

CRUCERO DE INSTRUCCION DE LA CORBETA GENERAL BAQUEDANO A TRAVES DEL PACIFICO EN 1918. ESTUDIO HISTORICO Y PROYECCIONES

Dr. David Mahan Marchese



1. La Intrahistoria

Con frecuencia, los acontecimientos ordinarios que no han tenido efectos importantes inmediatos sobre el acontecer de los países, instituciones o personajes caen rápidamente en el olvido y las acciones de los hombres, muy en particular las de quienes cumplen funciones militares en tiempo de paz, se pierden como elemento de estudio y reflexión. El cumplimiento del deber en forma silenciosa, eficiente y con patriotismo ha legado a la ya casi bicentenaria Marina de Chile una multitud de acontecimientos históricos, algunos muy interesantes, que representan ejemplos valiosos para las nuevas generaciones de marinos. La Armada Nacional posee una historia riquísima, especialmente vinculada a sus numerosos y heroicos hechos de armas; los historiadores los han estudiado con profundidad y se dispone de una amplia bibliografía que abarca magníficos trabajos desde los albores hasta los tiempos actuales. Pero eso no es todo. Existen muchos otros hechos históricos, como viajes de exploración, estudios hidrográficos, aspectos relativos a la formación de oficiales y tripulaciones y en este campo los viajes de instrucción, la ingeniería y construcción naval, medicina naval, aspectos administrativos, etc. Toda

la documentación, iconografía, memorias, libros y folletos disponibles sobre estos temas configuran un material de gran valor que en el futuro podría dar origen a trabajos académicos que complementarían en forma justa la Historia Naval tradicional de Chile. Esta es la tarea de la intrahistoria naval de Chile.

Gracias a la generosa donación de un distinguido odontólogo naval, llegó a mis manos uno de los ejemplares originales del parte oficial del comandante de la corbeta GENERAL BAQUEDANO sobre el 18° viaje de instrucción al Pacífico en 1918 (5). Un documento tan interesante no podía quedar de lado, de hecho, ha sido la fuente principal de este trabajo.

2. Historiografía de los viajes de instrucción de guardiamarinas en la Armada de Chile

Para estudiar en forma integrada la información contenida en el Parte Oficial del comandante de la BAQUEDANO, procedí a revisar las publicaciones disponibles. Sobre este viaje de 1918 sólo pude pesquisar los interesantes recuerdos que bajo el título de "Notas Caleuchanas", publicó en la Revista de Marina durante 1960 don Homero Hurtado Larraín (10), uno de los guardiamarinas que participó en dicho crucero. Esta revisión permitió descubrir que existe una amplia e interesante historiografía sobre viajes de instrucción. En el Anuario Hidrográfico de Chile, ya desde los primeros números, se reproducen los partes de los comandantes de los buques escuelas; lo mismo acontece con nuestra centenaria Revista de Marina. Sin embargo, son los libros los hallazgos más interesantes, casi todos agotados, escritos por comandantes, oficiales de sanidad, periodistas y civiles invitados.

Los ejemplos que citaré a continuación no pretenden representar una bibliografía completa, pero podría servir como punto de partida para un interesante trabajo bibliográfico: a) "Del Mar Pacífico al Báltico" (2) por Guillermo de Aconcagua (corresponsal de El Mercurio de Valparaíso); b) "Viajes de instrucción de la corbeta GENERAL BAQUEDANO" por Horacio Vío Valdivieso (16); c) "Reminiscencias de un viaje al Mediterráneo" por el almirante Alberto Silva Palma; (15) d) "Impresiones de un viaje alrededor del mundo" por el Dr. Guillermo Acevedo (1); e) "Por tres continentes en la BAQUEDANO" de Justo Claro; (4) f) "Scenes in the Pacific" by Robert White (17).

