflexiones preliminares de tipo historiográfico.

Existen pocos estudios monográficos basados en la documentación privada y oficial sobre el tema de las relaciones navales anglo-chilenas. En parte esto obedece a que en primer lugar, en Chile mucha documentación oficial e institucional se ha deteriorado o simplemente perdido; en segundo lugar, no existía en el periodo estudiado un debate abierto y público acerca de los asuntos navales más candentes de la época; en tercer lugar, la documentación paralela o indirecta, de observación y seguimiento sobre este tema que existe en mayor profundidad se encuentra en idioma inglés en los National Archives de Washington D.C. o en el Public Records Office de Londres. Estas fuentes pueden considerarse parciales, a pesar de ser más completas.

Y finalmente, existe poca cultura por conservar las memorias o la correspondencia personales (ni siquiera mencionar el culto a la autobiografía) entre los hombres de armas. A esta observación hay que señalar importantes excepciones recientes, las cuales celebramos.

No obstante estas dificultades, es posible documentar algunos hitos notables que cimentaron tan especial relación institucional.

Después de las luchas por la independencia, se puede enmarcar un importante periodo de auge y desarrollo institucional de la marina chilena entre la Guerra del Pacífico y los años 30. En estas seis décadas encontramos avances importantes y fundamentales en la tecnología de la guerra naval, con la introducción del torpedo, de la telegrafía sin hilo, de nuevas técnicas de blindaje y protección de los buques, y cambios radicales en la artillería en especial. Para gran parte de estos avances, se miraba hacia Europa primero, para obtener una ventaja en la obtención de material y de conocimientos para fortalecer el poder naval chileno.

Es de particular interés ratificar el rápido crecimiento de la Marina Chilena en las últimas dos décadas del siglo pasado, con una intensa expansión en la flota, con buques de primera línea como el crucero blindado Esmeralda, que llamaba la atención de Estados Unidos por su poderío en artillería y su velocidad.

La extensión de la presencia naval chilena llegaba hasta Panamá, Colombia, y se hacía sentir y respetar entre sus vecinos en defensa de sus logros en la Guerra del Pacífico.

Debemos considerar que las relaciones internacionales básicamente son forjadas entre pueblos y gobiernos, pero que éstos los conducen los individuos. En esta perspectiva, consideramos interesante destacar brevemente las generaciones de individuos que participaron en el fortalecimiento de la relación especial anglo-chilena.

En primer lugar, más de un centenar de marinos chilenos, después de 1850, recibieron instrucción a bordo de buques de la Royal Navy, sea en las escuadras del Pacífico, el Mediterráneo o del Canal de la Mancha. Otra oportunidad de instrucción la reciben en las Escuelas de Especialidades en la Royal Navy, sea en Royal Naval College Dartmouth, la escuela de Artillería HMS Excellent en Portsmouth, etc. En estas experiencias, los jóvenes chilenos con rango de guardiamarina hasta teniente primero, convivieron hombro a hombro con sus pares ingleses, y conocieron directamente la disciplina, la doctrina y las últimas técnicas de la guerra. Además, algunos chilenos privilegiados fueron destacados durante la Segunda Guerra Mundial en la flota inglesa.

Estas concesiones entregadas por el Almirantazgo fueron casi en exclusiva para Chile en Sudamérica, y sólo se comparan con similares favores entregados a las familias reales de Grecia y de Siam (hoy Tailandia). Como testimonio de este éxito, podemos citar los buenos oficios del Embajador Alberto Blest Gana en el siglo pasado, y de Agustín Edwards McClure en las primeras dos décadas del presente siglo, ambos ocupando un rol diplomático y comercial en Europa para el gobierno de Chile.

Si bien muchos chilenos ingresaron temporalmente a la Royal Navy, también hubo una importante participación de ingleses contratados en la Armada chilena para funciones específicas como la ingeniería, la iluminación de costa, la hidrografía etc. Su actividad profesional la desempeñaban en forma individual.

