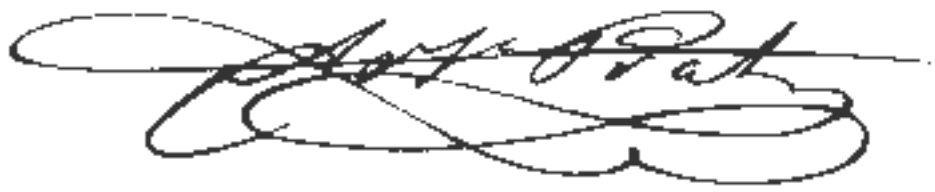
PRAT

PRAT

(1848-1879)



CONTENIDOS

Prólogo
Prat y Altazor: El mismo salto. Cristián Warnken L. 12

Cronología
Arturo Prat Chacón (1848-1879) en Chile y el mundo 14

Capítulo I
PRAT, EL HOMBRE **16**
Piero Castagneto G.

Apartados
1 ***Valparaíso a mediados del siglo XIX.*** Vicealmirante Kenneth Pugh O. 74
2 ***La familia Prat.*** Contraalmirante Arturo Undurraga D. 82
3 ***El héroe, el abogado.*** Sergio Martínez B. 90
4 ***Espiritualidad y fe.*** Monseñor Ricardo Ezzati A. 98

Capítulo II
PRAT, EL MARINO **102**
Fernando Wilson L.

Apartados
5 ***El monitor Huáscar: Un buque histórico.*** Fernando Wilson L. 150
6 ***El rescate de la Esmeralda.*** Bárbara de Vos E. 156
7 ***Agente confidencial en el Plata.*** Embajador José Miguel Barros F. 160
8 ***Un conficto de mar y tierra.*** Fernando Wilson L. 170

Capítulo III
PRAT, SIEMPRE EN LA MEMORIA **174**
Patricia Arancibia C.

Apartados
9 ***El viaje final de los caballeros del mar.*** Marcela Bañados N. 206
10 ***Los héroes de Iquique en Valparaíso: Crónica de un monumento-mausoleo.*** Hernán Rodríguez V. 210
11 ***¿De qué están hechos los buques?*** Francisco Gazitúa C. 222
12 ***Más allá de la historia.*** Miguel Laborde D. 224
13 ***El liderazgo de Prat… ¿y si no hubiese sido héroe?*** Juan Carlos Eichholz C. 228
14 ***Legado en el siglo XXI.*** Cristián Zegers A. 232

Notas 238
Referencias 240
Acerca de los autores 242

Cientos, y quizá miles, de páginas se han escrito sobre Arturo Prat, los hombres bajo su mando y las gestas de Iquique y Punta Gruesa. Los relatos que daban cuenta de la acción bélica llevada a cabo la mañana del 21 de mayo, que comenzaron como hilos de agua, trayendo noticias en escuetos comunicados telegráficos, pronto se convirtieron en un verdadero torrente que arrastró a una nación completa. En el mismo momento en que Prat, seguido por una tripulación que daba muestras de lealtad y compromiso a toda prueba, cruzaba el umbral de la gloria, se abría la puerta que permitiría a la patria, por la cual se inmolaba, vencer en una guerra no buscada.

¿Cómo era el hombre que inspiró en sus subalternos tan grande sacrificio y en su nación el esfuerzo que demandaba el conflicto? ¿Qué llevó a su oponente en el combate a escribir, solo siete días después de su muerte, que el valiente comandante de la *Esmeralda* murió "como un héroe, víctima de su temerario arrojo"? De eso se trata este libro. De descubrir al hombre y de qué estaba hecha su alma.

Para la institución bajo mi mando, Prat y sus hombres encendieron un faro de luz que, brillando desde ese día y en forma permanente en las escuelas matrices de oficiales y gente de mar, ha marcado nuestro derrotero con meridiana claridad, grabando en nuestros corazones lo trascendente que resulta cumplir con el deber que la patria nos demanda en todo orden de cosas y hacerlo con honor.

Así, hemos construido una Marina que es parte viva de la nación chilena, componente activo de su seguridad; fiel a sus valores y principios, y que se caracteriza por mantenerse a la vanguardia tecnológica. Una Marina comprometida con el desarrollo del país y que ha sabido adaptarse a los tiempos y las circunstancias para prestar un mejor servicio a Chile, alcanzando estándares que nos permiten participar en las operaciones multinacionales que impone el actual fenómeno de la globalización.

En el comandante Arturo Prat Chacón encontramos el ejemplo inspirador para continuar en la senda de nuestros antecesores. Tenemos la íntima determinación de mantener incólume el legado espiritual de nuestro máximo héroe nacional, así como de permanecer como protagonistas de una Armada cuyo dinámico profesionalismo, orientado a las exigencias y los desafíos del presente y del futuro, seguirá contribuyendo, en forma gravitante y decidida, a la grandeza y el bienestar de nuestro país.

Almirante Enrique Larrañaga M.
Comandante en Jefe
Armada de Chile

¡Muchachos: la contienda es desigual, pero ánimo y valor.
Nunca se ha arriado nuestra bandera ante el enemigo y espero
que no sea esta la ocasión de hacerlo!

Esta exhortación, pronunciada por Arturo Prat minutos antes de abordar el *Huáscar* el día 21 de mayo de 1879, durante el Combate Naval de Iquique que enfrentaba a las fuerzas peruanas y chilenas, le ha valido al distinguido marino un lugar en la historia de Chile, no tanto por los efectos concretos que su acción pudo tener sobre el curso material de la Guerra del Pacífico, sino por su inconmensurable valor simbólico.

Si hubiese que definir la esencia de la personalidad de Prat habría que considerar que frente al peligro y un escenario adverso, y desde una posición de debilidad, fue capaz de desplegar coraje, espíritu de sacrificio y heroísmo, postergando su bien personal por el bien mayor de su país. Pero su excelencia no se refiere tanto a la valentía bélica como a la singular expresión de una dimensión moral.

Nuestra decisión de contribuir a la publicación de este libro obedece al convencimiento de que las democracias necesitan instituciones sólidas para funcionar, pero también requieren virtudes cívicas y personales de los actores principales que contribuyen a la vida republicana. La historia del heroísmo, que exalta el honor, la nobleza, el coraje, la fortaleza y la compasión, ha existido desde la Antigüedad clásica, precisamente porque estas figuras excepcionales y simbólicas sirven como ejemplo ético y ayudan a encarnar la identidad cultural de una nación.

Arturo Prat como hombre de familia, como marino y como ser humano de profunda integridad, es la figura de un gran hombre de bien que ha iluminado e inspirado la conciencia colectiva de nuestro país.

Quiero agradecer a la Armada de Chile por habernos invitado a apoyar este histórico y valioso libro. Reconocer también al equipo que ha hecho posible la edición de *PRAT*, a cada uno de los colaboradores, a los fotógrafos y a todos aquellos que han prestado obras de arte, fotografías, objetos y documentos relacionados. También a la Ley de Donaciones Culturales y, muy especialmente, a la Corporación Cultural "Arturo Prat Chacón".

Claudio Melandri H.
Gerente General
Country Head
Banco Santander

PEPE vila 83

El 21 de mayo es para los chilenos una fecha relevante. Un día que encarna los valores del sacrificio, la valentía y el amor patrio, en reconocimiento a la hazaña de un hombre, de un marino que creyó con vehemencia en los valores de la Armada y más aún, en los de un país joven con profundas convicciones. Porque Arturo Prat es sin duda un gran héroe de Chile, pero no solo por el Combate Naval de Iquique, sino por la trayectoria que tuvo como hombre de mar. Un joven inteligente que, agradecido de los privilegios de formar parte de la Armada y aprovechando su formación de abogado, se preocupó de compartir esos conocimientos con personas de sectores más postergados, que estudiaban en cursos vespertinos, destacando en sus clases siempre el valor del ser humano y de la justicia social.

Hoy, a 135 años de su muerte, es un orgullo para nuestra compañía participar de este homenaje a la vida y obra de Arturo Prat, quien, además de dejar huella imborrable en la épica de la Armada de Chile, hizo también una contribución al conducir reformas al sistema legal de la institución e impulsar la regularización del sistema de ascensos, instaurando el mérito como criterio de promoción.

En esa línea de tiempo se entrelaza también el inicio de las telecomunicaciones en Chile. En 1879, en medio de la convulsión provocada por el comienzo de la Guerra del Pacífico, desembarcaba en Valparaíso el ciudadano inglés José Dottin Husbands, socio del famoso inventor Thomas Edison. Traía en su equipaje una pequeña central telefónica y seis teléfonos, además de los documentos que sentaron las bases para el desarrollo del negocio telefónico en el país. Quisimos rescatar ese valor patrimonial y así fue como hace unos meses inauguramos en nuestro edificio corporativo una exposición permanente, en coordinación con el Museo Histórico Nacional, denominada *El paseo de las telecomunicaciones en Chile*, muestra que sintetiza por primera vez la construcción y el desarrollo de las comunicaciones en el país y cuyo primer antecedente simbólico es una réplica de una carta en la que doña Carmela Carvajal le cuenta a una amiga el triste deceso de su esposo Arturo Prat.

Es un privilegio y también una responsabilidad ser herederos de esta historia y sentimos el compromiso de aportar a su recuerdo. Por eso, es que con profunda satisfacción nos hacemos parte de este tributo que rescata para la ciudadanía el noble patrimonio de Arturo Prat. Este libro es testimonio de su entrega, rectitud y dedicación, valores que desde Telefónica Chile compartimos como el motor para transformarnos en aliados para el crecimiento de Chile y los chilenos.

Esperamos que esta obra no solo sea un reconocimiento a la memoria de la trascendente figura que contribuyó a forjar nuestra identidad nacional, sino que siembre en las actuales y las futuras generaciones la vocación de jugársela por entero, desde distintos ámbitos, para hacer de Chile un mejor país para todos.

Claudio Muñoz Z.
Presidente
Telefónica en Chile

^ *Combate Naval de Iquique.*
Óleo de A. Casanova Zenteno.
Colección Comandancia en Jefe de la Armada, Santiago.

p. 2 Boya de Iquique que señala el lugar del hundimiento de la *Esmeralda*.

p. 4 *Capitán de fragata Arturo Prat Chacón.*
Óleo de A. Valenzuela Puelma, 1879.
Colección Comandancia en Jefe de la Armada, Santiago.

p. 6 *The Esmeralda off Valparaíso.*
Óleo de T. Somerscales, 1913.
Colección particular.

p. 8 *Cadete Arturo Prat Chacón.*
Óleo de P. Vila, 1988.
Colección Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.

INTRODUCCIÓN

Dentro de las muchas personas notables que nos ha dejado la historia de Chile, hay un hombre que sobresale claramente de los demás por su ejemplo de vida: el comandante Arturo Prat Chacón.

Nuestros compatriotas lo conocen más que nada por la forma heroica en que lideró a la dotación de la corbeta *Esmeralda* en el Combate Naval de Iquique el año 1879, mediante la historia épica que cada 21 de mayo se repite en miles de escuelas, plazas, monumentos, cuarteles y centros sociales, renovando el asombro y las emociones que nos embargan una y otra vez.

Más allá de esa gesta heroica, quienes han estudiado la vida de Arturo Prat concluyen de manera unánime y sin controversia alguna que ese acto fue la culminación de una vida al servicio de los más elevados valores religiosos, patrióticos, sociales y familiares.

En efecto, la vida de nuestro héroe no deja de sorprender por sus múltiples facetas y por los variados ejemplos de servicio, dedicación y superación de la adversidad. Asimismo, es motivo de admiración que en toda su vida haya sido tan consistente en mantener una conducta recta, prudente y respetuosa, sin encontrar una sombra que pudiese opacar su legado. Por eso, el nombre Prat florece con orgullo en la memoria colectiva de los chilenos, así como brilla en miles de calles, plazas, paseos, clubes y negocios.

La Corporación Cultural "Arturo Prat Chacón" ha convocado a destacados estudiosos de nuestro país para rescatar múltiples y valiosos testimonios sobre Prat atesorados en documentos, imágenes, monumentos y recuerdos de familia, con el objeto de poner a disposición de la sociedad su ejemplo vigente, optimista e íntegro que cruza todos los sectores sociales, culturales y políticos.

Es nuestra intención que los hechos den testimonio de las virtudes que lo guiaron en su breve pero fructífera vida, que marcó un hito en la historia de la nación.

El libro *PRAT* tiene una estructura que busca servir como edición testimonial, de consulta y reflexión; un libro para abrir en cualquier página y descubrir algo que nos emocione, nos sorprenda y nos motive. A diferencia de una novela que se lee de principio a fin, siguiendo una trama cuidadosamente urdida por el autor, *PRAT* nos habla desde diferentes perspectivas, con distintas voces y matices, con riqueza de imágenes y prolijidad en los detalles.

No puede ser de otra manera, si queremos hacer justicia a un hombre capaz de desarrollarse en campos tan disímiles como el liderazgo naval, la familia, las leyes, la educación, la música, la religión, las ciencias sociales y el servicio exterior. Un hombre que no dejó indiferente a nadie que lo conociera, ya fuese por su bondad y su simpatía, por su claridad argumentativa, por su valor, por su visión estratégica, o simplemente por su mirada intensa, limpia y serena.

Arturo Prat es un modelo cercano, integrador, vigente y necesario para nuestra sociedad. Le invitamos a descubrirlo.

Corporación Cultural "Arturo Prat Chacón"

Prat y Altazor: el mismo salto

CRISTIÁN WARNKEN L.

Cada vez que Prat salta al vacío, saltamos todos con él. Y saltamos para llenar el hueco que deja en nuestras infancias la falta de héroes, la nostalgia del mito. Al final del *Quijote de la Mancha*, de Miguel de Cervantes, Sancho, a los pies del lecho de su señor Alonso de Quijana, le suplica llorando: "no se muera vuesa merced […] porque la mayor locura que puede hacer un hombre en esta vida es dejarse morir, sin más ni más, sin que nadie lo mate, ni otras manos le acaben que las de la melancolía". Sancho prefiere que el Alonso Quijana real desaparezca detrás del Quijote de los sueños, del heroísmo (aunque patético, en el caso del Quijote), de la ilusión. Si Prat no hubiese saltado al vacío, Chile entero lloraría de la peor de las melancolías, la de la falta de sentido, la de la ausencia de mito que vertebre nuestra existencia.

La muerte trágica de Prat nos salvó de la peor de las muertes a todos los que habitamos en esta patria extrema y frágil, la muerte por melancolía, la agonía del sinsentido que padecen los países que, al no tener un mito, no logran tener una historia. ¿Por qué fue Prat, y no otros héroes de otras batallas de nuestra historia, quien cristalizó en nuestro inconsciente colectivo como arquetipo? No hay una respuesta racional para esa pregunta. El inconsciente colectivo sabe más de nosotros que nosotros de él. Cuando Prat salta, ese 21 de mayo, sobre la cubierta del *Huáscar*, lo hace impelido por una fuerza interior, atávica, del interior del alma de la patria.

¿Los países tienen alma? Sí, los países tienen alma, tienen *ánima*, tienen *ánimus*, en la nomenclatura de C. G. Jung.

¿Quién le dio la orden imperativa a Prat de saltar, *ánima* o *ánimus*?

Al morir, Prat abrazó a la patria profunda, al alma en la que vio seguramente el rostro de su madre y su mujer, y en ese instante trágico, se produjo la individuación del ser de Chile. Antes de ese salto, Chile solo era una posibilidad. Ahora Chile es un salto al abismo, abismo del mar. Ese mar que nos augura un horizonte abierto, que nos hermana con el riesgo de ser y con el misterio de la libertad.

Porque, como dijera el poeta francés Charles Baudelaire: "hombre libre/ siempre escogerás el mar/ el mar es tu espejo/ y tu espíritu no es un abismo menos amargo". Al saltar todos con Prat ese día, escogimos como

Escudo del espejo de la corbeta *Esmeralda*. Extraído por el capitán de buzos Víctor Perini Mazotte en 1887, en la rada de Iquique.
Colección Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.

hombres libres el abismo insondable del mar. Nuestro poeta Vicente Huidobro entendió que el salto es nuestro destino y por eso interpela al personaje de su poema *Altazor* a saltar y a caer: "Cae/ cae eternamente/ cae al fondo del infinito/ cae al fondo del tiempo/ cae al fondo de ti mismo/ cae lo más bajo que se pueda caer/ cae sin vértigo/ a través de todos los espacios y de todas las edades/ a través de todas las almas de todos los anhelos y todos los naufragios/ cae y quema al pasar los astros y los mares".

¿No está describiendo acaso Huidobro la caída de Prat, el salto glorioso del que sabe que el peor error habría sido permanecer en la nave, en la orilla, sin quemar ningún astro y ningún mar? Prat, el Altazor de nuestra historia, el que vuelve a saltar y caer, una y otra vez, el que cae sin vértigo para que el mito ilumine la noche de los tiempos, la noche de la historia. Prat, que salta por nosotros para que nosotros saltemos, convirtió la derrota en victoria, el naufragio en iluminación, derrotó la melancolía y resguardó para la infancia el rostro intacto y puro y abierto del mar.