Del estudio de esta valiosa información histórica ya es posible anticipar o descubrir elementos comunes:

- a) La utilidad del entrenamiento en condiciones náuticas adversas de guardiamarinas y grumetes y la consiguiente capacitación para asumir el rol de marinos en los tormentosos mares del sur;
- b) La madurez administrativa de la Armada que permitía desarrollar estos cruceros sin mayores problemas técnicos o financieros;
- c) La rigurosa selección de comandantes y oficiales, la mayoría futuros almirantes o personajes destacados en la Historia Naval de Chile;
- d) La valiosa y reiterada presencia del Pabellón Nacional en los mares y puertos del mundo; el hecho de dar a conocer a Chile como nación; los contactos diplomáticos, las visitas ilustres y un interesante anecdotario, materia para escribir más de un libro;
- e) La proyección hacia el Pacífico como mar propio, hecho palpable demostrado al estudiar los derroteros de la mayoría de los viajes.

3. Controversia: Instrucción en buques a vela o buques de guerra convencionales

Esta controversia se inició a mediados del siglo XIX con la incorporación masiva y definitiva del vapor para los buques de guerra. En la Revista de Marina de Chile, desde los primeros números se publicaron artículos que apoyaban ambas posiciones.

Cuando se decidió adquirir un verdadero buque escuela en 1897 en consideración a la antigüedad y deficientes instalaciones de la ABTAO y PILCOMAYO, se optó por una solución intermedia, como fue la corbeta GENERAL BAQUEDANO. Sus malas condiciones veleras suscitaron muchas críticas.

Durante casi 40 años, a través de numerosos artículos, el almirante don Juan Agustín Rodríguez defendió vehementemente la conveniencia de instruir a los guardiamarinas y grumetes en buques de guerra convencionales adaptados. Citaba como ejemplos el Jean D'Arc, el KARLSRUHE y LA ARGENTINA (14).

Al dar de baja a la BAQUEDANO, Chile optó por la vela al aceptar la donación de la PRIWAL, futura LAUTARO; después de su naufragio sirvieron de buques escuelas en forma transitoria el CHACABUCO, el PINTO y los petroleros MAIPO y RANCAGUA.

Para la Marina de Chile la controversia terminó en forma definitiva con la incorporación en 1951 del buque escuela ESMERALDA. Como veremos más adelante, la Armada consideraba y todavía considera la formación del oficial y tripulante en un buque a vela como

esencial para ser buen marino y así aprender a dominar el mar, para cumplir con seguridad y eficiencia las funciones militares que impone el empleo de los océanos en la guerra y en la paz.

4. El buque escuela corbeta GENERAL BAQUEDANO

Era un hermoso buque, querido y admirado no sólo por los marinos sino por todos los chilenos. Compartía su popularidad con el acorazado LATORRE y el crucero O'HIGGINS.

Construido entre 1897 y 1899 por Armstrong en Elswic. Tenía casco de acero con forro de madera, 72,7 m de eslora, 13,9 m de manga, 7,6 m de puntal. Su desplazamiento era de 2.500 toneladas.

Poseía 4 calderas Belleville y 2 máquinas verticales de acción directa de 6 cilindros, 1.500 HP., 350 toneladas de carbón. Andar de 7 millas, máximo 13 millas económico, radio de acción de 6.000 millas. Arboladura: 3 palos de acero liviano, el trinquete y el mayor aparejados. A vela era capaz de dar 10 nudos en condiciones óptimas.

Armada con 4 cañones de 4,6 pulgadas y armamento menor variable de acuerdo con los años. Entre otras cosas portaba 60 sables y 15 hachas de abordaje.

Contaba 12 embarcaciones y era capaz de acomodar 13 oficiales, 30 guardiamarinas y 257 hombres de tripulación. Modernizado en 1923 y retirado del servicio activo en 1946. Su último viaje de instrucción fue en 1936 y luego pasó a servir de tender de la Escuela de Grumetes. (1-9-12).

Efectuó 32 viajes de instrucción de guardiamarinas y grumetes. De éstos, 15 se efectuaron al extranjero, 8 al Pacífico y 7 al Atlántico. Entre éstos se destaca el 6° viaje al mando del capitán de fragata Luis Gómez Carreño, cuando la BAQUEDANO dio la vuelta al mundo en un viaje de 16 meses y 3 días. En Japón estuvo 5 veces: 1901, 1904, 1908, 1918 y 1921. Los 17 viajes restantes se efectuaron por el litoral nacional incluyendo casi siempre escalas en Isla de Pascua y en el archipiélago de Juan Fernández. El buque era conocido prácticamente en todos los principales puertos del mundo.