Diferente fue la presencia en 1911 de una misión de oficiales ingleses, por solicitud del Alto Mando chileno al Almirantazgo, y seleccionado por el Almirantazgo. Su rol fue más bien institucional y obedecía al interés del entonces Director General de la Armada, Almirante Jorge Montt, por avanzar más en la estrategia naval. Su rol fue de asesor e instructor, y no ejercieron mando directo, de modo que su influencia la hacían sentir a través de la convicción y la colaboración en el estudio de mejoras institucionales.

Este tema lo exploraremos más adelante.

Y finalmente, otros forjadores de la relación especial fueron los asesores en construcción naval ingleses, que ofrecían su ciencia y conocimientos al servicio de Chile. Aprovechando el liderazgo inglés en construcción naval, estos asesores fueron contratados por los mismos diplomáticos tan exitosos ya mencionados.

Este tema también será explorado en adelante.

Como botón de muestra, podemos citar uno de los argumentos esgrimidos por un diplomático chileno frente al Foreign Office en Londres en 1887. Ambrosio Montt se dirige al Foreign Secretary en los siguientes términos:

“La armada chilena fue organizada en gran parte con los esfuerzos del ilustre Lord Cochrane, uno de los fundadores de la República. Está formada en todo lo posible en base a la disciplina y reglamentos de la gloriosa Marina británica. Mi gobierno desea mantener y fortalecer estas tradiciones”.

En esa misma misiva, Montt solicita el ingreso de 5 jóvenes tenientes chilenos en las escuadras de la Mancha y del Mediterráneo, lo cual es concedido.

Ellos siguieron a Patricio Lynch, el primer chileno que se embarca a los 14 años de edad en la escuadra del Pacífico de la Royal Navy, en 1839, con experiencias valiosas en el Mar de China en la Guerra del Opio. Lynch permaneció en la Royal Navy durante siete años.

Nuevamente en 1895 fue necesario enviar a un selecto grupo de guardiamarinas a perfeccionar sus estudios en Inglaterra. El Ministro chileno en Londres, Augusto Matte, solicitó la intervención del parlamentario y ex-Constructor Naval Sir Edward Reed (a quien conoceremos más adelante) ante el Almirantazgo, para obtener el favor de embarcar a seis chilenos en la Royal Navy Channel Squadron y Mediterranean Squadron. Esto superaba en el doble el límite autorizado para una nación extranjera en ese tiempo.

Este periodo de aprendizaje en la Royal Navy es de tal importancia que nueve de los comandantes en jefe de la armada chilena se embarcaron en buques ingleses en el periodo 1850 a 1950. Entre ellos incluimos a Patricio Lynch, Luis Alberto Goñi entre otros.

Un segundo aspecto clave de la relación especial entre Inglaterra y Chile en materias navales es lo que concierne al material naval. Es ampliamente reconocida la continuidad de adquisiciones en astilleros ingleses, por casi dos siglos.

Por eso, resulta interesante destacar un episodio que escapa a esa tradición, pero después del cual la tradición es nuevamente reivindicada y aun más, reforzada. Con este examen de la excepción, podemos demostrar la fortaleza de la regla.

La Compra del Acorazado Capitán Prat, 1888-1891

Los diplomáticos chilenos comisionados en Londres hasta la primera guerra mundial tuvieron especial cuidado en mantener relaciones cordiales con el Almirantazgo británico y, además, con altos ex-funcionarios tales como Edward James Reed, Sir William White y Sir Philip Watts, los tres que ocuparon el más alto cargo en la construcción naval del Almirantazgo británico (Reed entre 1863 y 1870, White entre 1886 y 1903, y Watts entre 1903 y 1912), todos ellos de gran prestigio. Los tres al salir del servicio público, se emplearon en el sector privado respectivamente con grandes astilleros como Earle's de Hull, Armstrong's de Elswick-Newcastle, y Vickers de Barrow. Entre los grandes buques que se construyeron en la Royal Navy bajo su responsabilidad, podemos asociar a Reed con el Hércules y el Monarch, a Watts con el Dreadnought e Invincible, entre muchos otros.