Arturo Prat Chacón (1848-1879) en Chile y el mundo

República Conservadora
(1831-1861)

Guerra contra la Confederación Perú-Boliviana (1836-1839)

Rebelión de 1851

José Joaquín
Prieto Vial
(1831-1841)

Manuel Bulnes Prieto
(1841-1851)

Manuel Montt Torres
(1851-1861)

Independencia del Perú
28 de julio de 1821

Independencia de Bolivia
6 de agosto de 1825

Ingreso a la Escuela Naval
28 de agosto de 1858

1818 1820 1821 1825 1831 1836 1839 1841 1842 1843 **1848** 1851 1852 1853 1854 1856 1858

Nacimiento de
Arturo Prat Chacón
3 de abril de 1848

Combate de Casma
20 de enero de 1839

Fundación del
Fuerte Bulnes
30 de octubre de 1843

Encargo de la *Esmeralda* a
los astilleros Pritchard,1852
Comienzo de la construcción,
diciembre de 1854

Zarpe Primera Escuadra Nacional
9 de octubre de 1818

Zarpe Escuadra Libertadora del Perú
20 de agosto de 1820

Primera Guerra del Opio
(1839-1842)

Guerra de Crimea
(1853-1856)

Guerras de Unificación Italiana
Primera Guerra de Independencia (1848)

Segunda Guerra del Opio
(1856-1860)

República Liberal
(1861-1891)

Tratado con Bolivia
10 de agosto de 1866

Incidentes políticos vecinales
(Pacto Lindsay Corral) y
Tratado con Bolivia
6 de agosto de 1874

Ocupación de Antofagasta
14 de febrero de 1879

Guerra contra España
18 de septiembre de 1865 (ultimátum español) a 31
de marzo de 1866 (bombardeo Valparaíso y retiro de
la Escuadra española de las costas chilenas)

Declaración de guerra por
parte de Chile, Guerra del Pacífico
5 de abril de 1879

José Joaquín Pérez Mascayano
(1861-1871)

Federico Errázuriz Zañartu
(1871-1876)

Aníbal Pinto Garmendia
(1876-1881)

Domingo Santa María
(1881-1886)

Guerra de la Triple Alianza
(1864-1870)

Declaración de guerra por
parte del Perú, Guerra del Pacífico
6 de abril de 1879

**Matrimonio con
Carmela Carvajal**
5 de mayo de 1873

**Combate Naval de Iquique
Muerte de Arturo Prat Chacón**
21 de mayo de 1879

1859 1860 1861 1862 1864 1865 1866 1868 1870 1871 1874 1876 1878 **1879** 1881 1886 1891

**Egreso de la
Escuela Naval**
15 de julio de 1861

**Obtención título
de abogado**
31 de julio de 1876

Mando de la *Esmeralda*
11 de mayo de 1879

Combate de Papudo
26 de noviembre de 1865

Combate de Abtao
7 de febrero de 1866

Primer blindado del mundo:
fragata *Gloire* francesa
24 de noviembre de 1859

Forzamiento del Paso de Humaita
por la Escuadra brasileña
19 de febrero de 1866

Primer combate
de blindados del mundo:
Hampton Roads, 9 de marzo de 1862

Batalla de Lissa, ultima acción naval de
relevancia internacional antes de la Guerra
del Pacífico, 20 de julio de 1868

Guerras de Unificación Italiana
Segunda Guerra de Independencia
(1859-1861)

Guerras de Unificación Alemana
Guerra pruso-danesa por
Schleswig-Holstein (1864)

Guerras de Unificación Alemana
Guerra franco-prusiana (1870-1871)

Guerra de Secesión
de los Estados Unidos (1861-1865)

Guerras de Unificación Alemana
Guerra austro-prusiana (1866)

Antes de subir al pedestal, los héroes han sido hombres.

GONZALO VIAL C.

CAPÍTULO I

PRAT, EL HOMBRE

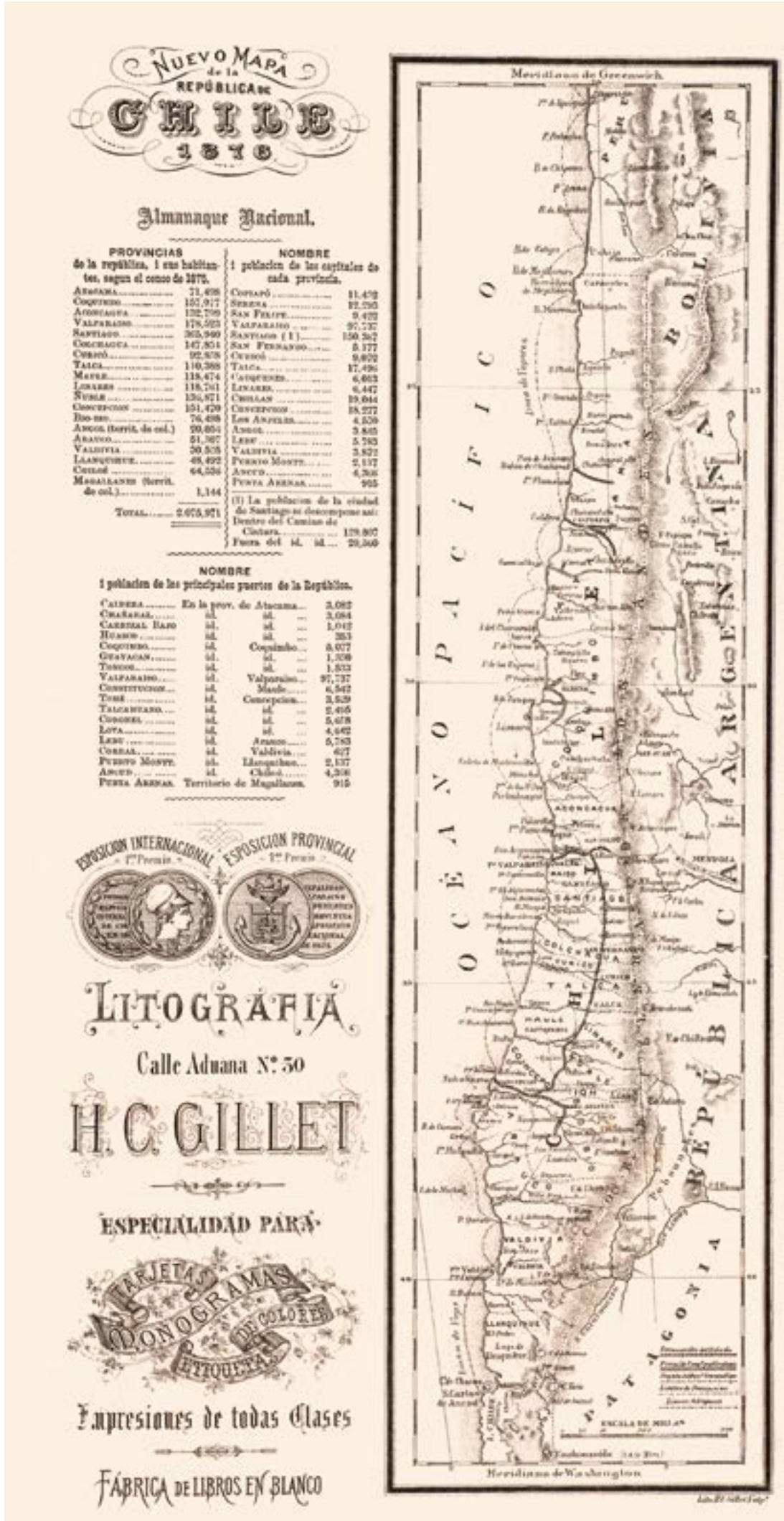
PIERO CASTAGNETO G.

^ Edificio de la Aduana de Iquique.
Colección George Bain, Library of Congress, EE.UU.

Vista de la ciudad de Antofagasta.
Fotografía Spencer & Cía, *ca*. 1880.
Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

Estación Central de Santiago, 1885.
Colección Biblioteca Nacional de Chile, Santiago.

> *Nuevo mapa de la República de Chile, 1876.*
Incluye datos del censo de 1875. Litografía H. C. Gillet, Valparaíso.
Colección Biblioteca Nacional de Chile, Santiago.



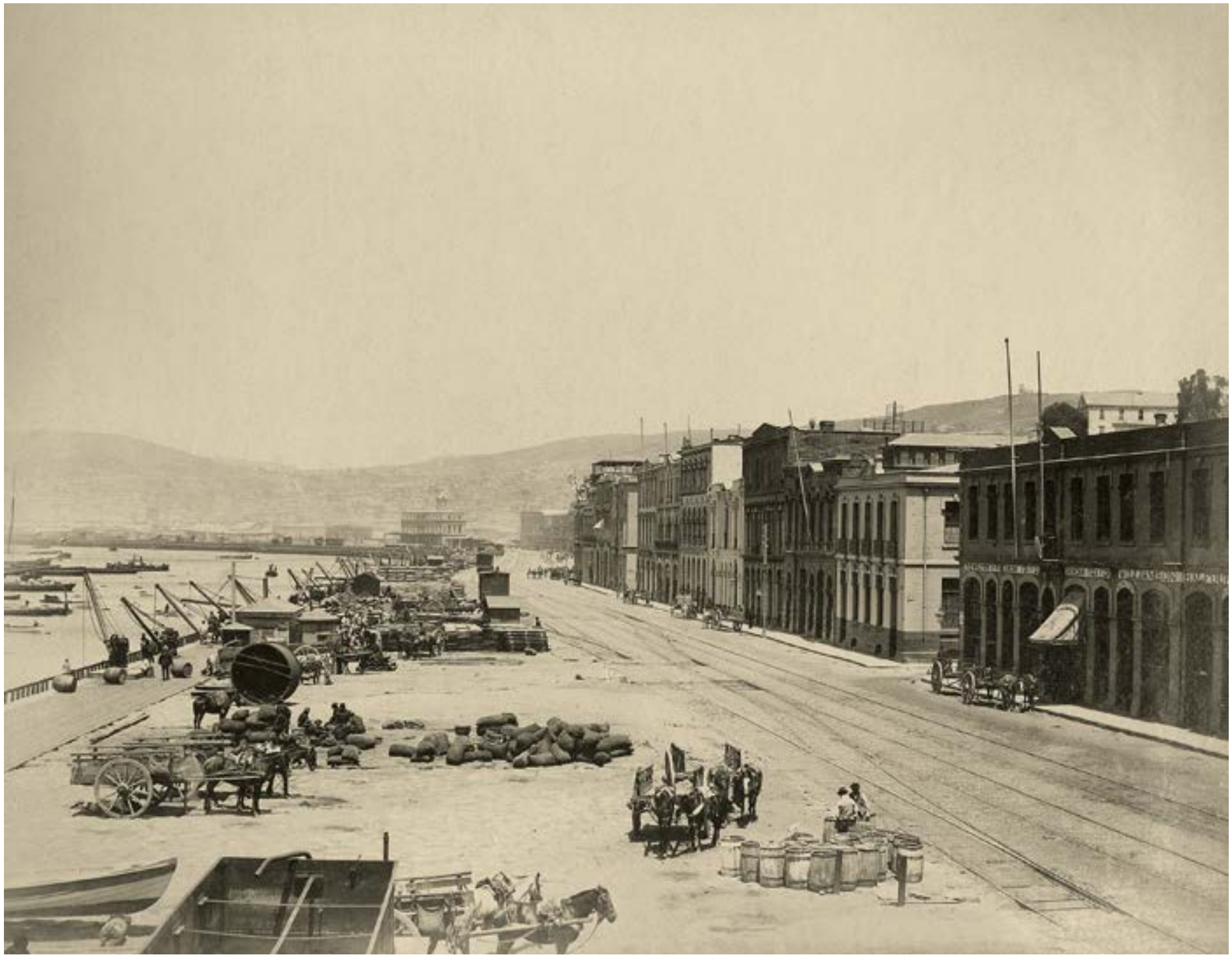
El 11 de mayo de 1879, con la Escuadra chilena bloqueando el puerto entonces peruano de Iquique, el capitán de fragata Agustín Arturo Prat Chacón se recibía del mando de la corbeta *Esmeralda*, de manos del oficial de igual grado Manuel Thomson Porto Mariño. A este último se le encomendaba una misión especial, dentro de la expedición al Callao, que zarparía tres días más tarde. Prat, quien semanas atrás se sentía avergonzado de andar por las calles de Valparaíso de uniforme en circunstancias que sus compañeros de armas se hallaban en el teatro de operaciones del norte, por fin tenía el mando de un buque.

Asumía también el mando de la débil división que su corbeta constituía junto a la goleta cañonera *Covadonga*, con la tarea, aparentemente sencilla, de mantener el bloqueo del mencionado puerto peruano.

Diez días más tarde, cambiaría la historia.

También sería radicalmente distinto el destino de este oficial de talante sobrio e introvertido, fruto de una decisión del Alto Mando tomada casi en el último momento.

^ Vista de la plaza Arturo Prat en Iquique. Al centro se encuentra la Torre del Reloj construida en 1877. Fotografía anónima, *ca.* 1889.
Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

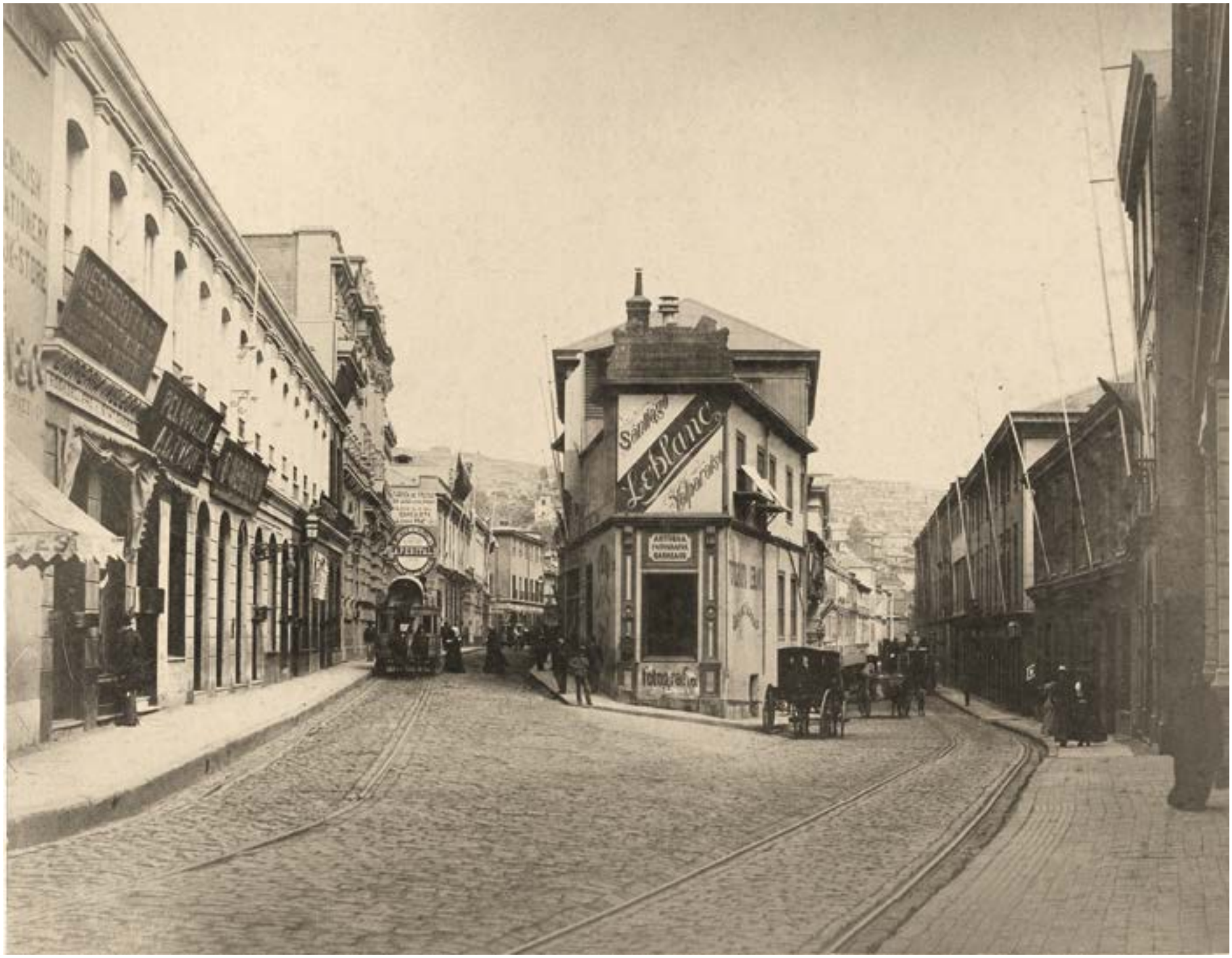


No por nada la jornada del 21 de mayo de 1879 no agota su poder de fascinación, puesto que aún hay incógnitas en ella, pese a parecernos tan conocida y arraigada en el inconsciente colectivo chileno. Por ejemplo, cabe la pregunta: ¿Qué hubiese pasado si el comandante Thomson hubiese estado al mando de la *Esmeralda* y la división bloqueadora? ¿Hubiese hecho lo mismo que Prat? Aunque hubiese tomado otras decisiones, dentro de las escasas opciones posibles, ¿su conducta hubiese estado a la misma altura?

La respuesta a estas preguntas probablemente sea positiva: tanto así, que el propio Thomson vería acción durante la guerra y tendría una muerte a la que cabría aplicar la expresión utilizada por el jefe naval peruano respecto de Prat: "víctima de su temerario arrojo"[1] … y, al igual que Prat, moriría sobre la cubierta del blindado *Huáscar*, en Arica.

En otras palabras, el momento culminante de la vida de Prat fue único, irrepetible, excepcional y reflejo de toda una vida, pero ello no basta para explicarla. A las cualidades que han ensalzado sus biógrafos debiera añadirse que el último comandante de la *Esmeralda* fue un hijo representativo de su tiempo, esto es, del Chile del siglo XIX, consolidado en las décadas posteriores a la Independencia.

Un país relativamente pequeño y pobre, si se lo miraba en el contexto continental, lo que le daba una impronta



austera que finalmente le fue útil. En un plazo menor que las otras nuevas repúblicas latinoamericanas, fue capaz de darse un orden institucional, y si bien su sistema político era muy imperfecto para los estándares de una democracia moderna, sí le dio la estabilidad necesaria para un progreso paulatino, pero sostenido. Ello, unido a un sentido de identidad especial que también se fue configurando en épocas relativamente tempranas.

Lo anterior es la causa para que, al menos en las elites ilustradas, surgiera también un sentido cívico bastante desarrollado: la pertenencia a una comunidad, el trabajar para su progreso, el cumplir con los deberes que esto imponía, eran elementos que estaban bien asimilados en los miembros de la clase política y, al menos en algunos casos, en los integrantes de la plutocracia, pero también en funcionarios públicos, profesionales y empleados. Es decir, en los emergentes estratos medios.