5. El 18° viaje de instrucción de la corbeta GENERAL BAQUEDANO

El 26 de enero de 1918 asumió el mando de la BAQUEDANO el capitán de fragata don José Manuel Montalva Barrientos.

El viaje de instrucción de ese año se efectuaría por aguas nacionales como en los 6 años precedentes. Sin embargo, de manera

sorpresiva, el comandante fue informado oficialmente a través del Oficio 191 del 19 de marzo de 1918, de la Dirección General de la Armada acerca del cambio de órdenes: el Supremo Gobierno dispuso que el viaje alcanzara hasta las costas del Japón.

Todo el personal ya se encontraba a bordo y el buque estaba alistado, pero estas nuevas órdenes obligaron a zarpar a Talcahuano con el propósito de someterlo a reparaciones mayores. Después de una recorrida completa (máquinas, arboladura y diversos departamentos) se fijó como fecha de zarpe el 25 de marzo de 1918. Si bien el Oficio de la Dirección General estaba fechado el 19 de marzo, el comandante recibió órdenes preliminares el 3 de marzo de 1918.

Durante las semanas de reparaciones en Talcahuano, el comandante Montalva viajó al Departamento para recibir instrucciones de la Dirección General de la Armada y hacerse cargo de las cartas de crédito indispensables en todo viaje al extranjero. En forma paralela y también cumpliendo instrucciones de la superioridad naval, viajó a Santiago donde fue recibido por el Presidente de la República, Excmo. Sr. Juan Luis Sanfuentes Andonaegui, el Ministro de Relaciones Exteriores don Guillermo Pereira y el Ministro de Guerra y Marina don Luis Vicuña Cifuentes. Durante estas audiencias, el comandante Montalva recibió las instrucciones diplomáticas y políticas vinculadas al crucero de instrucción.

La visita de cortesía al Ministro de Japón no pudo concretarse por encontrarse en Buenos Aires y lo recibió el encargado de Negocios de la Legación.

Del texto de la memoria del comandante Montalva se desprende que las instrucciones recibidas por parte de las autoridades estaban orientadas principalmente al estrechamiento de los lazos de amistad entre Chile y Japón, en especial a la vinculación entre ambas Marinas de Guerra. Japón era en ese entonces una potencia naval prestigiosa que aún disfrutaba del aura de gloria que le otorgaba la victoria sobre Rusia a comienzos de siglo. La industria militar y naval de Japón era considerada de excelencia y Chile tenía interés en adquirir armamento, lo que de hecho se concretaría en los años venideros a través de la compra de explosivos para el Ejército (viaje de la LAUTARO) (3). El choque de influencias entre Japón y Estados Unidos aún no se manifestaba; cabe recordar que en 1918 ambos países eran aliados durante la Primera Guerra Mundial contra los Imperios Centrales.

Estas instrucciones por supuesto eran complementarias al objetivo principal del viaje, es decir, el crucero de instrucción de guardiamarinas y grumetes.

La decisión del gobierno y de la Dirección General de la Armada en cuanto a modificar el itinerario del viaje, fuera de las razones

políticas ya señaladas, estuvo también asociada al término de la Guerra Mundial y la ausencia de la amenaza submarina y corsaria alemana en las aguas del Pacífico.

El itinerario prefijado disponía recalar en los siguientes puertos: Hanga Roa, Honolulu, Yokohama, Kobe, Moji, Shanghai, Hong-Kong, Singapur, Batavía, Melbourne, Wellington e Isla de Pascua nuevamente.

Como ya veremos, este programa de viaje se cumplió a la perfección.