Entre los diplomáticos chilenos más hábiles en manejar estas relaciones se incluyen a Alberto Blest Gana, cuya misión en Europa le puso término ex abrupto el Presidente Balmaceda en 1887, a raíz de una disputa con el hermano del Presidente. Alberto Blest Gana, ingeniero militar con estudios en Francia en 1845, ingresó a la diplomacia chilena como Encargado de Negocios en Washington en 1866, seis años antes que se formara el Ministerio de Relaciones Exteriores bajo el gobierno de Errázuriz Zañartu. En 1868 es nombrado Ministro Plenipotenciario en Londres, ciudad donde se ocupa de la adquisición de dos blindados.

Apenas llegado a Londres, Blest se había contactado con el entonces Chief Constructor, o Jefe de Construcción Naval del Almirantazgo Inglés, Edward James Reed, quien había causado polémica en Londres por sus opiniones extremas en cuanto al diseño del monitor o ironclad turret ship HMS Captain, un buque de diseño novedoso por Capitán Cowper Coles, quien había diseñado el Huáscar para la República del Perú en 1864. En Septiembre de 1870 El Captain se dio vuelta de campana cerca de Gibraltar causando la pérdida de 472 oficiales y marineros, entre los cuales se incluía al hijo mismo del Primer Lord del Almirantazgo, Hugh Childers. Edward Reed había dimitido su cargo en Julio de 1870, anticipando los peores resultados de la polémica.

Reed se dedicó a la actividad privada como socio del Astillero Earle's, de Hull. No cabe duda que para el diplomático Blest, Reed presentaba una opción atractiva por cuanto prometía los últimos avances en diseño de buques blindados y de artillería de batería central, y estaba muy bien relacionado en altas esferas del Almirantazgo. Blest contrató sus servicios como Asesor en Construcción Naval en 1872, y los diseños de Reed fueron aceptados

para dos buques blindados, el Cochrane y Valparaíso (luego nombrado Blanco Encalada), de dimensiones, artillería y blindaje superior a cualquier buque en Sudamérica de esa época. Los apuros internacionales obligaron a entregar el Cochrane antes de tiempo, y sin su casco protegido de zinc, llegando a Valparaíso en 1874. Su gemelo, plenamente protegido, llegó en 1876.

Durante la Guerra del Pacífico, Reed jugó un papel clave en las gestiones del diplomático Blest para conseguir favores del Almirantazgo inglés y de los proveedores de material como torpedos. Para Blest, era de vital importancia obtener este elemento novedoso, y a través de Reed, hasta logró comprar los derechos de la patente del mejor modelo, construido por Robert Whitehead en 1880. Sin embargo, no entraron al servicio chileno hasta 1886, a bordo del blindado renovado Blanco Encalada.

Reed también se encargó de diseñar y supervisar la construcción del Crucero protegido Esmeralda en los astilleros Armstrong, siendo de 3.000 toneladas, armado con dos cañones de 6" y 10", y tres tubos lanzatorpedos. Lo novedoso y pionero de este buque resultó ser su velocidad impresionante de 18,5 nudos, gracias a su protección blindada en cubierta, limitada a cubrir sus calderas, máquinas, santabárbaras y paños. El Esmeralda llega a Chile en 1884.

Reed, en 1883, sometió a consideración del Ministro de Guerra y Marina en Santiago una serie de diseños para buques blindados, incluyendo lo que él llamaba un buque tipo monitor con cañón en torreta "a prueba de torpedos" (*Torpedo-Proof*). Este diseño de doble casco, que evolucionaría en el sistema de "bulges", incorporaba protección adecuada. Pero no llegó autorización de Santiago, debido a la negativa del Congreso para aprobar un Proyecto Ley de Aumento de la Fuerza Naval en 1886.

Sobreviene un extenso debate en el Congreso, en la Revista de Marina y entre la comisión naval chilena en Europa (compuesta por Almirante Juan José Latorre, Comandantes Luis Alberto Goñi y Carlos Condell) sobre el tipo de diseño y necesidad de uno o más buques, finalmente el Congreso dio aprobación legislativa en Agosto 1887 para gastar 400.000 libras esterlinas en "aumentar el material naval" (sin especificar tipo de buque).