‹ Antiguo malecón de Valparaíso. Fotografía Félix Leblanc, *ca.* 1880.
Colección Biblioteca Nacional de Chile, Santiago.

^ Centro de Valparaíso. Confluencia de calles Prat y Cochrane que desembocan en Esmeralda. Llamada Cruz de Reyes, es donde se ubica hoy el edificio del Reloj Turri. A un costado, se distingue un "carro de sangre", transporte de la época. Fotografía Félix Leblanc, *ca.* 1880.
Colección Biblioteca Nacional de Chile, Santiago.

Por ello, otros pudieron haber hecho lo que Prat hizo. De hecho, conforme avanzaba la Guerra del Pacífico, hubo muchos que quisieron emularlo y, en realidad, muchos lo hicieron; es bien sabido el efecto de motivación que tuvo su sacrificio, hasta el punto que ha sido considerado un factor en la victoria chilena.

Su sentido del deber hasta el sacrificio máximo, si hiciere falta, era por lo tanto común a una generación, una virtud republicana, acaso porque sus intereses personales no solo se postergaban, sino que se identificaban con el interés nacional.

En las generaciones posteriores, su figura ha sido utilizada como ejemplo y no solo en las instituciones armadas, sino durante los procesos educativos de millones de chilenos que debieron aprender su vida y final. Así aparecen cualidades todavía vigentes, para aplicar no necesariamente en momentos de conflicto o emergencia nacional, sino también en los esfuerzos más cotidianos o menos dramáticos de tiempos de paz; es imposible saber cuántos chilenos que han cobrado afecto por el personaje, más allá de las obligatorias lecciones escolares, lo siguen evocando silenciosamente, en sus vidas diarias.

Hombres y mujeres normales acordándose de un ser humano elevado a la categoría de héroe, pero que fue, ante todo, un hombre normal, hijo, esposo, padre, profesional de las armas y ciudadano de su tiempo como tantos otros. Una memoria que ha sido capaz de pervivir pese a la lejanía broncínea a la que ha sido elevado, reproducida en numerosas estatuas a lo largo del territorio nacional, y que pudiera incluso ejercer el efecto no deseado de deshumanizarlo.

Así, pese a que puede considerarse uno de los héroes populares de Chile, al igual que un Manuel Rodríguez, por ejemplo, es fácil que monumentos, discursos y ceremonias oculten al ser humano con virtudes y defectos, fortalezas y flaquezas, así como su capacidad de superarse.

Su vida está jalonada de varios episodios que revelan su carácter, aunque estos en general no tienen un carácter brillante, fulgurante. Por lo demás, esta cierta opacidad se corresponde cercanamente con el transcurrir de las primeras épocas de la república en Chile, laborioso y discreto, donde los sobresaltos son la excepción.

« *Antiguo muelle de Valparaíso.* Óleo de T. Somerscales, 1882. Colección particular.

^ Zona del puerto de Valparaíso. Muelle, edificio de la Bolsa de Valores e Intendencia. Fotografía Eugène Maunoury, del álbum *Andenken an Chile*, 1865.
Colección Bibliothèque Nationale de France, París.

ANCESTROS Y ENTORNO FAMILIAR

Se ha destacado repetidamente —y, por lo demás, las evidencias que han llegado hasta nosotros lo prueban— que Arturo Prat tenía un desarrollado sentido de la familia y el hogar, en un marco en que se mezclaba el afecto con una ordenada austeridad. Así fue cuando él formó su propia familia y es fácil deducir que dicho sentido le fue transmitido por sus padres, especialmente en circunstancias difíciles, cuando los lazos se ponen a prueba en momentos de dificultad económica o de salud.

En los ancestros del futuro marino había sangre proveniente de la península ibérica, que le fue transmitida de forma bastante directa por vía de su padre, Agustín Prat Barril. El apellido Prat significa Prado en catalán y, en efecto, Arturo era bisnieto de un nativo de esa tierra: Isidro Prat-Camps, originario de Santa Coloma de Farners (Santa Coloma de Farnés), localidad de orígenes medievales, situada en las cercanías de Girona (Gerona), y que en la actualidad tiene una población de unos diez mil habitantes.

Nacido en 1770, Isidro contrajo matrimonio con María Rosa Guixeras, cuya familia era de ancestros nobiliarios que se remontaban al siglo X, y uno de sus hijos, Ignacio Prat, se hizo comerciante y se trasladó a América, primero a Buenos Aires y luego a Santiago, donde se radicó hacia 1811. Allí contrajo matrimonio con Agustina Barril, criolla, de familia originaria de Concepción por lo menos desde comienzos del siglo XVIII. En tiempos de la Independencia, Ignacio tuvo problemas con las autoridades patriotas por su condición de peninsular, aunque finalmente no hubo mérito especial para perseguirlo; sin embargo, la fortuna le fue esquiva y finalmente murió asesinado en La Serena en 1825. Su vida marcó un sino; como señala el historiador Gonzalo Vial: "las tres generaciones iniciales de los Prat chilenos, serían visitadas por la desgracia (y solo la última por la gloria)".[2]

^ Escudo de armas de la familia Prat.

> Árbol genealógico de Arturo Prat. Diseño basado en la versión original de Ramón Undurraga Carvajal. Colección Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.

BISABUELOS

Isidro Prat
María Rosa Guixeras

Félix Barril
Tadea Rojas

Isidro Chacón
Josefa Morales

Andrés Barrios
Ángela Bustos

ABUELOS

Ignacio Prat Guixeras
Agustina Barril Rojas

Pedro Chacón Morales
Concepción Barrios Bustos

PADRES

Agustín Prat Barril

María del Rosario Chacón Barrios

Arturo Prat Chacón

quien se casó con

Carmela Carvajal Briones

HIJOS

Arturo Prat Carvajal

Blanca Echaurren Clark

Carmela Prat Carvajal

Blanca Estela Prat Carvajal

Ramón Undurraga Silva

NIETOS

Arturo Prat Echaurren

Esmeralda Prat Walker

Alfredo Prat Echaurren

Carlos Prat Echaurren

María Luz Prat Gana
Carlos Prat Gana
Teresa Prat Gana
Carmela Prat Gana
Blanca Prat Gana

Jorge Prat Echaurren

Jorge Arturo Prat Alemparte
Gabriel Prat Alemparte
María Trinidad Prat Alemparte
Francisco Javier Prat Alemparte
Mariana Prat Alemparte
María Carolina Prat Alemparte
María Olga Prat Alemparte
María Jesús Prat Alemparte
María de la Luz Prat Alemparte

Roberto Prat Echaurren

Arturo Undurraga Prat

Carmen Undurraga Carvajal
Ramón Undurraga Carvajal

Camilo Undurraga Prat

Gloria Undurraga Cerda
Camilo Undurraga Cerda
María de la Luz Undurraga Cerda

Horacio Undurraga Prat

Horacio Undurraga Abbott
Claudio Undurraga Abbott
María Teresa Undurraga Abbott
Matías Undurraga Abbott
Juan Eduardo Undurraga Abbott

Fernando Undurraga Prat

Fernando Undurraga Greene
Cecilia Undurraga Greene

El padre de Agustina, Félix Barril, sirvió al ejército realista durante las campañas de la Independencia. Agustina era hija del tercer matrimonio de este con Tadea Rojas y Guzmán. Ignacio y Agustina se casaron el 9 de febrero de 1811 y tuvieron cuatro hijos, pero solo dos sobrevivieron a la infancia: Clara y Agustín Prat Barril.

En cuanto a la familia materna de Arturo Prat, su abuelo Pedro Chacón era hijo de Isidro Chacón y de Josefa Morales. Nacido en Santiago en 1784, era comerciante y partidario de la causa patriota, por lo que debió exiliarse en Mendoza durante el período de la Reconquista. Era amigo de O'Higgins y San Martín e hizo importantes erogaciones para el Ejército y para la formación de la primera Escuadra; la gran bandera que izaba en su tienda para expresar su patriotismo hizo que la calle santiaguina donde esta se hallaba pasase a ser conocida como calle de la Bandera. Una vez cimentada la Independencia se acercó a la corriente política liberal, los denominados "pipiolos", y fue elegido diputado por Vallenar el año 1829. Al llegar los conservadores o "pelucones" al poder se ubicó en la oposición más dura de esa época, en la zona de Atacama. Con el tiempo hizo una considerable fortuna, adquiriendo propiedades en Quillota, Santiago y Valparaíso.

Concepción Barrios Bustos era hija de André del Barrio (Barri), armador y marino nacido en Pisa, Italia, quien había llegado a Chile a comienzos del siglo XIX, radicándose en Concepción. Allí conoció a la madre de Concepción, Ángela Bustos de Lara y Sanhueza Palafox, con quien contrajo matrimonio.

Del matrimonio de Pedro Chacón y Concepción Barrios nacieron diecisiete hijos y María del Rosario, la mayor, nació en 1814. Los dos hermanos que la siguen, Francisco Andrés, nacido en octubre de 1819, y Jacinto, nacido al año siguiente, son los que tendrían más relación con la familia Prat. Este último, en particular, llegaría a ser una suerte de amigo y mentor de Arturo.

Si bien no hay mayores antecedentes sobre cómo se conocieron Agustín Prat Barril y Rosario Chacón Barrios, el hecho es que contrajeron matrimonio el 26 de octubre de 1838, en la parroquia del Sagrario de Santiago. Dedicado al comercio, Agustín se había establecido en Santiago, donde abrió su tienda en la calle Estado, en el costado de la Plaza de Armas. Junto con sus actividades comerciales, integraba en 1833 el Batallón Cívico Nº 3, en el cual sirvió hasta cuando debió abandonar la capital, a consecuencia de un incendio que afectó a su negocio y que significó la pérdida de su hogar y de su fuente de trabajo. Ante esta desesperada situación, el joven matrimonio decidió pedir ayuda a doña Concepción Barrios, madre de Rosario, quien era propietaria de la hacienda San Agustín de Puñual, por herencia de su madre Ángela. Esta se hallaba situada en el entonces departamento de Itata, provincia de Ñuble, en la actual Región del Biobío.

< Retratos de María del Rosario Chacón Barrios, madre de Arturo Prat, y Agustín Prat Barril, padre del héroe. Colección Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.

^ *El correo y la prisión*. Plaza de Armas de Santiago. Fotografía Eugène Maunoury, del álbum *Andenken an Chile,* 1865. Colección Bibliothèque Nationale de France, París.

NACIMIENTO Y PRIMEROS AÑOS

Por lo tanto, al matrimonio Prat Chacón le tocó el destino de aquellas familias que en algún momento habían sido de recursos, pero que debieron experimentar reveses y momentos de estrechez, circunstancias que suelen obrar como factor de mayor unión. Este parece haber sido el caso y este fue el marco en el que se desenvolverían los primeros años de su prole, en un apartado rincón del Chile rural.

Esta hacienda tenía unas mil doscientas hectáreas ubicadas en las cercanías del pequeño pueblo de Ninhue, el cual a su vez estaba formado solo por una calle de unas pocas cuadras, como lo eran —y son aún— muchos de los villorrios de las zonas rurales del país. La ciudad más cercana es Chillán, capital de la provincia. La propiedad era administrada por Andrés Chacón, el mayor de los hermanos varones de Rosario, de profesión abogado y radicado en Concepción, y sus tierras estaban dedicadas principalmente al cultivo de viñedos y frutales, así como al forraje para animales. Agustín y Rosario arribaron a su nuevo hogar a trabajar y esperanzados en formar allí su incipiente descendencia.

« *Plaza de la Independencia en Santiago.*
Dibujo de J. Selleny, 1859.
Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

‹ Corredor oriente de la casona en que nació Arturo Prat. Recientemente —tras su restauración posterremoto de 2010— reabrió al público convertida en el Museo Hacienda de San Agustín de Puñual, Monumento Histórico de la Región del Biobío.
Archivo *El Mercurio*.

^ Costado oriente de la propiedad, antes de la restauración.
Archivo Armada de Chile.

Sin embargo, esos campos serían testigos del infortunio que golpearía con dureza al joven matrimonio y a la familia que deseaban hacer crecer. Los tres hijos que nacieron en los años siguientes fallecieron a corta edad, en tanto que Agustín Prat, que aún no cumplía los cuarenta años, comenzó a ser afectado por una parálisis incurable y progresiva que lo limitaba en su trabajo en la hacienda y que fatalmente lo perseguiría hasta su muerte en 1873.

Ante esta nueva circunstancia que afectaba directamente la economía familiar, la vida de los Prat Chacón siguió siendo de sacrificio y de restricciones, de un pasar incierto, como lo era el futuro. Por ello, el cuarto embarazo de Rosario representaba para ella y Agustín la renovada esperanza de obtener satisfacción en otro plano: la descendencia que hasta ese momento les había sido negada.

< Vistas de la casona desde el interior, mirando hacia el cerro.
Archivo Armada de Chile.

^ Patio central interior, restaurado con huevillo del río.
Archivo *El Mercurio*.

Las casas patronales de mediados del siglo XVIII, construidas en el estilo tradicional chileno, serían el marco, en los comienzos del otoño de 1848, acaso con los primeros vientos helados de la zona centro-sur, del nacimiento del primer hijo viable de los Prat Chacón. Era la madrugada del 3 de abril cuando Rosario Chacón dio a luz a la manera tradicional de antaño, asistida por una partera, y seguramente con el temor de que el nuevo hijo fuese demasiado débil para sobrevivir, como había ocurrido en los casos anteriores.

Sus aprensiones estaban en parte fundadas, puesto que el niño, que más tarde sería bautizado Agustín Arturo en la parroquia de Ninhue, nacería frágil y enfermizo. Por cierto, la debilidad de la constitución física del retoño mal podría presagiar que años más tarde sería capaz, en plena etapa de crecimiento, de sortear con éxito los rigores y las durezas de la vida naval.

La preocupación de la madre por la sobrevivencia de Agustín Arturo la llevó a adoptar un recurso que, dadas las circunstancias de la época, hoy podríamos considerar hasta desesperado: aplicar a su hijo un método experimental para robustecer su salud. Se trataba de la llamada hidropatía, desarrollada por el alemán Vincent Priessnitz, que, en su esencia, consistía en la administración metódica de baños de agua fría. Una terapia aparentemente dura de aplicar a un niño pequeño, pero el caso es que dio resultado: Agustín Arturo sobrevivió.

Página de enfrente, comedor de la casona; al lado, cuarto de estar. Abajo, dormitorio en el que habría nacido Prat. Las habitaciones del Museo se ambientaron con muebles de la época y algunos que pertenecieron originalmente a la hacienda.
Archivo *El Mercurio*.

Tras aproximadamente un decenio de permanencia, el matrimonio Prat Chacón debió abandonar la hacienda de San Agustín de Puñual, que les había servido de refugio. La familia Chacón hizo malos negocios, después de que Andrés, el administrador, se tentara con probar fortuna en California, al surgir la "fiebre del oro" en 1848; como consecuencia, la hacienda debió venderse y Agustín Prat y Rosario Chacón debieron retornar a Santiago. Durante el viaje, esta última seguía aplicando a su hijo el método Priessnitz, con gélida agua de mar.

Al menos la familia tenía un nuevo lugar donde llegar, una chacra perteneciente a la familia Chacón, ubicada en terrenos de la actual comuna de Providencia, entonces aún no urbanizada. Un ambiente seguramente no muy distinto del que Agustín Arturo hubiese encontrado de seguir en San Agustín de Puñual y

‹ Esilda Prat Chacón.
Colección particular.

› Ricardo Prat y Matilde Moyón el día de su matrimonio.
Colección particular.

donde transcurrieron sus primeros años. Los testimonios de su infancia nos hablan de una personalidad en formación, entre el disfrute de la naturaleza y un carácter taciturno; entre resabios de su debilidad de nacimiento y una cierta energía de carácter, que incluía unos primeros arrestos de valor en disputas y juegos con otros niños.

Finalmente, Agustín Arturo no solo había podido sobrevivir a sus primeros meses, como ya se ha dicho, sino que se convertiría en el primogénito de la familia. Luego nacerían sus hermanos: Rodolfo, Atala Rosa, Esilda Aurelia y Ricardo, todos los cuales llegaron a la edad adulta. Por un lado, el matrimonio Prat Chacón tuvo los hijos que deseaba, aunque por otro, el infortunio no abandonaba a la familia: la enfermedad del padre, Agustín, seguía avanzando, hasta producirle una parálisis que lo incapacitaría para trabajar. Así, el destino de estrechez material no abandonaba a esta familia, que ahora constituía una prole relativamente numerosa.

Luego, una vez más, los Chacón venderían su propiedad, en 1854, y el matrimonio se establecería en una casita del centro de Santiago, en calle Nueva San Diego, cuyo nombre actual es, precisamente, Arturo Prat.

No lejos de su nuevo hogar, en 1856, el niño Prat iniciaba sus estudios en la Escuela Superior de Instrucción Primaria, ubicada en calle San Diego, y popularmente conocida como "Escuela de la Campana", donde permanecería hasta 1858. Era dirigida por un destacado pedagogo y articulista de la época, José Bernardo Suárez, quien dos décadas más tarde, al saberse en Chile la muerte de Prat, sería uno de los primeros en escribir notas biográficas sobre quien había sido su alumno.[3] En otro giro curioso de la historia, uno de los compañeros de estudios de Arturo fue Vicente Mutilla, futuro ingeniero que entró al servicio naval y que se hallaría en la *Esmeralda* para el 21 de mayo de 1879, muriendo allí al igual que su comandante y ex condiscípulo.

EL NIÑO CADETE

Un conocido daguerrotipo pocos días después del ingreso del cadete Prat a la Escuela Naval de Valparaíso, el 28 de agosto de 1858, tiene un importante valor iconográfico, pero también simbólico. En esta imagen se ve a un adulto aún joven, el tío Jacinto Chacón, posando con gesto paternal junto a dos cadetes niños de diez y once años: a su derecha, Arturo Prat, de gesto un tanto tímido y melancólico, y a su izquierda Luis Uribe, de postura algo más decidida.