6. La dotación del BUQUE ESCUELA

El comandante del buque escuela, el capitán de fragata José Manuel Montalva Barrientos, tenía 39 años de edad y 24 años de servicios; éste era su segundo comando a flote y había cumplido 12 años embarcado. Ocupaba la 21° antigüedad en el escalafón de capitanes de fragata. Secundado por el oficial de detall, capitán de corbeta Julio Merino Benítez de 35 años y 20 de servicio. La oficialidad estaba compuesta por 2 tenientes primeros, 4 tenientes segundos, 2 guardiamarinas de 1ra., 2 ingenieros, un cirujano y un contador. Todos eran muy jóvenes; es interesante destacar que el promedio de edad de la oficialidad, sin considerar al comandante, era de 29 años. Este promedio descendía mucho más si se consideraba a los 23 guardiamarinas de 2da. clase que conformaban el curso de oficiales alumnos.

La tripulación de Gente de Mar estaba compuesta por 246 individuos, de los cuales 121 correspondía al curso de grumetes.

En total, la tripulación del buque escuela comprendía 283 hombres de capitán a paje. Casi todos los grumetes tenían entre 14 y 16 años.

Para este largo viaje no se contó con capellán, dentista, ni banda de músicos; tampoco hubo invitados civiles. La ausencia de estos cargos se hizo sentir en forma importante y así lo hizo saber el comandante en su parte al concluir el viaje (6-7).

7. Momentos relevantes del crucero

Este puñado de jóvenes, pues no es otra la palabra que debe emplearse, cumplió las órdenes impartidas por el gobierno y la Superioridad Naval en forma sobresaliente.

El viaje tuvo una duración de 270 días y se navegó un total de 26.733 millas, de las cuales:

- 15.123,3 a vela
- 2.380,9 a vela y vapor
- 9.228,9 sólo a vapor

Al revisar los partes individuales, tanto del oficial del detall como de los Jefes de Departamento, se puede comprobar que se cumplieron los programas de instrucción de guardiamarinas y grumetes; el régimen interno del buque funcionó con normalidad; la máquina durante tan prolongado servicio no sufrió desperfecto alguno, aunque el consumo de carbón fue superior al estimado.

Tomando en cuenta los tipos de propulsión utilizados, el andar medio fluctuó entre 5,3 y 8 millas por hora. El período de tiempo más prolongado en alta mar correspondió al tramo comprendido entre Hanga Roa y Honolulu, con 31 días y 19 horas; el más corto fue el de Yokohama a Kobe de 2 días y 16 horas.

En un viaje tan extenso, efectuado hace 77 años, es interesante destacar una vez más la normalidad de la rutina náutica y de instrucción, con pocos acontecimientos destacados positivos o negativos; sin embargo, a partir de la lectura del informe del comandante Montalva y estudiando en forma crítica su contenido, sentido y redacción es posible destacar algunos aspectos relevantes que no sólo corresponden al sentir del comandante sino también al de la Oficialidad y Gente de Mar. A mi juicio, vale la pena destacar lo siguiente:

- a) Los numerosos y excelentes contactos de amistad establecidos entre la Marina de Chile y la de Japón. No cabe duda que la preparación diplomática de la visita por parte de nuestro Ministro en Tokio, Francisco Rivas Vicuña, fue brillante. Los oficiales pudieron visitar sin restricción algunos buques, instalaciones, escuelas profesionales y astilleros de la Armada Japonesa; fueron atendidos en forma exquisita; sobre el particular existe un anecdotario muy interesante.
- b) Quizás lo que más impresionó al comandante fue la visita que efectuó al almirante Conde Togo en su residencia particular. El almirante, una figura venerada por su pueblo y admirado por los marinos de todo el mundo, departió por más de media hora con sus visitas y demostró poseer un conocimiento sólido sobre la Historia de Chile, en particular su Historia Naval. Obsequió valiosos recuerdos al buque escuela, además de un retrato suyo autografiado con una dedicatoria.
- c) Asistencia del comandante, oficialidad y 50 hombres de la tripulación a los funerales de las víctimas de la explosión del crucero KAWACHI. En esa tragedia provocada por la explosión de un estanque de petróleo murieron 634 marinos. A la

ceremonia sintoísta asistió el príncipe heredero Hiroito. Dejemos al Guardiamarina Hurtado en sus propias palabras el relato emotivo de los ritos: "Terminado el depósito de los discursos, procedió a realizarse un triste desfile por el altar de los muertos, colocando sobre él cada uno de nosotros, la rama de laurel que se nos había proporcionado... al cruzar frente a varios centenares de deudos, ubicados a un lado del recinto, pudimos apreciar con respeto y admiración el estoicismo de la raza... nadie lloraba... Eran rostros téticos, de una disciplina superior... nada de histerismos, nada de discursos patéticos, un cuadro magnífico y hondo de dolor en el cual toda expresión humana se transformaba en una resignación espiritual sublime" (10).