Alberto Blest en París debió encargar a Edward Reed el diseño de un blindado que según la indicación del Ministro de Guerra Carlos Antúnez, debiera asemejarse al acorazado Pelayo (9.700 toneladas, recién construido en los Astilleros Méditerranée en Francia). Los términos del contrato de Reed fueron los siguientes (AN-MM 603, 26 de Octubre 1887): por concepto del diseño, especificaciones y examen de ofertas en la licitación para el nuevo acorazado, un 0,75% del costo total de la obra por concepto de la supervisión de la construcción y su inspección técnica, un 1%,

pagaderos sobre entrega y por concepto del reacondicionamiento del blindado *Cochrane*, un 4% del costo total de la obra, excluyendo el costo de armamento y municiones.

Prosigue una intensa disputa que pone en jaque las tradicionales relaciones cordiales con Reed, sostenidas por Blest.

En primer lugar, a raíz de un incidente entre Blest y un hermano del Presidente, Blest es relevado por Balmaceda de su cargo, tras 17 años al servicio de su país en Europa. Como testimonio de su importancia al desarrollo naval de la época, la biografía de Blest por Enrique Bunster se intitula ***El Almirante Blest Gana***.

En segundo lugar, el decreto que nombra al Almirante Latorre como Jefe de la Comisión Naval en París, determina que debe no sólo ampliar la licitación de construcción a Astilleros Ingleses, Franceses y Alemanes, sino también solicitar la asesoría de las autoridades oficiales en construcción naval en los ministerios de marina de Francia y Alemania. Este cambio obedece a un intento por Balmaceda de inyectar una suerte de competencia en la provisión de servicios a Chile.

Siguiendo los planos presentados por Reed para un acorazado, dos cruceros protegidos y dos lanchas torpederas, la comisión Latorre en París abrió las 18 ofertas de los tres países el 21 de Mayo 1888. Pero fue imposible licitar, debido a que según el sucesor de Blest en París, Carlos Antúnez, "Cada consultor es un fanático de su propia escuela".

Se publicó una nueva licitación en Diciembre de 1888, no antes que en Santiago el Ministro de Guerra había instruido a Latorre de detallar las dos mejores ofertas para que se decidiera el asunto en Santiago. Latorre había preferido la oferta francesa de Méditerranée, y Comandantes Jorge Montt y Luis Castillo optaron por la inglesa de Thames Ironworks.

En la segunda adjudicación, la comisión en París recibió sólo 12 ofertas. La tarea de Latorre se hizo más compleja tras recibir una representación del empresario inglés John Thomas North, conocido como el Rey del Salitre, cuyas actividades comerciales en el norte de Chile se expandían a ritmo creciente en esos años.

En una carta encontrada en la correspondencia personal del Almirante Latorre, North le invitó a Latorre a llegar a un acuerdo con el Managing Director del Naval Armament and Construction Company, ubicado en Barrow, y precursor de Vickers. Latorre le respondió a North en términos de cautela, advirtiéndole que había una competencia intensa, pero que no se debía influenciar.

No está claro el motivo de North por hacer un **lobby** en este tema, pero existe una coincidencia muy importante: North acababa de inaugurar un banco, el Banco de Londres y Tarapacá, con apoyo de la familia Rothschild. Esta misma fuente de apoyo financiero aportó la

mayoría accionaria a la formación del Naval Armament & Construction Company.

Las opiniones en la comisión naval quedaron divididas: los comandantes Montt y Castillo también favorecían este astillero en Barrow, aún siendo su precio mayor al de Méditerranée. Finalmente quedó resuelto el asunto, con un decreto con fecha primero de Marzo 1889 desde Santiago, ordenando contratar con el astillero francés Méditerranée, con entrega en un plazo de 27 meses, es decir en Junio 1891, antes de cumplir el período presidencial.