No obstante su valor histórico, este es, en rigor, un retrato íntimo, de familia, puesto que Jacinto Chacón era padrastro de Luis Uribe, al haberse casado con la madre de este, Rosario Orrego; por lo tanto, Prat y Uribe no serían solo compañeros en la carrera naval, sino que también eran una suerte de primos.

Valga la digresión para referirnos al tío Jacinto (1820-1893), quien además llegó a ser un personaje público polifacético. Abogado y tratadista en temas jurídicos, periodista, escritor, historiador y parlamentario, fue una de esas figuras que llegan a tener preponderancia en la vida nacional en un determinado momento, para después ser olvidadas —de forma un tanto injusta— por la posteridad. Jacinto Chacón hoy es recordado principalmente por su relación con Arturo Prat, lo que no debe hacernos dejar de lado su peso propio, y además, la influencia que indudablemente tuvo sobre su hijo adoptivo y su sobrino.

Por su parte, Rosario Orrego (1831-1879), madre de Luis Uribe y casada con Jacinto después de enviudar, tenía también una marcada personalidad de perfil intelectual, en su calidad de periodista, novelista y poetisa.

« *La Alameda de las Delicias.*
Óleo de E. Charton, 1859.
Colección particular.

^ Jacinto Chacón. Lámina de Luis Fernando Rojas, publicada en el *Diccionario Biográfico de Chile, 1897-1901*.
Colección Biblioteca Nacional de Chile, Santiago.

Rosario Orrego. Fotografía anónima.
Colección Biblioteca Nacional de Chile, Santiago.

› Arturo Prat, a la izquierda, luego de su entrada a la Escuela Naval, junto a Jacinto Chacón y Luis Uribe.

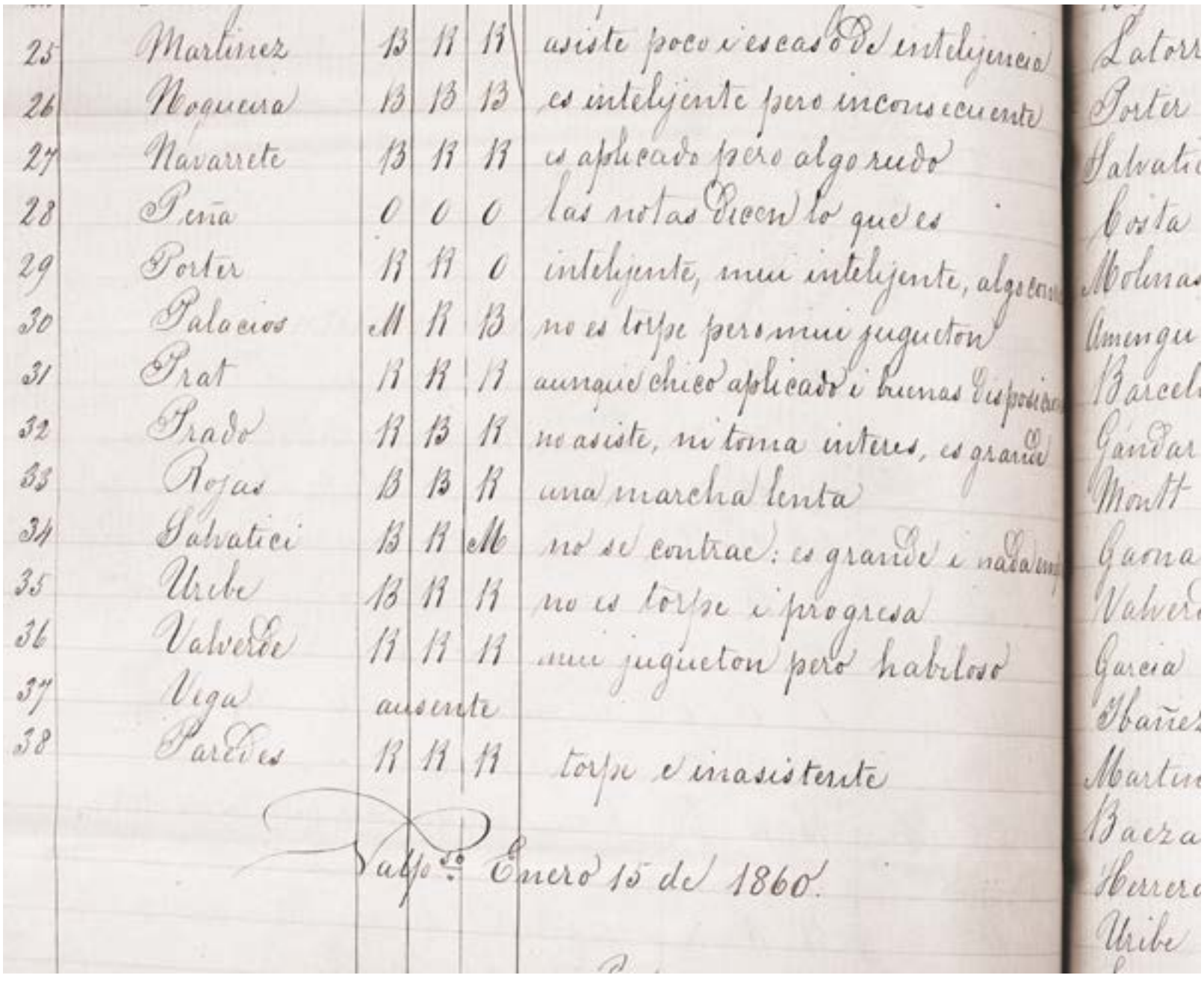
Volviendo al ingreso del niño Prat a la Marina, esta había sido una solución para la familia, que pudo encauzar tempranamente la vida de al menos uno de sus hijos, al producirse la afortunada coincidencia de que este plantel acababa de reabrirse. Creada en 1818, pero con un funcionamiento que sufrió numerosas interrupciones, la Escuela Naval ahora ofrecía cupos para dos cadetes por cada provincia para estudiar con régimen de internado y a sueldo, plazas destinadas a "jóvenes de mérito",[4] y a este beneficio se acogió Agustín Arturo.

Es un hecho notable que en el examen médico previo a su admisión, el cirujano mayor certificase que "su salud es buena, su constitución robusta y no tiene vicios de conformación que se opongan al desempeño de los estudios y servicios de la carrera de marino que va a emprender".[5] Definitivamente, su fragilidad física ya había sido superada.

« Vista hacia el barrio El Almendral, tomada desde los almacenes fiscales. Fotografía Eugène Maunoury, del álbum *Andenken an Chile*, 1865.
Colección Bibliothèque Nationale de France, París.

⌄ Notas de Arturo Prat en la Escuela Naval.
Colección Archivo Nacional Histórico, Santiago.

› Hospital San Juan de Dios de Valparaíso, actual Carlos Van Buren, 1863. Al fondo se aprecia el palo de maniobras de la Escuela Naval. Fotografía Rafael Castro y Ordoñez, quien vino en la Comisión Científica al Pacífico entre 1862 y 1865, y llegó embarcado en la *Covadonga*.



25	Martinez	13	11	11	asiste poco i escaso de inteligencia
26	Noguera	13	13	13	es inteligente pero inconsecuente
27	Navarrete	13	11	11	es aplicado pero algo rudo
28	Peña	0	0	0	las notas dicen lo que es
29	Porter	11	11	0	inteligente, mui inteligente, algo tra
30	Palacios	M	11	13	no es torpe pero mui juguetón
31	Prat	11	11	11	aunque chico aplicado i buenas disposic
32	Prado	11	13	11	no asiste, ni toma interes, es grande
33	Rojas	13	13	11	una marcha lenta
34	Salvatici	13	11	M	no se contrae: es grande i nada imp
35	Uribe	13	11	11	no es torpe i progresa
36	Valverde	11	11	11	mui juguetón pero hablador
37	Vega	ausente			
38	Pardes	11	11	11	torpe e inasistente

Valpo. Enero 15 de 1860.

En aquellos tiempos la Escuela Naval era un plantel de reducidas proporciones, en concordancia, por lo demás, con el tamaño de la pequeña Marina chilena de ese entonces: solo tenía 26 cadetes internos en 1858. Su sede estaba ubicada en un rincón del barrio El Almendral de Valparaíso, contigua al Hospital San Juan de Dios (actual Hospital Van Buren), y todo indica que era una edificación de características sencillas. En la fotografía de esta página aparece como elemento sobresaliente el palo de maniobras con que contaba la Escuela, al que el preadolescente Prat y sus compañeros seguramente debieron trepar como parte de su instrucción.

Según la organización de la renovada Escuela, los estudios se prolongaban durante cuatro años, partiendo el primer año con ramos de conocimiento general (gramática española, inglés, francés, historia, etc.), para ir avanzando progresivamente hacia materias más complejas y profesionales, por ejemplo: trigonometría, maniobra de un buque, artillería, parte teórica, en segundo año; cosmografía, pilotaje, arquitectura naval, táctica naval, en tercero. El cuarto año era de aplicación de los estudios de los años anteriores, y todo esto, en paralelo con la formación en ejercicios militares. El año lectivo se extendía entre el 1º de marzo y el 31 de diciembre.[6]

La formación práctica que se alternaba con la teoría también incluía viajes a bordo, siendo el primer embarque de Prat el de un viaje de instrucción en el vapor *Independencia,* en 1859. Al año siguiente se embarcó por primera vez en la corbeta *Esmeralda*, buque al que estaría ligado durante gran parte de su carrera, hasta el final.

Es un hecho conocido que esta generación 1858 de la Escuela Naval pasaría a la historia como el "curso de los héroes", ya que los niños que se iniciaban en la carrera de las armas rondarían los 30 años o poco más al sobrevenir la guerra de 1879 y tomarían parte en ella como jóvenes capitanes de fragata o de corbeta. Además del ya mencionado Luis Uribe, cabe mencionar, entre otros, a Juan José Latorre, Carlos Condell, Jorge Montt, Juan Guillermo Peña, Carlos Moraga, Constantino Bannen y Francisco Javier Molinas. Algunos de ellos también tendrían actuaciones destacadas en las épocas de posguerra.

Estos niños marinos por supuesto que no dejaban de ser imaginativos y soñadores, condiciones estimuladas por el espíritu romántico de la época, por medio de expresiones como la literatura de Alejandro Dumas. El periodista Eloy Caviedes, ex corresponsal de *El Mercurio de Valparaíso* durante la Guerra de 1879, cuenta una poco conocida anécdota, a propósito de la época en que este diario publicaba la novela *Los tres mosqueteros* por entregas. Los jóvenes cadetes devoraban estas páginas y se disputaban las cualidades que los identificaban con Porthos, Aramís o D'Artagnan, pero a la vez no dudaban, adjudicarle a Arturo Prat la identidad de Athos, "el sobrenombre del más noble y desinteresado de todos ellos".[7]

En los primeros años, el cadete Prat no figura premiado como alumno destacado en ninguno de los ramos que se impartían en el plantel e incluso se hizo acreedor de alguna observación negativa como la siguiente:

> Clase de inglés. Mayo 9/60.
> Prat no hace nada. Por embustero, 2 días de arresto.[8]

Se sabe que la aritmética, de conocimiento clave en la carrera naval, le era especialmente dificultosa. Sin embargo, al egresar como aspirante a guardiamarina, el 13 de julio de 1861, logró el primer lugar en sus pruebas finales de teoría.

^ Luis Uribe Orrego. Al momento del abordaje al *Huáscar*, era segundo comandante de la *Esmeralda*, y a la muerte de Prat asume el mando. Fotografía Spencer y Cía., 1880.
Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

^ Juan José Latorre. Durante la Guerra del Pacífico y siendo comandante de la cañonera *Magallanes* enfrentó al *Huáscar* en el combate naval de Chipana. El 10 de julio de 1879 en Iquique volvió a combatir contra el *Huáscar* y logró su captura en Angamos el 8 de octubre. Fotografía Spencer y Cía., 1880. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

> Alumnos que formaron el primer curso de la Escuela Naval.
Colección Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.

Alumnos que formaron el Primer Curso de la Escuela Naval

mandada organizar por Decreto Supremo de fecha 1.° Julio de 1858, siendo Presidente de la República, el Excmo. Sr. D. MANUEL MONTT; Ministro de Marina, el Sr. D. MANUEL GARCÍA; Comandante Jeneral de Marina, el Sr. D. JOVINO NOVOA i Director del Establecimiento el Capitan de Fragata de la Marina francesa Sr. D. JUAN JULIO FEILLET.

NOMBRES	Fecha de su nombramiento		Fecha i Grado en que dejaron el servicio		OBSERVACIONES
Sr. Neftalí Nogueira	26 Marzo	1858	22 Abril	1873 Teniente 2.°	Falleció en el servicio
" Guillermo Peña	26 "	1858	3 Julio	1880 Capitan Corbeta	Falleció en el Callao, siendo Comandante del Loa
" Manuel Nemesio García	13 "	1858		Capitan Corbeta	Falleció en 1881
" Javier Molinas	15 Abril	1858	22 Julio	1892 Contra Almirante	Falleció en el servicio
" Carlos Porter	15 "	1858	20 Mayo	1873 Teniente 1.°	Falleció retirado del servicio
" Juan José Latorre	20 "	1858	31 Diciembre	1890 Contra Almirante	En retiro absoluto. [illegible]
" Rodolfo Barra	26 Marzo	1858	23 Octubre	1870 Teniente 2.°	Se retiró del servicio
" Constantino Bannen	6 Mayo	1858	8 Mayo	1900 Contra Almirante	Obtuvo cédula de retiro absoluto
" Wenceslao Frías	6 "	1858	9 Setiembre	1887 Capitan Fragata	Falleció en el servicio
" Agustín Garrao	10 Julio	1858	8 Febrero	1879 Teniente 1.°	Falleció en el servicio
" Jorje Montt	10 "	1858			Vice Almirante, Director Jeneral de la Armada, en actual servicio
" Miguel Gaona	14 "	1858	4 Setiembre	1888 Capitan Fragata	Falleció en el servicio
" Cárlos Condell	29 "	1858	23 Octubre	1887 Contra Almirante	Falleció retirado del servicio
" Arturo Prat	12 Agosto	1858	21 Mayo	1879 Capitan Fragata	Muerto heróicamente en el combate de Iquique.
" Luis Uribe	20 "	1858	25 Agosto	1899 Vice Almirante	Obtuvo cédula de retiro absoluto
" Luis A. Castillo	11 Octubre	1858	17 Noviembre	1906 Vice Almirante	Obtuvo cédula de retiro absoluto
" Pablo Saltarich	4 Noviembre	1858	6 Agosto	1867 G. Marina exam.	Se retiró del servicio
" Cárlos E. Moraga	7 Diciembre	1858	2 Junio	1885 Capitan Corbeta	Falleció retirado del servicio
" José Ignacio [illegible]	30 Junio	1858	15 Julio	1862 G. Marina sin exam.	Se retiró del servicio

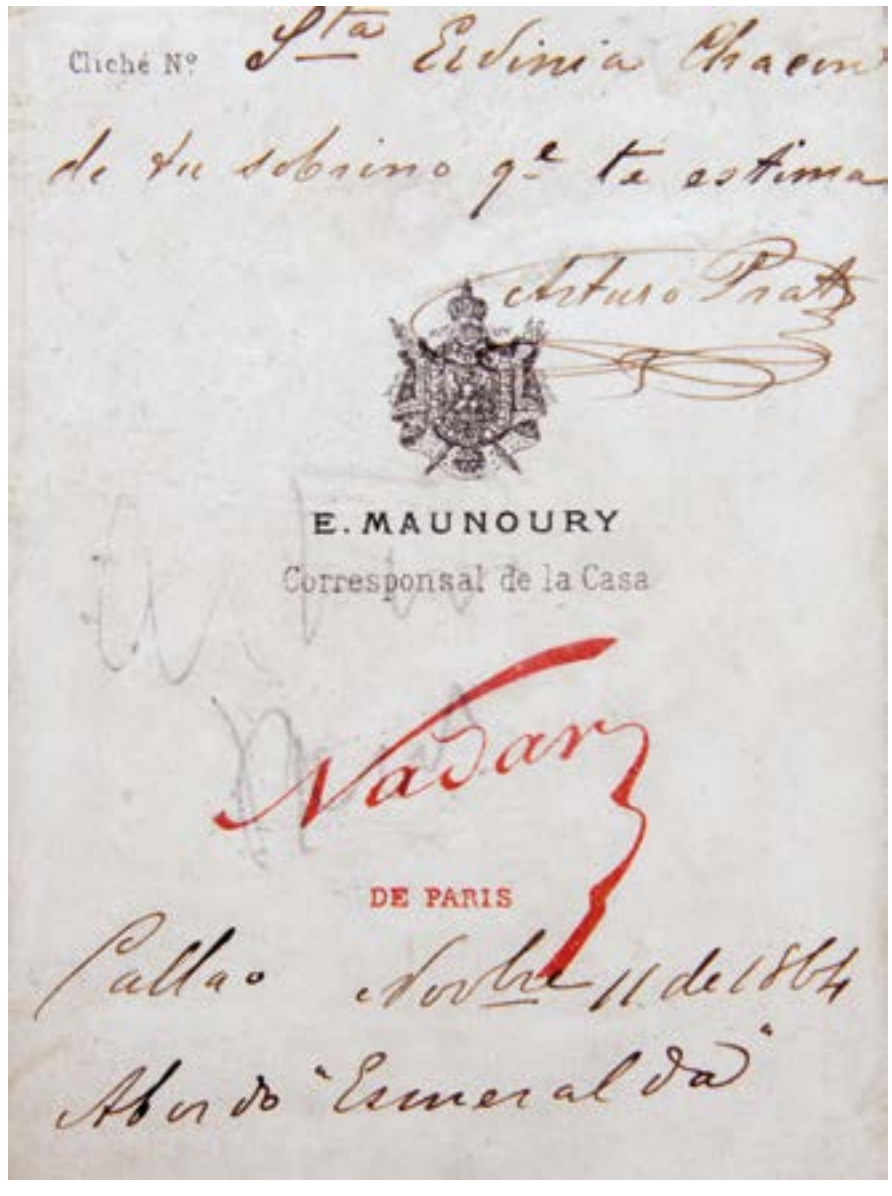
Valparaiso, 1.° de Julio de 1911.