- d) Los recuerdos de las visitas de cámara con los oficiales del destructor ruso zarista BOIKY. Los dramáticos relatos de las vivencias de los oficiales rusos, la tragedia de su pueblo y marina causaron una honda impresión en los oficiales chilenos. El buque ruso peregrinó de puerto en puerto hasta que finalmente en Indochina fue incorporado a la Armada Francesa. Este navío era tripulado solamente por oficiales.
- e) También impresionó fuertemente a toda la tripulación del buque escuela el fallecimiento del fogonero José Carrera Valenzuela, incorporado enfermo a la dotación en Talcahuano, y que prácticamente estuvo hospitalizado en forma permanente. Su funeral se efectuó en alta mar en medio de un violento temporal, a 37° 8' de latitud sur y 134° 6' de longitud este, cuando la corbeta navegaba a vela al sur de Australia y a 185 millas de la costa.
- f) Entre el 24 y 28 de julio, la corbeta se enfrentó con un tifón al este de la isla Hotmahu. Si bien éste se desplazaba al norte de la derrota que llevaba el buque, comenzó a acercarse, poniendo a toda la tripulación en actividad febril para enfrentarlo. El oficial radiotelegrafista logró mantener contacto permanente con las estaciones meteorológicas japonesas, las que informaron a cada momento del curso del fenómeno. Sólo a vela y con una navegación precisa, la BAQUEDANO alcanzó a cruzar el tifón por su parte delantera y a más o menos 80 millas de distancia. En su parte oficial el comandante Montalva sólo señalaba escuetamente: "El tifón había pasado". Fantástica escuela para los oficiales alumnos y grumetes.
- g) Por último, también fue motivo de tensión y trabajo constante el anuncio de la existencia de minas a la deriva en el canal Cook, dejadas por el crucero alemán EMDEN. Esta experiencia aproximó a la noble BAQUEDANO a la dura realidad de la

guerra. Felizmente arribaron a Wellington sin novedad y sin haber divisado ninguna mina.

8. El Dr. Santiago Medel y los aspectos sanitarios del buque

Como médico no puedo dejar de revisar con algún detalle los aspectos sanitarios del crucero de instrucción, por supuesto enfocado sólo desde una perspectiva histórica y para complementar la información ya entregada.

En primer lugar, llama la atención la excelente salud de toda la tripulación; los enfermos de cuidado se embarcaron en esa condición ya en Talcahuano, sin que hubiera existido un examen médico previo, situación que repercutió de inmediato en el trabajo a bordo, ya que fue necesario reemplazar las funciones de los que estaban enfermos.

La patología descrita en la memoria del cirujano Dr. Santiago Medel correspondió casi en su totalidad en lo que respecta a la Gente de Mar a enfermedades respiratorias comunes; infecciones de la piel; contusiones y heridas leves más algunos casos de infecciones venéreas; éstas últimas nunca alcanzaron una tasa grave y motivaron conferencias sobre la materia a los jóvenes grumetes. No hubo necesidad en todo el crucero de practicar alguna intervención de cirugía mayor.

La enfermedad que llevó a la muerte al fogonero Carrera correspondió probablemente a una glomerulonefritis crónica reagudizada, llamada en ese entonces enfermedad de Bright; sólo pudo ser tratada sintomáticamente y cuando el Dr. Medel consideró que la enfermedad del tripulante se encontraba bajo control y podría volver al trabajo, éste se agravó y falleció. En futuros estudios sobre Historia de la Medicina Naval será primordial elaborar en forma previa un listado de equivalencias de nombres de enfermedades; también se deberá revisar las antiguas fichas clínicas, si es que aún se conservan.