De este episodio podemos concluir que, en cuanto a la tradición pro-inglés, la influencia británica quedó marginada por razones técnicas y económicas, y hasta el diseño de Edward Reed fue descartado, siendo aceptado el diseño francés; hasta la artillería inglesa fue rechazada a favor de la marca Canet, de fácil instalación en el astillero francés prevaleció una opinión de criterio profesional y de experiencia muy válida del Almirante Latorre, ya que confiar la construcción del buque principal de la armada chilena en un astillero de poca experiencia, como la inglesa de Barrow, habría incurrido en riesgos mayores *en cuanto al cumplimiento de los astilleros franceses*, el acorazado Capitán Prat, en términos de su calidad y accionar, no fue excepcionalmente bueno, pero tampoco se registran observaciones negativas a su desempeño. Los plazos de entrega en Chile no fueron cumplidos, en especial el Capitán Prat, no así los cruceros Presidente Pinto y Presidente Errázuriz, los cuales llegaron a aguas chilenas justo al término del conflicto de 1891. Las lanchas torpederas, en cambio, que fueron encargadas en astilleros ingleses de Lairds, en Birkenhead, llegaron a tiempo para Balmaceda, y le sirvieron para un ataque sorpresa en Caldera, momento en el cual se registra el primer hundimiento de un buque blindado con el torpedo.

No obstante esta ruptura en la tradicional adquisición de material de guerra naval en Inglaterra, apenas terminó la revolución de 1891, y Jorge Montt, electo Presidente de la República, en audiencia concedida al Ministro Británico en Santiago en Octubre 1891, le confidencia su agradecimiento por la actuación del Almirante Charles Hotham, Comandante del buque insignia de la Royal Navy Pacific Squadron, y se comprometió a encargar las futuras necesidades de buques para Chile en astilleros ingleses (ref. FO16-266).

De hecho, así fue, y en gran medida la expansión naval de la Armada de Chile en la última década del siglo fue lograda con importantes contribuciones británicas. En términos cuantitativos, la armada creció de una dotación de 17 buques y 2.117 hombres en 1890, a 29 buques y 7.024 hombres, más que duplicando su tonelaje de desplazamiento y más que triplicando su dotación humana.

En esa década fueron construidos 15 cruceros del astillero Armstrong en Elswick, doce de los cuales sirvieron en las armadas de

Chile, Argentina o Brasil. Le correspondió a Sir Edward Reed aprobar los diseños de los cinco cruceros chilenos, más los acorazados de un modelo precursor del Dreadnought, Libertad y Constitución, que fueron enajenados a la Royal Navy como resultado de los Pactos de Desarme Naval conocidos como Pactos de Mayo.

Como anécdota se recuerda que, una vez incorporados en el servicio inglés, estos últimos buques conservaron su señalética en español, con el resultado que fueron conocidos en algunos círculos en la flota en Inglaterra bajo los nombres Ocupado y Vacante, en vez de Swiftsure y Triumph (ref.: Oscar Parkes, British Battleships).

Misiones de Asesores

Con un flematismo muy característico de los ingleses, el Agregado Naval Británico, de visita en Chile en 1908, observó en un informe al Director of Naval Intelligence en Londres:

Existe en la armada chilena muy poco de esa pereza tropical (tropical indolence) que caracteriza a otras armadas sudamericanas. Los chilenos son orgullosos de su Marina y de sus tradiciones y, aunque el país es pobre, se harían grandes sacrificios, si fueran necesarios, para evitar quedarse atrás en la carrera por la supremacía naval en Sud América.

En 1909, estando Chile en preparativos para la celebración de su independencia, el Director General de la Armada, vicealmirante Jorge Montt, ordenó la búsqueda de un grupo de asesores navales en la Royal Navy. En 1911, se incorpora en Valparaíso el Commander Charles R.N. Burne, junto con un equipaje especial de maquetas y “juegos” confeccionados en Inglaterra, para formar la flamante Academia de Guerra Naval. Burne fue contratado para impartir instrucción a la oficialidad naval en estrategia naval, y fue el primero en introducir el concepto de juegos de guerra o “war games”, la mesa táctica traída directamente de Greenwich.