Nota.–Estos alumnos fueron los únicos del curso que terminaron sus estudios e ingresaron a la Armada.

EL JOVEN OFICIAL

El primer embarque de Prat, una vez egresado, fue la corbeta *Esmeralda*, donde permanecería varios años. Esta unidad ya se había ganado un lugar en la historia naval chilena antes de Iquique, por ser el primer buque de guerra a vapor y hélice especialmente encargado por la Marina, cuya construcción en Inglaterra fue supervisada por el almirante Robert W. Simpson. Para entonces era un buque nuevo, puesto que había entrado en servicio en 1856, siendo su bautismo de fuego con ocasión de la guerra civil de 1859.

A propósito de ello, cabe acotar que el guardiamarina Prat y sus compañeros entraban a servir a la Armada en una época de transición, las décadas centrales del siglo XIX, cuyas principales emergencias habían sido, precisamente, los conflictos intestinos de 1851 y 1859. Fuera de ello, sus labores eran más bien de transporte y comunicación del territorio nacional, en especial con los puntos más aislados, como la colonia de Magallanes, así como trabajos de exploración e hidrográficos.



Arturo Prat a los 16 años de edad, con grado de guardiamarina (examinado), embarcado en la *Esmeralda*. Fotografía tomada por Eugène Maunoury en Lima. En el reverso, se puede leer la dedicatoria a su tía Elvinia Chacón Barrios.
Colección particular.

La Marina de aquella época, poco numerosa y dotada de unidades de escaso valor militar, difícilmente estaba preparada para una guerra internacional, que no tardaría en sobrevenir.

Pero la primera oportunidad de acción y peligro para el guardiamarina Prat no fue en una coyuntura bélica, sino con ocasión de uno de los siniestros marítimos más importantes y espectaculares en la historia de Valparaíso: el incendio del *Infernal*, el 1º de octubre de 1861. Este era un pontón utilizado como depósito de la Escuadra francesa y, detalle clave, también contenía elementos explosivos, como pólvora y municiones, de manera que cuando surgió el fuego a bordo, de inmediato comenzaron los denodados esfuerzos para sofocarlo.

Una partida de la *Esmeralda*, Prat incluido, subió a bordo y se abocó a la faena, con grave riesgo personal, logrando dominar momentáneamente el incendio; sin embargo, este cobró nueva fuerza y el *Infernal* debió ser abandonado. También resultaron inútiles los esfuerzos por hundirlo a cañonazos, y finalmente, se destruyó en una gigantesca explosión que sacudió a toda la bahía. De haberse producido esta hallándose los marinos chilenos a bordo y hubiese perecido nuestro joven guardiamarina, sin duda que otro habría sido el curso de la historia naval nacional.

Lo del *Infernal* había sido un episodio para templar el espíritu, tanto o más fuerte que una experiencia de combate, pero el verdadero bautismo de fuego de Arturo Prat se produjo con ocasión de la guerra contra España o guerra Hispano-Sudamericana (1864-1866), en la que Chile actuó como aliado de Perú. Libradas esencialmente en el mar, las hostilidades comenzaron con el bloqueo español a Valparaíso, en septiembre de 1865, y tuvieron un primer momento relevante en el combate de Papudo, librado el 26 de noviembre.

En este, la *Esmeralda*, al mando del comandante Juan Williams Rebolledo, sorprendió y capturó a la goleta cañonera española *Virgen de la Covadonga* (teniente 1º Luis Fery), participando el guardiamarina Prat en la partida de abordaje, para luego seguir a bordo como parte de la dotación de presa. Esta exitosa acción significó un ascenso a toda la oficialidad, con lo cual nuestro joven guardiamarina pasó a ser teniente 2º a los 17 años, correspondiéndole además su parte en el derecho de presa, una parte del cual destinó a su familia.

Más adelante, cuando la campaña se trasladó a las aguas de Chiloé, operando conjuntamente las escuadras chilena y peruana, el teniente Prat se halló presente en el indeciso combate naval de Abtao, del 7 de febrero de 1866, como parte de la oficialidad de la *Covadonga*. En una carta donde ya se evidencia su estilo sobrio a la vez que detallista, relata la acción, describiendo el "terrible fuego" que le hacían los buques españoles, a la vez que los indicios de los daños que estos pudieron haber recibido de la escuadra aliada.[9]

Poco después, formó parte de una partida de abordaje que sofocó un conato de motín en la corbeta peruana *Unión*.

Una consecuencia colateral de esta guerra es que, al pertenecer a fuerzas entonces aliadas, marinos chilenos y peruanos entablaron relaciones de conocimiento e incluso de amistad, lo que sin duda provocó sentimientos encontrados en unos y otros al estallar el conflicto de 1879. Lo anterior, sin contar los lazos de parentesco que unían

< Sextante del blindado chileno *Blanco Encalada*. Colección Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.

⌄ Sombrero apuntado del almirante Juan José Latorre. Colección Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.

⌄ Estadímetro, instrumento para medir las distancias de los buques en el mar. Perteneció al almirante Juan José Latorre.
Colección Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.

The bombardment of Valparaíso. Óleo de W. Gibbons, *ca.* 1875. Probablemente sea una interpretación del pintor de los grabados contemporáneos al bombardeo de la Escuadra española al puerto de Valparaíso, en 1866. Colección Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.

a oficiales peruanos con Chile y viceversa, como sucedía con Carlos Condell, Juan José Latorre, Óscar Viel y Miguel Grau. Factores que, por otro lado, sin duda contribuyeron a que cuando debieron enfrentarse, lucharan de acuerdo a los principios de la "buena guerra", con caballerosidad, consideración y respeto hacia el enemigo.

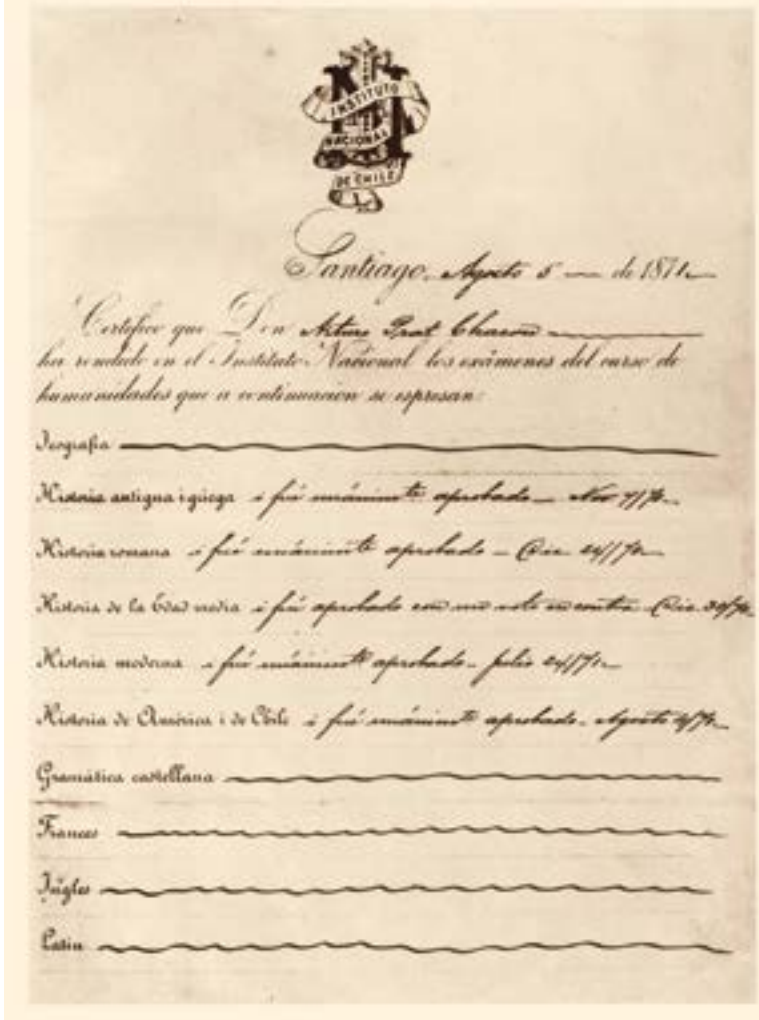
Los años de paz que siguieron serían para el teniente Prat de un servicio más rutinario, a la vez que su personalidad iría madurando, pese a su juventud, y se iría abriendo a nuevas inquietudes.

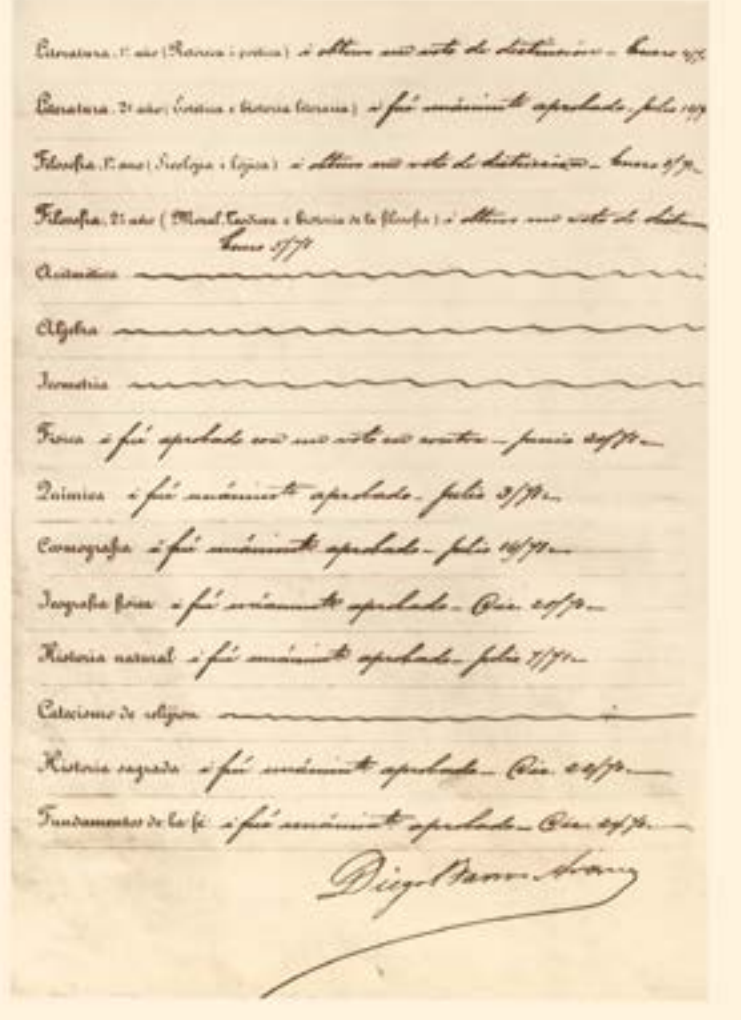
La guerra de España, de indeciso desenlace, quedó durante años en un estatus ambiguo y finalmente se disolvió, hasta restablecerse las relaciones con las repúblicas americanas en una fecha posterior. En este lapso la Armada se fortaleció como pudo, con los medios disponibles, siendo uno de estos la corbeta *O'Higgins*, donde el teniente Prat prestó servicios durante varios años.

Si bien su carrera naval se examina con mayor detalle en otro capítulo, baste tan solo una reflexión sobre algunas vivencias extraordinarias, aun en tiempos de paz, que les son dadas a afrontar a un marino, incorporándose a su acervo de experiencia. Así sucedió cuando dicha corbeta debió prestar auxilio a las víctimas del terremoto y maremoto que se abatió sobre el puerto entonces peruano de Arica, el 13 de agosto de 1868, y la oportunidad única, de participar, en condición de oficial de dicho buque, en la repatriación de los restos de Bernardo O'Higgins desde Perú.

Para tal fin, una división naval chilena, integrada por la *O'Higgins*, la *Chacabuco* y la *Esmeralda* se trasladó al Callao, en diciembre de dicho año, para traer los restos del prócer, que se embarcaron precisamente en la corbeta que llevaba su nombre, arribando a Valparaíso el 11 de enero de 1869, con los solemnes ceremoniales que es de imaginar en los puertos de partida y arribo.

Siguieron singladuras para cumplir misiones en los litorales norte y centro del país y también en el archipiélago de Juan Fernández, en medio de las cuales Arturo fue ascendido a teniente 1º, en septiembre de 1869. Entre nuevas misiones, incluyendo una a Rapa Nui en 1870, fue desarrollando su faceta de profesor y continuó dando curso a sus inquietudes intelectuales.





En medio de sus deberes del servicio naval, se las arregló para estudiar, en sus tiempos libres, las materias para optar al grado de bachiller en Humanidades, sometiéndose a los exámenes correspondientes en el Liceo de Valparaíso y el Instituto Nacional de Santiago. El 11 de agosto de 1871 obtuvo este grado académico, siendo sus examinadores tres destacados intelectuales de la época: el historiador Diego Barros Arana, el bibliógrafo Ramón Briseño y el filósofo Baldomero Pizarro. Al realizar con éxito este esfuerzo académico, Agustín Arturo comenzaría a mostrar uno de los rasgos más característicos de su personalidad: su inquietud intelectual y sed de conocimientos.

A comienzos de 1873 se manifestaba la mezcla de alegrías y tristezas que eran parte del sino de los Prat, al ser el oficial y bachiller ascendido a capitán de corbeta, el 2 de febrero, para enseguida tener que apresurarse a Quillota, donde residían sus progenitores y su padre agonizaba. Agustín Prat falleció al día siguiente y su hijo al menos alcanzó a estar con él y ver el fin de su vida, pero también el sufrimiento que le había significado su larga enfermedad.

Pero la vida debía seguir, y tras su ascenso a capitán de corbeta, con el correspondiente aumento de sueldo, ya estaba en condiciones de contraer matrimonio, y en efecto, así lo haría, en cuestión de pocos meses. Porque desde hacía algunos años ya había encontrado a la mujer de su vida.

< Calle Victoria. Llegada de los restos repatriados de Bernardo O'Higgins, 1869.
Colección Biblioteca Nacional de Chile, Santiago.

^ Documento del Instituto Nacional de Santiago que certifica que Arturo Prat rindió exámenes de Humanidades a la edad de 23 años.

^ Fotografía familiar en la quinta de Pedro Chacón en Calle del Circo, Valparaíso, 1871. Se puede distinguir, de izquierda a derecha, a: Concepción (Conchita) Chacón Barrios, esposa de José Jesús, tía de Prat; José Jesús Carvajal Briones, hermano y tutor de Carmela, gran amigo de Prat; Esilda Prat Chacón; Carmela Carvajal (sentada, abajo); Ricardo Prat Chacón; Rosario Chacón, madre de Prat; Agustín Prat, padre de Arturo; Pedro Chacón, abuelo de Prat; Concepción Barrios de Chacón, abuela de Prat; Atala Prat Chacón y Jacinto Chacón, entre otros.
Colección particular.

› Reloj que Arturo Prat regaló a Carmela Carvajal.
Colección particular.

TIEMPO DE FAMILIA, TIEMPO DE AUSENCIAS

Esta mujer era Carmela Carvajal Briones, una muchacha joven y bella —como lo demuestran las evidencias fotográficas— oriunda de Quillota y algo más joven que Arturo, puesto que nació en 1851. Sus padres eran Diego Carvajal y Zárate y Marta Briones Inzunza, y había quedado huérfana a los 11 años.

Uno de sus hermanos, José Jesús, pasó a ser su tutor, y luego se casó con Concepción Chacón Barrios, hermana menor de Rosario, madre de Agustín Arturo, razón por la cual Carmela pasó a ser una suerte de lejana pariente política de los Prat Chacón. Por ello, es natural que frecuentase las reuniones que tenía el clan y, de hecho, aparece entre los fotografiados en una de estas ocasiones, en la casa quinta que tenía Pedro Chacón en Valparaíso.

Carmela primero supo del cadete Prat por medio de su tío Jacinto Chacón y, luego, siendo aún adolescentes, ambos se conocieron, al menos desde 1867, si es que no desde antes. Durante dicho año Carmela, entonces de 16 años, le envió una tarjeta de felicitación a Arturo por su participación en el combate de Papudo, saludándolo: "Al vencedor del *Covadonga*. Felicidad".[10]

Algunos testimonios de cómo se desarrollaba el noviazgo se hallan en el intercambio de retratos y los regalos que le hacía Arturo a quien pronto sería su prometida, obsequios que le hacían incurrir en algunos gastos, pero sin descuidar una constante ayuda a su familia.

Así como se conocieron de manera muy natural, todo parece indicar que el noviazgo siguió un similar rumbo, culminando en el matrimonio celebrado el 5 de mayo de 1873, en la parroquia del Espíritu Santo de Valparaíso. Arturo tenía 25 años y Carmela 21. Su luna de miel consistió en unos días en las termas de Cauquenes y otros en Quillota.

Pese a la felicidad inherente a todo nuevo matrimonio, este debió pasar pronto una primera prueba, que era propia de la profesión de Arturo: la de las largas ausencias. En efecto, en julio de 1873, el capitán de corbeta Prat debía partir rumbo a Mejillones, puerto entonces boliviano, para embarcarse en la *Esmeralda*, que se hallaba de estación allí para defender los intereses chilenos de eventuales problemas con las autoridades locales.

Estando en este puerto comienza un intenso intercambio epistolar, del que han quedado al menos las cartas que Arturo dirigía a Carmela, donde el oficial naval de personalidad seria, parca, introvertida, da curso al sincero amor que lo había llevado a unirse a su mujer. Tal vez no sea del caso citar algunos ejemplos de palabras que solo tienen verdadero valor para quien las siente al escribirlas, y para quien corresponde a esos sentimientos al leerlas, y, por ello, es mejor limitarse a lo que anota la principal investigadora y compiladora de esta correspondencia, María Angélica Iturriaga: "Su lenguaje era sencillo, directo y coloquial. En sus cartas se advierte especialmente el gran amor que siente por ella, expresado siempre con todo el romanticismo de la época".[11]

« Retrato de Carmela Carvajal. Óleo de M. R. Espinosa, 2003. Colección Escuela Naval "Arturo Prat", Valparaíso.