El curso de guardiamarinas gozó de muy buena salud, casi no hubo enfermos y el único caso de cuidado correspondió al guardiamarina Roberto Valle, quien sufrió un TEC cerrado no complicado del cual se recuperó sin problemas ni secuelas.

El Dr. Medel al concluir su parte al comandante señalaba sin disimular su satisfacción que: "el estado sanitario del buque... no ha podido ser más favorable. Ninguna epidemia desarrollada...; ninguna enfermedad grave de la que pueda inculparse al régimen o atención habidos; ningún accidente que pusiese en peligro la vida de algún tripulante y ni siquiera la presencia de alguna tuberculosis pulmonar en evolución cuya aparición es tan frecuente en colectividades de muchachos de antecedentes tan cargados del bacilo de Koch".

No puede dejar de reconocerse que el Dr. Medel con la precaria farmacopea de la época, sin antibióticos ni antiinflamatorios, logró mantener en su nivel óptimo la salud de toda la dotación, su control permanente de la calidad y cantidad de la alimentación, contribuyó no sólo a mantener la salud, sino que también permitió que los grumetes crecieran y se desarrollaran.

9. Algunas consideraciones sobre los aspectos financieros del viaje

El comandante Montalva al finalizar su memoria le señalaba al Director General de la Armada que "fue de su mayor preocupación... conducir el buque en la forma más económica posible", expresando que "la Junta Económica ha debido fiscalizar con toda prolijidad la cantidad de artículos a comprar y como obtenerlos en la forma más ventajosa". En lo único que no se fijó en gastos fue en la adquisición de alimentos de primera calidad y llevar siempre a bordo víveres frescos, en particular carne, con lo que se evitaba la dispepsia que provoca una dieta confeccionada principalmente en base a víveres secos.

Continuó señalando que "en el consumo de carbón se sobrepasó el presupuesto estimado, no obstante de reducir al máximo el uso de calderas para obtener el andar más económico posible, gobernando a mano para no usar el servomotor y racionando la energía eléctrica". Como ya lo señalé, este mayor consumo de carbón se debió tanto al desgaste del material como a la calidad variable del carbón en los puertos donde fue necesario adquirirlo.

Con legítimo orgullo el comandante señalaba a la máxima autoridad naval que "el viaje ha costado menos que lo calculado antes de emprenderlo, cumpliendo así los deseos del Supremo Gobierno".

El parte del Contador de cargo al comandante detalla en forma minuciosa lo que tan bien sintetizó éste. "Todos los gastos efectuados por el buque, se han encuadrado estrictamente a lo establecido en los reglamentos vigentes sobre la materia".

El Contador Barrientos finalizaba expresando que el viaje de instrucción de 1918 al extranjero "ha costado al Fisco solamente \$100.000 moneda corriente más que si el mismo viaje en el mismo lapso de tiempo se hubiese efectuado por las costas del país". Este es un dato interesante, pues el costo previo adicional se calculó en \$ 150.000.-

10. Proyecciones del crucero para el país, la Marina y la dotación del buque escuela

No cabe duda que las instrucciones recibidas por parte de las autoridades políticas del país, en el sentido de incrementar los lazos de amistad entre la Marina chilena y la japonesa se cumplieron en forma brillante y como consecuencia también se reforzaron los vínculos políticos y comerciales entre ambos gobiernos. En este sentido, el celo y preparación profesional del Ministro Rivas Vicuña fue fundamental para el cumplimiento del programa del buque escuela. Estos sólidos lazos permitieron iniciar un interesante intercambio comercial y militar; así Chile pudo adquirir productos japoneses manufacturados y tuvo acceso a su industria militar. Es importante señalar que en esa época Chile era el único país latinoamericano que "mantenía un Adicto militar permanente para el estudio del potencial bélico del Imperio Japonés, pujante después de su victoria sobre Rusia" (3).