Acompañando a Burne venía un instructor en Torpedos, Commander Alexander Quicke, uno de los primeros comandantes de submarinos en Inglaterra. Su impacto en el desarrollo de la educación naval no ha sido bien documentado, y debemos concluir que las presiones presupuestarias limitaban en algo su accionar y estabilidad, ya que cada año dependían del Congreso para su renovación de contrato.

Estos oficiales fueron retirados al estallar la Gran Guerra y sólo fueron remplazados en 1925, siguiendo una solicitud formulada y

promovida por Agustín Edwards McClure al Príncipe de Gales mientras éste realizaba una visita oficial en Santiago y fue recibido a bordo del Acorazado Latorre por el entonces Presidente Arturo Alessandri. La superioridad naval debió esclarecer el contexto de la invitación a la Royal Navy en un comunicado publicado en El Mercurio de Valparaíso:

No sería una Misión, sino un grupo de oficiales instructores para asesorar en aspectos técnicos, ya que la armada estaba perfectamente organizada.

Se insistió mucho en este sentido que no sería una "Misión", sino un grupo de oficiales que trabajarían individualmente con los departamentos de la institución a lo menos por cinco años.

Del contingente de cuatro oficiales, el Comandante Creswell traía experiencia en los destructores ingleses en la Guerra, y Comandante Garnons Williams era comandante de Submarino con larga trayectoria en los mismo submarinos Tipo H que obtuvo Chile durante la Guerra en Estados Unidos.

Existe poca documentación acerca de la labor de los asesores británicos, pero el Capitán Jackson, jefe del grupo, consideró que las necesidades más urgentes consistían en transferir la administración naval de Valparaíso hasta Santiago, y lograr una mayor cooperación con el ejército - todo esto en un periodo de alta efervescencia política - bajo los regímenes de Arturo Alessandri y Carlos Ibáñez.

Este segundo grupo de oficiales permaneció en la institución hasta 1932, y su contingente creció hasta diez oficiales con especialidades variadas, incluyendo aviación naval. El término Naval Advisory Staff fue aplicado en toda la correspondencia oficial, para reflejar su reales funciones, es decir, la asesoría en materias de diseño de cursos de Estado Mayor y recomendaciones en programas de entrenamiento y progreso técnico. Algunos oficiales fueron destacados en el Estado Mayor en Santiago, otros en Valparaíso o Quintero y otros en Talcahuano.

Los instructores participaron en la formación del Estado Mayor General de la Armada en Santiago. Asesoraban al nuevo Ministro de Marina, Capitán Carlos Frøedden en los años 1927 a 29, y apoyaron la consolidación de la fuerza submarina en Talcahuano.

La interrumpida administración política en los años 1920 y 1930 no permitieron consolidar con permanencia algunas reformas implantadas con la colaboración de los asesores ingleses en este periodo. En la correspondencia diplomática oficial se revela cierta incertidumbre en la permanencia de sus contratos. El año 1933 vio que el último oficial británico se retira.

La relación especial formada entre Inglaterra y Chile en los aspectos navales, no es única en el mundo. En cierto grado esta relación se compara con una larga relación privilegiada entre las armadas real de Inglaterra y la armada imperial de Japón, entre 1858 y 1922. Existe mayor documentación disponible al respecto de la experiencia con los japoneses. Una historia oficial del Royal Naval College en Dartmouth relata una visita de una comisión de jóvenes oficiales japoneses a Dartmouth en los años 1920. Solicitaron asistir al curso de cadetes en "Tradición". El director le responde que no existía tal curso, no siendo necesario. Los japoneses no se convencieron, e insistieron en dormir una noche en el recinto del College para poder conocer "la verdad".

Terminaremos con una citación particular del poeta y escritor Salvador Reyes en 1950:

El interés, por no decir la admiración, que los ingleses tienen por nuestra marina de guerra, me parece mezclado a cierto orgullo propio. Creo que los ingleses se sienten orgullosos de haberla apadrinado, de haber tenido ojo certero para poner sus maestros al servicio de quienes supieron aprovechar sus enseñanzas de una manera tan perfecta como lo hicieron los marinos de Chile (Revista Mar de la Liga Marítima de Chile, 1951).

Philip Somervell