Retrato de Arturo Prat. Óleo de W. H. Walton, 1883. Colección Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.

‹ Retratos de Arturo Prat. A la izquierda, con uniforme de cadete a los 14 años; a la derecha, como teniente 2º a los 18 años de edad. Colección Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.

^ Plaza de la Victoria. Fotografía Eugène Maunoury, del álbum *Andenken an Chile,* 1865. Colección Bibliothèque Nationale de France, París.

HOLZACH & FREY

VALPARAISO
San Juan de Dios 41

Cabinet con el retrato de Arturo Prat Carvajal, hijo de Arturo Prat Chacón y Carmela Carvajal. Fotografía Holzach y Frey, Valparaíso, 1889.
Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

Blanca Estela Prat. Fotografía anónima.
Colección particular.

Arturo y Blanca Estela Prat Carvajal.

Cumpliendo esta misión de varios meses, Arturo se entera, no sin sorpresa, que su mujer está embarazada, debiendo pasar alejado de ella los primeros meses del proceso. Regresa a Valparaíso en octubre de 1873 y el 5 de marzo de 1874 nace la primogénita, bautizada Carmela Concepción. Pero no todas son buenas noticias: la niña es de contextura frágil —tal como lo fue el recién nacido Agustín Arturo— y a los pocos meses el padre debe volver a una nueva misión a Mejillones, esta vez sirviendo en la corbeta *Abtao*.

Allí debe vivir un servicio rutinario, tedioso, pero de una monotonía que "no era aburrida, sino angustiosa",[12] debido al estado de salud de su hijita, sobre el que Carmela lo tenía al tanto, en un tono cada vez más preocupante. En las respuestas de Arturo se advierte una mezcla de esfuerzo por mantener el optimismo con la ansiedad empeorada por la distancia. Finalmente, en diciembre puede volver a Valparaíso, pero ya es demasiado tarde: la niña Carmela Prat había fallecido el día 5, a los nueve meses. Su padre vuelve cuando ya ha sido sepultada. Pese al dolor, esta pérdida ejerció el efecto de aumentar la unión del matrimonio Prat Chacón. Además, ya vendrían nuevos retoños.

En otro plano de la vida familiar de Arturo, su correspondencia y apuntes revelan claramente un estilo de vida sobrio y su sentido del orden, dado no solo por su personalidad, sino también por disponer de un presupuesto limitado. Al leer en su correspondencia y libretas de cuentas sus esfuerzos por ahorrar y mantener un orden doméstico, permitiéndose también algún pequeño desahogo, se ve un ejemplo claro, representativo, de los estratos medios que ya comenzaban a emerger en el último tercio del siglo XIX; más aún, es posible que cualquier chileno de clase media del siglo XXI se sienta identificado con su propia realidad al leer estos apuntes de cómo se llevaba un hogar de Valparaíso hacia 1870.

Los siguientes destinos del capitán Prat ya no implicaron ausencias tan prolongadas como las del período 1873-1874, y por esta razón el lapso entre los años 1875 y 1878 fue quizá el más feliz y pleno para su matrimonio. En septiembre de 1876 les llegó un consuelo por la pérdida de su primogénita, al nacer su hija Blanca Estela, y en 1878 Carmela quedaba encinta nuevamente. Y una vez más se haría sentir el peso de la ausencia por razones del servicio, ya que este segundo hijo, que recibiría el nombre de Héctor Arturo, nació el 29 de diciembre de 1878, mientras su padre cumplía una comisión como agente confidencial en Montevideo.

A diferencia de la malograda Carmela Concepción, estos retoños sí crecerían sanos y llegarían a la vida adulta.

Ya viuda, Carmela Carvajal respondía a una solicitud de Jacinto Chacón sobre detalles de cómo era Arturo en la vida familiar y de hogar, relatando detalles como los siguientes:

> Fue desde niño muy prolijo en todo. Cuidadoso de su persona y de su casa. […] Era tal el cariño por sus padres y el deseo de verlos tranquilos y felices, que a veces se privaba hasta de ir al teatro, que era su distracción favorita, por no gastar ese dinero en simples pasatiempos cuando podría emplearlo en cosas más necesarias. […] Si como hijo amante nada dejaba que desear, como esposo y como padre puedo asegurarle que fue un modelo de ternura. Quería compartir conmigo hasta los más íntimos cuidados de su familia. […] Quien lo hubiera visto en el seno de la familia, tratando de aliviarme en lo posible en el cuidado de los que él llamaba sus tiernos ángeles, no habría podido reconocer en él al marino austero, al jefe estricto. […] Tenía gran confianza en Dios y la esperanza segura de una vida mejor. Así que jamás se abatía en los reveses de la vida. En esa convicción siempre me repetía: Dios nos guía y lo que sucede es siempre lo mejor que puede suceder.[13]

^ Billetera y monedero que pertenecieron a Arturo Prat. Colección Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.

Monedas de plata emitidas para el sesquicentenario de la Escuela Naval "Arturo Prat", 1968.

> Reproducción de un artículo publicado en *El Mercurio de Valparaíso* en julio de 1876, anunciando la titulación de abogado de Arturo Prat.

El aviso de "El Mercurio"
en un siglo de progreso

Arturo Prat se hace abogado

"OBRAS de estudio recién llegadas a nuestra Librería".— (Publicado por "El Mercurio" del 4 de julio de 1876).

Si la autodidáctica pudo encontrar en aquella y otras librerías de Santiago y Valparaíso un representante sobresaliente entre los años 1870 y 1876, ese fué el joven marino Arturo Prat. Después de egresar de la Escuela Naval, no tuvo más consultores que los oficiales superiores y sus

Suecia. El descubrimiento del co-

es capitan de corbeta y tiene el mando efectivo de la "Esmeralda" y de la Escuela. En 1875 recibe su título de bachiller en leyes, con su interesante memoria sobre la Ley de Elecciones que había sido promulgada en noviembre de 1874. El brillante profesional fué saludado por "El

LA SEGUNDA VOCACIÓN

Entre los rasgos de Arturo Prat, que revelan en él un carácter fuerte, aunque sin estridencias, está su decisión, inusual en un marino de la época, de tener una segunda profesión, a consecuencia de lo cual decidió estudiar Derecho. Una resolución que ha resultado un tanto intrigante para sus biógrafos, que la explican en primer lugar por un natural sentido de la justicia.

En sus antecedentes biográficos constan varios episodios que hablan del rechazo y aun de la rebeldía que le producían las situaciones que consideraba injustas; por ejemplo, mientras se hallaba destinado en la *Esmeralda* cuando tenía 15 años de edad, protestó junto a otros guardiamarinas por un instructivo que encontraban degradante a su rango de oficiales. Lejos de oírseles, fueron sometidos a juicio, juzgados y condenados por insubordinación de acuerdo a la ordenanza.

Años más tarde, en octubre de 1868, tomó parte en un consejo de guerra en calidad de defensor del ingeniero Ricardo Owen, a quien se le acusó de insubordinación por no haber realizado un plano de la goleta cañonera *Covadonga* en el plazo que se le había ordenado y, además, por una conducta considerada insolente. Ciñéndose a las ordenanzas vigentes, el teniente Prat, con poco más de 20 años, fue un eficaz defensor de Owen, siendo su principal línea de defensa la imposibilidad física en que se hallaba el acusado de ejecutar la orden, dada por las circunstancias del momento, como las inclemencias del tiempo a bordo, que impedían un trabajo de esa naturaleza.

Aun mucho antes de ser abogado, Prat probó sus condiciones de tal, puesto que Owen resultó absuelto de todos los cargos.

Las ordenanzas a que se ha hecho alusión no eran otras que las llamadas "de Grandallana", dictadas para la Armada española y que habían continuado en uso en la Marina nacional. Databan de finales del siglo XVIII, es decir, de la época de la España ilustrada, pero su origen estaba en una monarquía absoluta y mal podían ser adecuadas para un cuerpo armado de una república que pretendía ser democrática. Sin duda esto debió motivar reflexiones al joven oficial Arturo Prat, quien conocía bien esta normativa, puesto que incluso le tocó enseñarla.

¿Por qué quiso estudiar esta carrera? Las razones que diversos autores han esgrimido son varias y van desde su sentido de la justicia, ya manifestado en los ejemplos anteriores, y su deseo de perfeccionar este servicio dentro de la Armada, hasta razones económicas. En efecto, habiendo conocido las estrecheces, cuando no momentos de franca pobreza por infortunios familiares, su deseo habría sido dar a los suyos un mayor bienestar con una carrera que le permitiese aumentar los ingresos que percibía como oficial naval. Su tío y mentor, Jacinto Chacón, conocedor cercano de Prat, opina sacando a la luz otros motivos que tuvo para decidirse por las leyes, que refuerzan esta última postura:

> Por ese tiempo la vida en el mar principió a enfermarlo: había contraído una enfermedad de erisipela que le atacó dos veces. Esto y la creencia que la Marina desatendida y pospuesta no sería una carrera que facilitara en el porvenir los gratos y queridos sentimientos de su amor le hicieron pensar en adquirir otra profesión. La carrera del Foro presentábase a su mente como un ideal de esperanza; supuso que ella podría facilitarle el voto de su corazón.[14]

El autor Gonzalo Vial afirma que "existe una explicación muy sencilla de que Arturo Prat siguiese la carrera legal: a saber que le gustaba".[15] Con alguna certeza se puede afirmar que Prat hubiera sido abogado más temprano que tarde, independiente de motivaciones económicas; además, debió haber visto en esta profesión del campo de las letras y las humanidades un complemento al carácter técnico de su carrera naval. Un mundo muy distinto a ramos como los de aritmética, que tanto le había costado en sus tiempos de cadete.

El querer convertirse en abogado habla también de su sentido de aprovechar bien su tiempo en perfeccionarse, ya que, pese a estar obligado a estudiar a distancia, tenía ventajas a su favor. En efecto, el régimen cotidiano que debía seguir mientras su buque cumplía la misión ya explicada de "hacer estación" en el litoral entonces boliviano, le dejaba el tiempo suficiente para estudiar sin desatender sus obligaciones propias del servicio y prepararse adecuadamente para rendir exámenes cuando pudiese viajar a Valparaíso y Santiago. Ya tenía a su haber la experiencia exitosa de haber obtenido con el mismo método su bachillerato en Humanidades, lo cual no debe llevarnos a pensar que el esfuerzo desplegado para atender estos dos ámbitos fuese menor.

Agustín Arturo comenzó estos estudios superiores muy poco después de haberse convertido en bachiller, puesto que consta que los primeros exámenes los rindió en marzo de 1872, siendo aprobado por unanimidad, al igual que los de materias que fue rindiendo en los años posteriores. Sus extensos períodos de servicio en el litoral boliviano son para él sinónimo de dificultades a la hora de someterse a dichas examinaciones, para las que debe pedir fechas especiales, y también de esfuerzo e interés por esta carrera mantenida a la distancia, como lo testimonian sus peticiones de literatura jurídica y agradecidos acuses de recibo que aparecen en su epistolario con su mujer, Carmela.

¿Y la vocación naval de Prat? ¿Era compatible con su vocación jurídica? Todo parece indicar que sí. La decisión de hacerlo entrar en la Armada, por razones de conveniencia económica para la familia, sin existir tradición naval alguna ni entre los Prat ni entre los Chacón, resultó finalmente en una vocación auténtica, hasta el punto que, cuando aún estudiaba Derecho y siendo capitán de corbeta, Arturo le escribía a Carmela: "La idea de abandonar la Marina me es antipática, y, a la verdad, solo impelido por poderosas razones me decidiría a hacerlo. No cuento entre mis defectos, la inconsecuencia".[16]

Aunque no conocemos la carta que le antecedió, pareciera ser que era una respuesta a alguna petición o insinuación de su mujer para que dejara el servicio naval. De cualquier modo, en el corto lapso que alcanzó a ejercer como abogado demostró ser capaz de compatibilizar ambas vocaciones.

Aspecto colateral a las condiciones jurídicas de Prat eran, al parecer, sus dotes oratorias. Conocemos su pluma sencilla, clara y, a veces, no exenta de cierta elegancia al momento de expresarse por escrito, pero además debió tener las suficientes cualidades para hablar en público como para que la superioridad le hiciera dos encargos sucesivos para ocasiones de una índole especial: pronunciar los discursos para las exequias de los almirantes Manuel Blanco Encalada, fallecido en 1876, y Robert Winthrop Simpson, fallecido al año siguiente.

Como lo evidencian estos textos, que se han conservado, el joven capitán de corbeta actuó en estos discursos como un simbólico nexo entre estos representantes de la vieja Armada, la de los tiempos fundacionales de las campañas de la Independencia y la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana, y las nuevas generaciones de marinos. Hombres nacidos a finales del siglo XVIII, formados en la era de la navegación a vela y buques de madera y fallecidos a avanzada edad, eran despedidos por un oficial nacido a mediados del siglo XIX, y representante de la nueva Marina de aquella época, la del vapor, las corazas y los cañones rayados.

^ Dibujo de Arturo Prat, realizado por Luis Fernando Rojas para el homenaje rendido por *El Taller Ilustrado* el 17 de mayo de 1886.
Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

^ Cubierta del escritorio de Prat, que habría sido confeccionado por él mismo.
Colección particular.

SEMBLANZA INTELECTUAL Y ESPIRITUAL

Ya hemos visto en nuestro protagonista el interés por ampliar sus horizontes dentro de su profesión de marino y fuera de ella, hasta el punto de procurarse otros grados y títulos académicos; además, de él sabemos que era un gran lector, figurando en su biblioteca volúmenes de literatura e historia, pero un poco más acentuadamente de filosofía, sin descuidarse de estar al día en la prensa. De su epistolario se deduce que, además de diarios como *El Mercurio de Valparaíso* y *El Ferrocarril* de Santiago, leía publicaciones culturales como la *Revista de Valparaíso*; en cuanto a lo que consideraba pasatiempos o debilidades, como tentar los dedos en el piano o asistir al teatro, eran, en realidad, actividades culturales.

Respecto de su círculo social, ya se ha mencionado a Jacinto Chacón y Rosario Orrego como un matrimonio de intelectuales, a los que Prat debe al menos un nombre destacado del Valparaíso decimonónico: el polifacético educador y escritor Eduardo de la Barra. En un bello giro del destino, este sería, al igual que su profesor primario, José Bernardo Suárez, uno de los primeros en escribir un bosquejo biográfico de Arturo Prat después de su muerte.[17]

Un derivado de sus inquietudes es su preocupación social, evidenciada en el tema elegido para su tesis de grado en Derecho; en la preocupación por la suerte de los compatriotas que trabajaban en Bolivia, realidad que vio personalmente, y su disposición para hacer clases a adultos de forma gratuita en la escuela nocturna "Benjamín Franklin" de Valparaíso. Por todo lo anterior, no parece exagerado considerarlo un humanista[18] y se perfila cuestionable la tesis de que el Alto Mando no lo tenía bien considerado por ser un "marino literato".

Respecto de sus creencias espirituales y religiosas, no hay duda de que era católico observante, pero, en una personalidad como la suya, esto no basta para definirlo en ese plano. En efecto, su espíritu siempre inquieto lo llevó a una búsqueda profunda de la trascendencia y aunque adoptase de forma natural la religión entonces predominante, ello no obstaba a que, por ejemplo, tuviese interesantes intercambios sobre temas metafísicos con amigos masones o librepensadores. El autor que quizá ha tocado este tema de la forma más ecuánime y certera sea Gonzalo Vial, quien sintetiza:

> Era un católico de corte liberal y con una sorpresiva veta espiritista. El elemento básico de su fe no era la Iglesia ni sus dogmas ni tampoco el anticlericalismo tan compartido por algunos católicos liberales. […] El fundamento de la religiosidad

> del héroe es Dios Padre. Un deísmo pero no del tipo filosófico ni menos positivista sino como experiencia propia religiosa, vivencial, personal, de una extrema intensidad y que empapa la existencia entera de Arturo Prat.[19]

Se mostraba poco dogmático al ser reacio al concepto de infierno, por ejemplo, y pensaba que el sufrimiento y el goce eran el castigo o el premio con que Dios guiaba al hombre hacia sucesivas alturas de perfección. Para lograr la meta final, pensaba, no era necesario que el hombre lo hiciera en el "corto espacio" de una vida, y creía que al abandonar el cuerpo, llevaba consigo su cielo o infierno personal según su adelanto o atraso espiritual. Para esa alma, afirmaba, habría nuevas oportunidades, dando a entender así sutilmente que tal vez creía en la reencarnación.[20]

Lo que algunos podrían considerar una heterodoxia se podría interpretar también como la incansable búsqueda de un espíritu aventurero, cuestionador, inquieto. Como lo fue la incursión de Agustín Arturo en el espiritismo, por lo demás muy en boga en la época, todavía no objetado oficialmente por la Iglesia católica, y que también era practicado por su círculo cercano. En ocasiones intentó por este medio comunicarse con sus seres queridos ya fallecidos, su padre Agustín y su hija Carmela Concepción; en otra oportunidad, habría comparecido el espíritu de Christian Hahnemann, creador de la homeopatía, quien habría prescrito medicinas para su mujer, Carmela, que en esos momentos se hallaba enferma.

Según un relato menos conocido, en otra de estas sesiones se habría presentado el espíritu de Hipócrates, a quien Arturo habría hecho preguntas como las siguientes: "¿Qué es la medicina? ¿Qué juzgáis de la homeopatía, hidropatía y alopatía? ¿Son, como las religiones, todas con un fondo de verdad, y todas marchando por sendas más o menos extraviadas? ¿A cuál corresponderá el triunfo definitivo?".[21] Interrogantes todas que nos hablan no solo de sus profundas búsquedas existenciales, sino de un hombre de pensamiento muy avanzado para la sociedad chilena de la época.