Cuando abandonó Japón, el comandante Montalva envió notas de agradecimiento al Ministro de Chile y por su intermedio al Ministro de Marina del Japón. Ambas notas fueron contestadas por el Ministro Rivas, las que en sus partes fundamentales señalaban:

- La primera: "Los objetivos que proseguía esta legación al solicitar la venida del buque escuela a los mares del Oriente, están plenamente alcanzados: se ha iniciado una cordial amistad entre las marinas chilena y japonesa cuyo desarrollo puede ser de provecho común y de facilidades para Chile; los jóvenes marinos, sobre cuyo conocimiento y preparación descansa el porvenir nacional, han recibido una gran lección objetiva que, no dudo, habrán sabido aprovechar, bajo la inteligente dirección de Ud. y de los dignos oficiales que le secundan en este viaje de instrucción".

- La segunda: "Me es grato hacer presente a Ud. que en los círculos oficiales y sociales, el personal del GENERAL BAQUEDANO ha dejado excelente impresión, tanto por lo que se refiere a la preparación técnica de su escogido grupo como por su conducta correctísima. Hago votos por la feliz terminación de su viaje y suplico a Ud. haga presente a la Superioridad Naval, que puede contar en todo momento con la más activa cooperación del Ministro de Chile en Japón, para todo asunto que importe el progreso de la Marina de guerra que tan fundamental papel ha desempeñado en nuestra historia y cuya grandeza es la grandeza misma de la Patria".

Como se puede apreciar, ambas notas no pueden ser más explícitas.

La Marina al concluir el 18º viaje de instrucción de guardiamarinas y grumetes, gracias al excelente trabajo ejecutado por

el comandante Montalva y su cuerpo de oficiales pudo incorporar al Servicio Naval un conjunto de oficiales y marineros "capacitados después del difícil trabajo mancomunado en lo alto de los mástiles", "donde obliga a aceptar serenamente los riesgos y ejecutar eficientemente las maniobras". Se cumplió lo que muy bien resume una reciente publicación de la Armada: "El riesgo compartido permite al oficial y al marinero aprender a mandar y obedecer". "Para combatir en el mar, mal se puede derrotar al enemigo si se está en potencia de ser derrotado antes por el medio ambiente marino". "Dominar el mar implica llevar el buque donde uno quiere, independiente de las condiciones de mar y tiempo reinantes. La mejor escuela para este efecto es precisamente, un velero".

A lo anterior habría que agregar el valioso bagaje de conocimientos adquiridos en las intensas visitas a las dependencias y buques de la Armada Japonesa.

A su regreso, la dotación del buque escuela ya no volvió a ser la misma. Los oficiales y tripulantes antiguos incrementaron su experiencia profesional; los jóvenes guardiamarinas se habían convertido en verdaderos oficiales navales; los grumetes transformados en valiosos tripulantes: niños convertidos en hombres.

Merece destacarse en relación con la dotación de Gente de Mar de la BAQUEDANO el silencioso trabajo de alfabetización desarrollado por la oficialidad, problema grave de la época. Al revisar la estadística presentada por el comandante, se puede apreciar el éxito obtenido en esta noble tarea. Sólo un tripulante de la nave escuela volvió analfabeto. La disciplina fue buena según se desprende del parte del oficial del detall. Salvo excepciones, las faltas fueron leves. Las bajas fueron en total 8 durante todo el viaje. La muerte de Carrera, la desertión de 2 mozos en Melbourne y la expulsión del Servicio de 5 individuos.

11. El destino de sus oficiales

Es imposible hacer un análisis de la carrera de cada uno de los oficiales que integraban la dotación de la BAQUEDANO en 1918; sin embargo, parece justo destacar que tanto el comandante como el oficial del detall alcanzaron el grado de contraalmirante a los pocos años; posteriormente alcanzó igual grado el Teniente 2º Antonio Alviña Vergara.

El cirujano Dr. Santiago Medel también accedió al grado de contraalmirante de Sanidad, convirtiéndose en el tercer médico en alcanzar dicho grado (sólo le precedieron el Dr. Alberto Adriaola y el Dr. Manuel Valencia).

El curso de guardiamarinas de 2da. clase aprobó sin excepción el conjunto de exámenes prácticos a bordo y quedaron en condiciones de rendir los exámenes teóricos al volver al Departamento. Dos de ellos llegarían al grado de contraalmirante: Jorge Videla Cobo y Roberto Gillmore Stock (14).