< Eduardo de la Barra. Intelectual, amigo de Prat: a su muerte, sería uno de los primeros en escribir una reseña biográfica del héroe y en impulsar la idea de levantarle un monumento. Fotografía Carlos Díaz, *ca*. 1880.
Colección Biblioteca Nacional de Chile, Santiago.

^ Misal de Carmela Carvajal, quien luego se lo heredó a su hija Blanca Estela.
Colección particular.

ENCUENTRO CON EL DESTINO

El 5 de abril de 1879, en Chile se declaraba la guerra al Perú, estado del que tomaron conocimiento en el puerto entonces peruano de Iquique el mismo día con la aparición de la Escuadra de Williams. El encargado de entregar la notificación de bloqueo no fue otro que el capitán de fragata Arturo Prat, quien bajó a tierra sin escolta alguna, rechazando cortésmente el ofrecimiento de las autoridades peruanas de proporcionarle una.

Dos días más tarde recibía regocijado el nombramiento de comandante de la cañonera *Covadonga*, y el día 19 estaba en Valparaíso, para recibirse de su nuevo mando. Zarpó el 2 de mayo con el pequeño buque, junto a la corbeta *Abtao*; sería su última singladura, y ya no volvería a ver ni a Valparaíso ni a los suyos.

Sería comandante de la *Covadonga* para los solos efectos de prepararla y llevarla al teatro de operaciones, ya que arribó a Iquique el 10 de mayo, y el día 11 se recibía del mando de la *Esmeralda*. La corbeta y su comandante volvían a encontrarse, esta vez para su último destino.

Cabe preguntarse, sin caer en la especulación vana, qué habría sucedido si Prat hubiese sobrevivido a la jornada del 21 de mayo. ¿Habría tenido una participación más o menos destacada en el resto de la guerra? Ello depende de haberse encontrado en el momento y lugar oportuno, como fue el caso de Latorre. En la posguerra, Agustín Arturo seguramente hubiese contribuido en iniciativas de perfeccionamiento de la Armada, participando en el Círculo Naval (actual Club Naval) y la *Revista de Marina*, y acaso hubiese llegado al siglo XX, al igual que compañeros suyos, como Uribe, Latorre y Montt.

Volviendo a lo que realmente sucedió, la posibilidad de que la *Esmeralda* se viese involucrada en un abordaje ya había sido prevista por el comandante Thomson, quien adiestró a su tripulación en consecuencia, y se proveyó de elementos ad hoc, como cuerdas, cadenas y granadas de mano. Sin embargo, al traspasar el mando al comandante Prat, se llevó a la *Abtao* no solo a la mayoría de su tripulación, sino también aquellos elementos, que le serían necesarios en la expedición al Callao.[22]

Por lo tanto, el nuevo comandante recibió solo tripulantes excedentes del resto de la Escuadra, con un nivel de instrucción muy bajo, y debió empezar desde cero la tarea de instruirlos en el tiro y el abordaje; pese a lo desfavorable de la situación, confiaba en tener a sus hombres en un grado aceptable de preparación para el día 30.[23] El martes 20 de mayo, a las cuatro de la tarde, se realizó el único zafarrancho general de combate que Prat alcanzó a dirigir. Muchos de sus artilleros disparaban por primera vez, sin imaginarse que tendrían que perfeccionar sus punterías en situación de combate real, al día siguiente. El destino ya marchaba en una dirección que no podía ser desviada.

< Retrato de Arturo Prat Chacón. Fotografía Garreaud y Leblanc (Santiago-Valparaíso), 1877. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

^ Rueda de gobierno de la *Covadonga*. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

Valparaíso a mediados del siglo XIX

VICEALMIRANTE KENNETH PUGH O.

En el Valparaíso actual, puerto patrimonial de la Unesco, la presencia del máximo héroe nacional aparece plasmada día a día. No solo está presente en las numerosas calles y establecimientos que llevan su nombre, el de su *Esmeralda* y camaradas; en la Escuela Naval en Playa Ancha; en la fragata Prat anclada en la bahía, sino, por sobre todo, en la imponente cripta y monumento donde descansan sus restos mortales. Este es el epicentro de solemnes ceremonias que comienzan una semana antes del 21 de mayo con el homenaje de los escolares, iniciado siempre por la banda de guerra del liceo Eduardo de la Barra, y que culmina —después del mensaje presidencial de rigor y la apertura del año legislativo en su recuerdo— con un sobrio y emotivo desfile militar en la plaza Sotomayor.

< *Vista jeneral de Valparaíso.* Grabado publicado en *Chile ilustrado*, de Recaredo S. Tornero (1872).

^ *Muelle y nueva Bolsa de Valores*, *ca.* 1860. Fotografía Eugène Maunoury, del álbum *Andenken an Chile,* 1865. Colección Bibliothèque Nationale de France, París.

Arturo Prat llegó de diez años y cuatro meses de edad a Valparaíso, el 28 de agosto de 1858, para ingresar a la recién reabierta "Escuela Naval del Estado" —en el sector del Almendral, en la antigua ubicación de la calle González de Hontaneda— y formarse como oficial de Marina junto a otros 25 niños de su edad. Viajó dos días desde Santiago en carruaje e ingresó al puerto bajando por el antiguo camino que hoy conocemos como avenida Washington. El tren, que se inauguró en Valparaíso en 1855, solo llegaba hasta Viña del Mar. Su carruaje fue bordeando el estero Las Delicias, hoy avenida Argentina, y debió apreciar las hermosas quintas de las familias más acaudaladas de Valparaíso, como la del británico Joshua Waddington o del portugués Alvares. Esa noche, también, debió ver iluminarse los faroles de gas del alumbrado público, que llevaban dos años en uso, adelantándose en este desarrollo el puerto a la capital.

La llegada de Prat a Valparaíso está marcada por la creación y la inauguración del edificio de la Bolsa de Valores de Valparaíso y la Cámara de Comercio de Valparaíso, la entidad gremial más antigua de Sudamérica. Recientemente habían nacido aquí los primeros bancos, circulaba la primera estampilla en Chile y se había conectado el telégrafo eléctrico con Santiago. El principal comercio chileno se realizaba por vía marítima y se controlaba desde Valparaíso, convirtiéndose este puerto en la capital económica de facto de Chile. En el Pacífico, había terminado la "fiebre

del oro" de California, etapa en la que Valparaíso fue la principal base de apoyo logístico. La Marina inglesa mantenía en el puerto la "Estación Naval del Pacífico", al mando de un almirante con sus buques surtos en la bahía, mientras el cónsul británico, William Rouse, acababa de juntar los recursos para comenzar a construir la iglesia anglicana de Saint Paul, en el cerro Concepción, y el rector Peter Mackay comenzaba a hacer clases en el primer colegio inglés de la ciudad.

A tres meses de iniciada su instrucción como cadete naval, el 13 de noviembre de 1858, Valparaíso presenció el mayor desastre de la época, el gran incendio que en ocho horas destruyó completamente las cuatro cuadras más importantes de la ciudad en la calle del Cabo (hoy Esmeralda), partiendo en el Club Inglés y terminando en la plaza del Oren (hoy Aníbal Pinto). Se pierden los magníficos pasajes de los señores Edwards y Cousiño, la imprenta del Diario, el Banco de Valparaíso, la fábrica de vapor norteamericana, los hermosos

« *El Almendral y la bahía de Valparaíso.* Óleo de E. Charton. Pintado con anterioridad al bombardeo de 1866 (se aprecian los almacenes francos intactos). Colección particular.

‹ Plaza Echaurren. Fotografía Félix Leblanc, *ca.* 1880. Colección Biblioteca Nacional de Chile, Santiago.

^ Plaza Aníbal Pinto. Fotografía Félix Leblanc, *ca.* 1880. Colección Biblioteca Nacional de Chile, Santiago.

edificios, los más suntuosos almacenes y las más bellas tiendas de modas. Fallece también el primer mártir de los bomberos de Chile, notable institución que, al igual que la Armada, nació en Valparaíso como "Asociación contra incendios de Valparaíso".

A su egreso con honores de la Escuela Naval, alcanzando el primer lugar de su curso, en 1861, comienza su vida a bordo de los buques de guerra de nuestra Marina. A partir de los 13 años de edad, Prat estuvo permanentemente zarpando y recalando en Valparaíso, observando los primeros almacenes fiscales, terminados de construir recién en 1854 por la administración del presidente Manuel Montt, y que luego él ayudaría a proteger combatiendo el incendio a bordo de la nave francesa *Infernal* antes de su explosión, ese mismo año de 1861.

Prat presenció el tremendo avance urbano de la ciudad con la inauguración del ferrocarril urbano de sangre, tranvías que corrían sobre rieles en las calles, arrastrados por caballos, y del ferrocarril de Valparaíso a Santiago en 1863. También fue testigo de la enorme destrucción causada por el bombardeo de la flota española a Valparaíso en 1866 y la posterior construcción de nuevos edificios como el de la Gobernación Marítima y los nuevos almacenes fiscales en 1875, algunos de los cuales se conservan hasta el día de hoy, junto a la gran fortificación del puerto. Dio exámenes libres de Humanidades en 1870 en el Liceo de Valparaíso (hoy Eduardo de la Barra) y, ya recibido de abogado, instaló en 1876 sus oficinas en los altos del Banco Consolidado, en la antigua calle Aduana, que hoy lleva su nombre.

Después de contraer matrimonio con la joven Carmela Carvajal, el 5 de mayo de 1873, fijó su residencia en Valparaíso, en la calle San Juan de Dios (hoy Condell), a pocos metros de la plaza de la Victoria y de la parroquia del Espíritu Santo (antiguo convento de San Agustín), donde se casó. Lo más probable es que estos jóvenes novios hayan asistido el 12 de febrero de 1873 a la ceremonia que el intendente Francisco Echaurren hizo para instalar el primer monumento que tuvo Valparaíso, la estatua de Lord Thomas Cochrane, que se ubicó en la plaza que hoy conocemos como Sotomayor. Nunca se imaginaría que, pocos años después, los empresarios de Valparaíso demolerían el edificio de la Bolsa de Valores para dar espacio a un monumento mucho más grande e importante, el de él y su dotación inmortal.

Prat no alcanzó a conocer los ascensores, que recién comenzarían a correr por las inclinadas laderas de los cerros en 1883, ni la blanca casona del cerro Artillería de 1892, pero, sin duda, en cada marino que camina orgulloso de uniforme por Valparaíso se revive, día a día, el legado de nuestro gran héroe nacional Arturo Prat Chacón.

< Edificio de la Bolsa de Valores de Valparaíso (1858-1886). Se encontraba frente al desembarcadero y era la entrada a la ciudad para quienes llegaban por mar. Sufrió en menor grado el bombardeo de 1866, pero fue demolido veinte años más tarde para hacer lugar al Monumento a los Héroes de Iquique. Se ve también el Monumento a Cochrane instalado en 1873 y posteriormente, en 1895, trasladado a la actual avenida Brasil. Fotografía anónima, 1884.
Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

LA FAMILIA PRAT

CONTRAALMIRANTE ARTURO UNDURRAGA D.

^ Reloj de sobremesa de mármol que perteneció al ciudadano español Eduardo Llanos, quien sepultó los restos de Arturo Prat en Iquique. Su viuda, Carmela Carvajal, valoró el gesto y desde entonces fue considerado un amigo de la familia. Al partir definitivamente a España, Llanos le regaló el reloj a Carmela, quien a su vez lo heredó a su hija Blanca Estela. Colección particular.

> Visita a Carmela Carvajal (al centro) el capitán de navío, Julio Víctor Goicochea Álvarez (a su derecha), comandante de la Escuadra peruana en su primera visita a Chile después de la Guerra del Pacífico. A la izquierda de su madre, de civil, Arturo Prat Carvajal, *ca.* 1928.

Tuve la suerte de nacer y crecer dentro de la familia naval y, por lo tanto, fui conociendo a Arturo Prat, el héroe, desde que era muy joven y de a poco complementando ese conocimiento con recuerdos e historias familiares que fueron enriqueciendo y humanizando su figura.

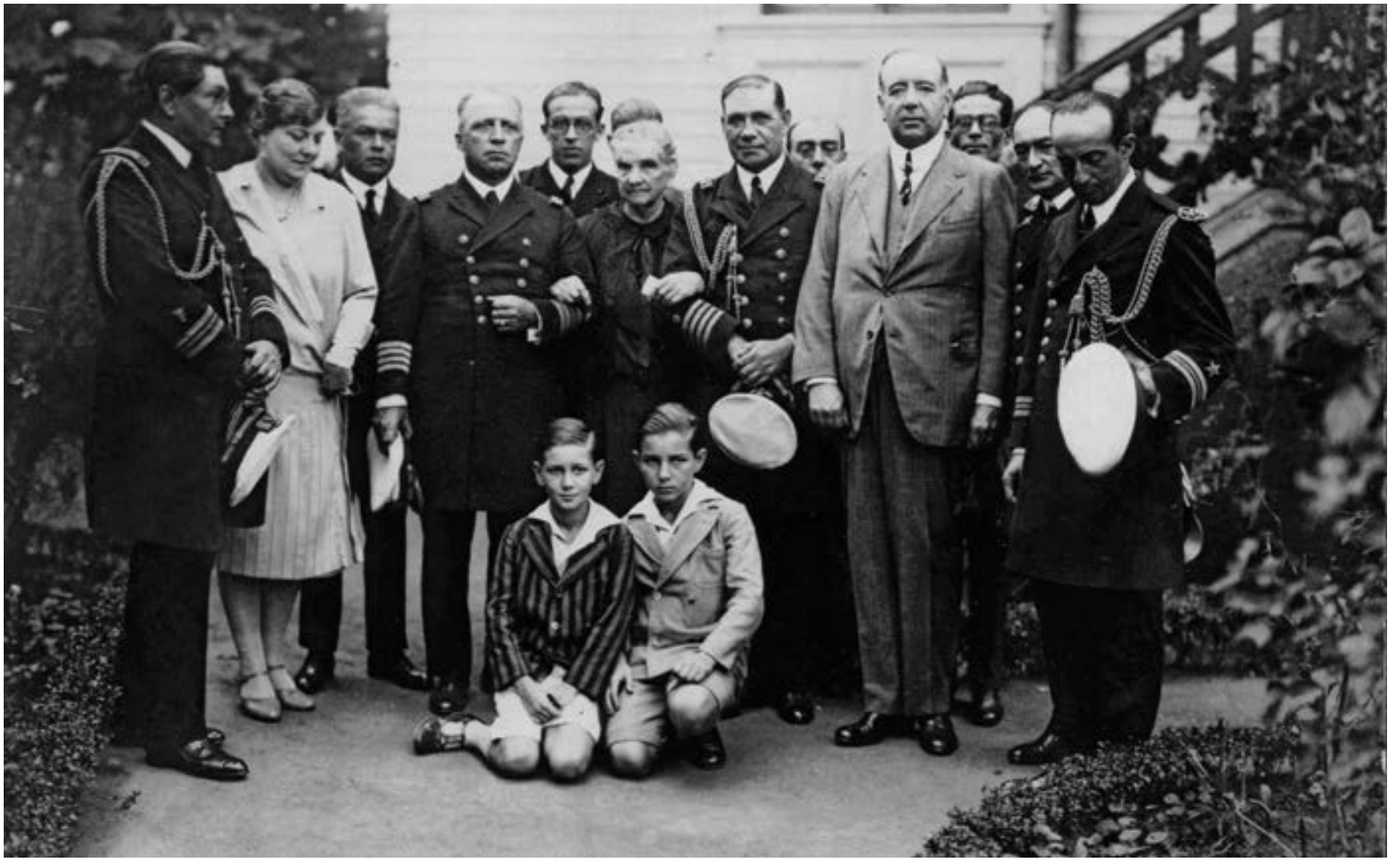
Para la familia, la historia de Arturo y Carmela es una sola, porque fueron el único amor, tanto de él, que murió a los 31 años, como de ella que falleció a los 80, después de 53 años de viudez.