12. Conclusión

Para finalizar, creo que el hecho de haber traído a la memoria este importante viaje de instrucción de guardiamarinas ha sido un trabajo valioso y repleto de enseñanzas. Su organización, desarrollo y éxito fueron el resultado de la madurez institucional de una Marina de Guerra que en 1918 cumplió su primer centenario. Contribuyó a reafirmar la Doctrina de la Armada de Chile en cuanto a considerar el Océano Pacífico como su mar propio, su zona de influencia y de presencia geopolítica. La permanente decisión de considerar la posición estratégica indiscutible de la Isla de Pascua y su penetración al gran océano fue reafirmada una y otra vez por la BAQUEDANO y dos veces en 1918.

Consolidó la vigencia de la doctrina de la instrucción naval a la vela para oficiales y grumetes, actividad que la Marina de Chile mantiene ya por más de 100 años.

El legado histórico de la vida profesional de los hombres de la BAQUEDANO de 1918, que en forma ejemplar cumplieron con su Patria y su Marina, permitió con su experiencia y devoción proyectar con solidez la vigencia de la Marina de Chile, aún en los difíciles años que estaban por venir.

Por último, permítanme reiterar el valor de la intrahistoria como un valioso recurso para enriquecer la Historia Naval de Chile.

La corbeta GENERAL BAQUEDANO, noble buque escuela, que descansa en el paraíso espiritual de los buques destacados y nobles, contempla desde lejos esta parte de su historia, como si dijese: "porqué no me habrán conservado como reliquia histórica".

13. Bibliografía

1. Acevedo R., Guillermo
"Impresiones de viaje alrededor del mundo", Guillet Hnos., Valparaíso, 1905.
2. Aconcagua, Guillermo de
"Del mar Pacífico al Báltico". Apuntes sobre el 7º viaje de instrucción de la corbeta BAQUEDANO".
3. Barros Van Buren, Mario
"Historia diplomática de Chile: 1541-1938", De. Ariel, Barcelona, 1970, p. 633.
4. Bórquez G., Sandalio
"Por tres continentes en la BAQUEDANO", Imprenta de la Armada, Valparaíso, 1945.
5. "Corbeta GENERAL BAQUEDANO. Memoria del 18º viaje de instrucción al Japón, China y Australia al mando del capitán de fragata Señor Manuel Montalva Barrientos". 1918. Inédito. Original en poder de la Biblioteca de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile.
6. "Escalafón de la Marina de Chile, 1917"
Imprenta de la Armada, Valparaíso, 1917.
7. Id.
Id., 1919.
8. Fuenzalida Bade, Rodrigo
"La corbeta GENERAL BAQUEDANO y sus viajes de instrucción" R.M. 1974, Vol. 91, pág. 138-143.
9. Id.
"Corbeta GENERAL BAQUEDANO" Vigía, 1986, pág. 1.
10. Hurtado Larraín, Homero
"Notas Caleuchanas. Recordando la Marina, 1912-1926". R.M. 1960, Vol. 76, pág. 445-464.
11. "La Armada de Chile"
Editions Del Roisse, Boulogne, p. 97.

12. López Urrutia, Carlos y col.
"Buques de Guerra chilenos desde 1812 a 1994", 1995,
Inédito.
13. Marfán, Alejo
"Viaje al Japón de la LAUTARO", Imprenta General Díaz,
Santiago, 1938.
14. Rodríguez S., Juan Agustín
"Crónicas nacionales y navales". Imprenta de la Armada,
Valparaíso, 1953, pág. 335.
15. Silva Palma, Alberto
"Reminiscencias de un viaje al Mediterráneo".
Soc. Imp. y Lit. Universo, Santiago, 1913.
16. Vío Valdívieso, Horacio
"Viajes de instrucción de la corbeta GENERAL BAQUEDANO"
Tomo I, 1897-1909, spi.
17. White, Robert
"Scenes in the Pacific. 28th Voyage of the Chilean Training Ship
GENERAL BAQUEDANO, Fisher Bros., Valparaíso, 1931.