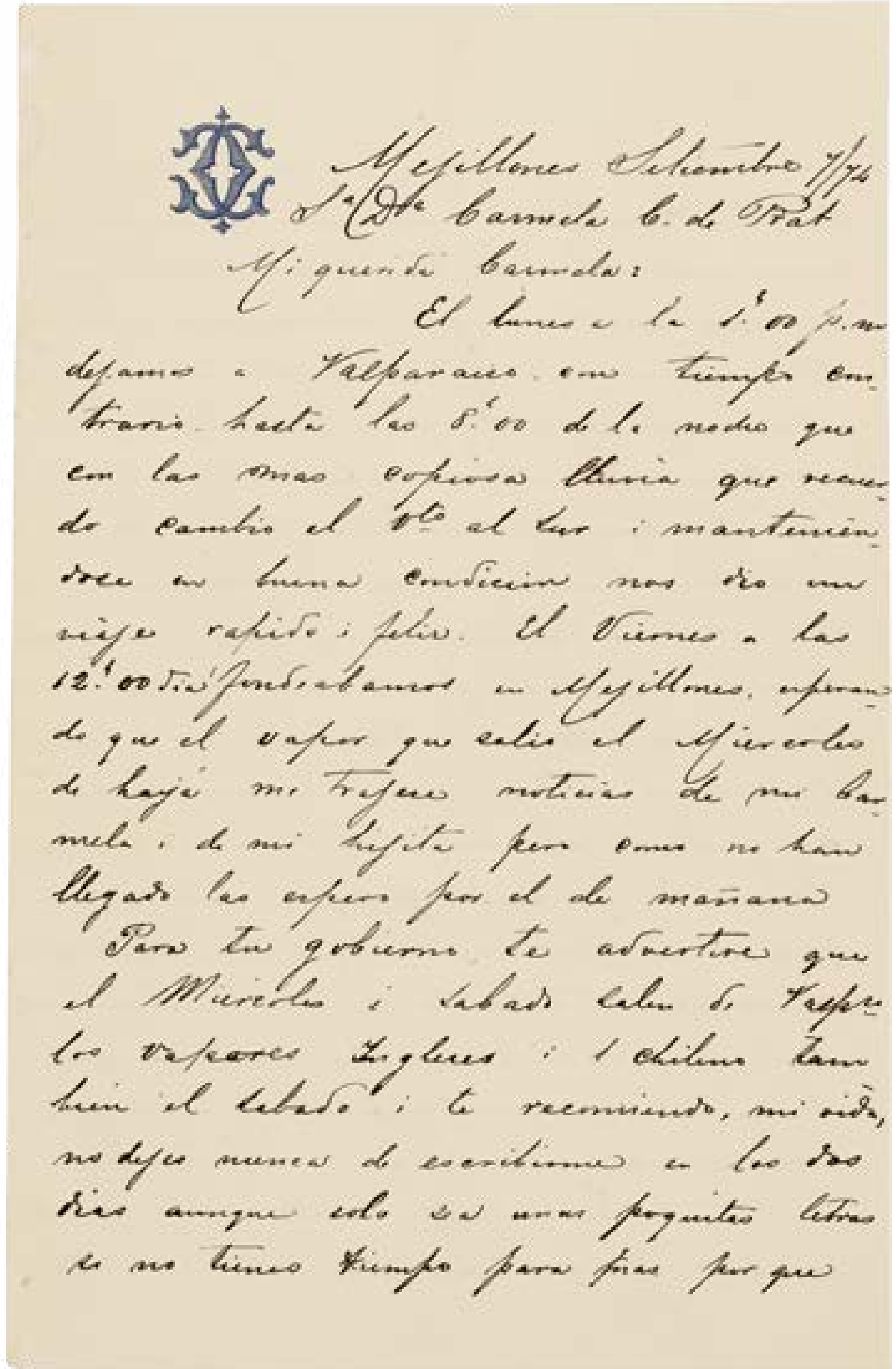
Es necesario comprender que la abuela Carmela fue durante muchos años el centro de gravedad de la familia. Adorada por sus nietos, todos hombres, cuatro

Undurraga Prat y cinco Prat Echaurren, pasaba los veranos con los Prat entre Viña del Mar y el fundo en Los Guindos, y con los Undurraga el resto del año, porque cuando su hija Blanca Estela quedó viuda y con hijos de muy corta edad, ella se fue a vivir a la casa colindante en avenida España en Santiago, cuyos patios traseros estaban conectados.

Doña Carmela era muy reservada y celosa de su intimidad. De su romance con Arturo antes de su matrimonio solo conocemos un comentario que expresaba: "Arturo no tuvo lo que se llama juventud, pues las épocas que pasaba en Valparaíso, cuando bajaba a tierra, era para ir a casa de su abuelita donde se reunía toda su familia, todas las noches, y en donde las más de las veces encontraba a la que debía ser su esposa". Esto es todo lo que contó de sus cuatro años de relación anteriores a su matrimonio.

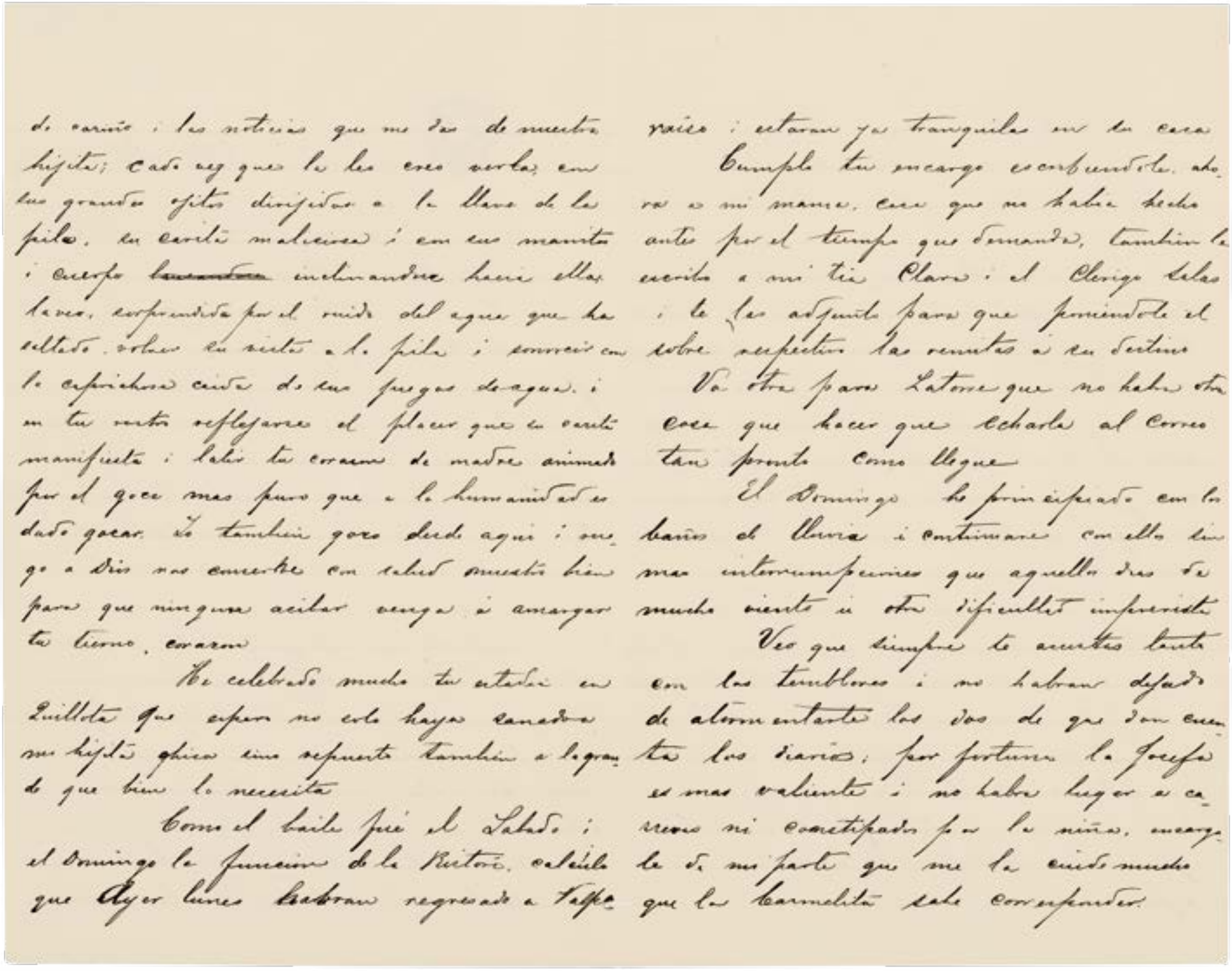
Además, educó a su familia inculcándole la idea de que el único importante y que pertenecía al país era Arturo Prat y que a sus descendientes solo les tocaba la gran responsabilidad de llevar su nombre con dignidad. Esto explica que haya conservado con gran celo todas las cartas que su marido le escribió durante sus seis años de matrimonio, porque entendía que ya no le pertenecían totalmente a ella, pero destruyó todas las suyas con excepción de dos: la primera fechada el día que murió su hija Carmela, muy triste, pero en que no le cuenta la verdad y que tiene en el anverso lo que escribió Arturo cuando recibió un pésame de Juan José Latorre y se dio cuenta de la realidad, y la segunda, de un tono completamente distinto, fechada dos años más tarde, cuando ya ha nacido su hija Blanca Estela, y se la envía al recibir la noticia de que ha obtenido el título de abogado.





Mejillones Setiembre 7/74
Sra. Da. Carmela C. de Prat
Mi querida Carmela:
El lunes a las 1.00 p.m
dejamos a Valparaiso con tiempo con-
trario hasta las 8.00 de la noche que
con las mas copiosa lluvia que reci-
do cambio el Vto. al Sur i manteniendo-
se en buena condicion nos dio un
viaje rapido i feliz. El Viernes a las
12.00 del dia fondeabamos en Mejillones, esperan-
do que el vapor que salio el Miercoles
de hoy me trajese noticias de mi Car-
mela i de mi hijita pero como no han
llegado las espero por el de mañana
Para tu gobierno te advertire que
el Miercoles i Sabado salen de Valpo.
los vapores Ingleses i 1 Chileno tam-
bien el sabado i te recomiendo, mi vida,
no dejes nunca de escribirme en los dos
dias aunque solo sea unas poquitas letras
si no tienes tiempo para mas por que

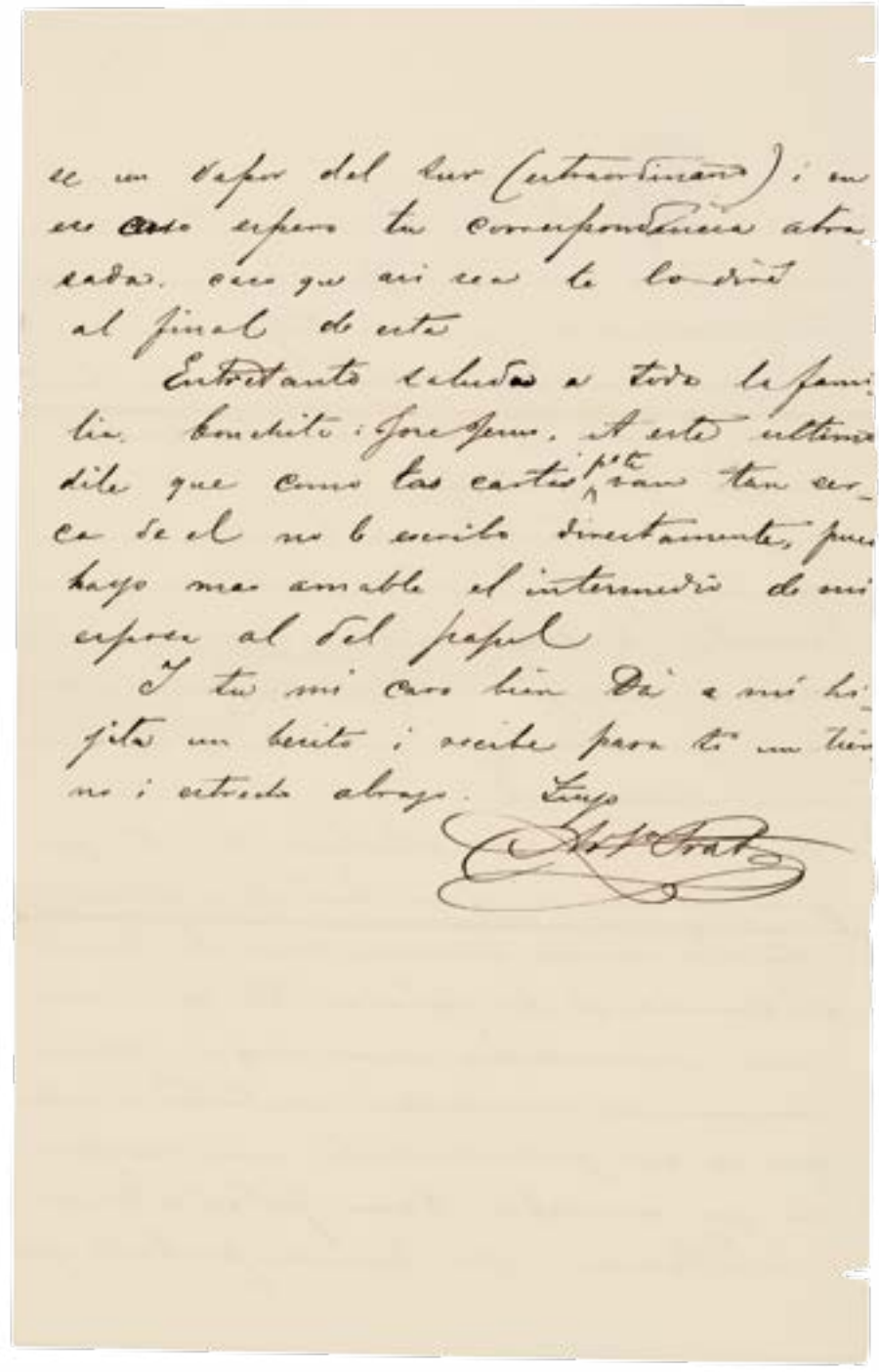
No hay duda de que entre los oficiales de Marina sus más amigos fueron Jorge Montt, Juan José Latorre y Luis Uribe. Este último tenía una relación de familia por medio de don Jacinto Chacón, que era tío de Prat y padrastro de Uribe, ya que se había casado con doña Rosario Orrego, viuda de Uribe. Jorge Montt fue testigo de su matrimonio. De Latorre fue la primera carta de pésame por la muerte de su hija. En general, son nombrados en cartas a Carmela en frases como esta: "[…] recibí carta de Latorre; me dice que Jorge está muy triste…", y en otra desde Punta Arenas en viaje a Montevideo: "[…] en este momento estoy en la *Magallanes*, donde me he venido a almorzar con Montt…".



Carta de Arturo Prat a Carmela Carvajal.
Mejillones, septiembre de 1874.

Doña Carmela tuvo una vida larga y del entorno familiar de su época de matrimonio solo la sobrevivió por varios años su cuñada Antonia Arrieta, casada a los 17 años, lo que era usual en la época, con su hermano David Carvajal, y lo que es más importante, el año 1878, recién casados, vivieron con Arturo y Carmela en la casa de calle Molina N° 2, en Valparaíso. Es por eso que ella fue un factor esencial para transmitir las vivencias de una época tan importante a los que tuvieron la suerte de conocerla, como mi padre, vicealmirante Ramón Undurraga Carvajal, que siendo cadete naval veraneaba con ella en su quinta en Quillota, hasta el año 1948, en que ella falleció.

Mi padre nació en 1931 y no alcanzó a conocer a su bisabuela paterna Carmela Carvajal, quien falleció ese mismo año, pero sí a su bisabuela materna Antonia Arrieta de Carvajal, que fue alegre, inteligente y divertida hasta que murió, y que le contaba "que Arturo Prat era un hombre buenmozo, muy fino, culto y



encantador", pero que a ella la ponía nerviosa porque no tenía defectos, y así se lo decía a él, que se reía mucho. Es evidente que a los 17 años ella debe haber remecido cualquier ambiente y Arturo Prat la nombra en sus cartas con cariño llamándola Antuquita.

Doña Carmela Carvajal legó, a su muerte, a sus hijos la espada de Arturo Prat, la carta con que se la envió el almirante don Miguel Grau y 64 cartas de su esposo. Las primeras 43 cartas pasaron a su hija Blanca Estela Prat de Undurraga, luego a su hijo Arturo Undurraga Prat y posteriormente al hijo de este, el vicealmirante Ramón Undurraga Carvajal. Las otras 21 cartas las recibió su hijo Arturo Prat Carvajal junto con la espada y la carta del almirante Grau y a su muerte pasaron a su hijo Arturo Prat Echaurren. Estas 21 cartas se desarrollan en un período extraordinariamente interesante de la vida nacional y están fechadas en Montevideo, en Buenos Aires y a bordo de la Escuadra.

En octubre de 1993, el vicealmirante Ramón Undurraga hizo entrega a la Armada de las 43 cartas en su poder y la señora Elena Walker, viuda de Arturo Prat Echaurren, concedió las otras 21 al Archivo Nacional, de acuerdo con la disposición testamentaria de su esposo. Posteriormente, entregó a la Escuela Naval, en solemne ceremonia, la espada de Arturo Prat y la carta del almirante Grau.

‹ Carta de Arturo Prat a Carmela Carvajal. Mejillones, septiembre de 1874.

‹ Blanca Estela Prat Carvajal.

˅ Recipientes de porcelana con los que Carmela Carvajal, y luego su hija Blanca Estela, solían amoldar el dulce de membrillo que preparaban para la familia.
Colección particular.

Fotografía de la descendencia de Arturo Prat y Carmela Carvajal, tomada en agosto de 1955, poco antes de la muerte del hijo del héroe, en casa de Arturo Prat Echaurren.

Hacia la izquierda de la foto la familia del hijo Prat, Arturo Prat Carvajal, los Prat Echaurren; a la derecha de la foto, la familia de la hija, Blanca Estela Prat Carvajal de Undurraga, los Undurraga Prat.
De pie, de izquierda a derecha: Gabriel Prat Alemparte, Jorge Arturo Prat Alemparte, María Teresa Prat Gana, Carlos Prat Gana, María Luz Prat Gana, Ramón Undurraga Carvajal, Carmen Undurraga Carvajal, Gloria Undurraga Cerda, Horacio Undurraga Abbott y Claudio Undurraga Abbott.

Sentados, de izquierda a derecha: Roberto Prat Echaurren, Jorge Prat Echaurren, Carlos Prat Echaurren, Alfredo Prat Echaurren, Arturo Prat Echaurren, Arturo Prat Carvajal, Blanca Estela Prat Carvajal de Undurraga, Arturo Undurraga Prat, Camilo Undurraga Prat, Horacio Undurraga Prat, Fernando Undurraga Prat.
Sentados, en el suelo: Francisco Javier Prat Alemparte, Mariana Prat Alemparte, María Trinidad Prat Alemparte, María Teresa Prat Gana, María Carmela Prat Gana, Esmeralda Prat Walker, María de Luz Undurraga Cerda, Camilo Undurraga Cerda, María Teresa Undurraga Abbott, Juan Eduardo Undurraga Abbott, Fernando Undurraga Greene y Cecilia Undurraga Greene.
En brazos de Blanca Estela, la primera tataranieta del héroe, hija de Carmen Undurraga.

El héroe, el abogado

SERGIO MARTÍNEZ B.

Arturo Prat Chacón, el héroe de Iquique —puede decirse, con absoluta propiedad—, fue el arquetipo del héroe, el que, por diversos aspectos de su personalidad mejor merece tan alto calificativo, brindado por sus conciudadanos, en reconocimiento y gratitud a su memoria. Puede decirse que fue el héroe más íntegro y completo. Marino noble, marido y padre ejemplar, cristiano con devoción mariana, profesor abnegado, abogado para servir a sus semejantes, hombre sin dobleces, generoso, amante del arte y de la literatura.

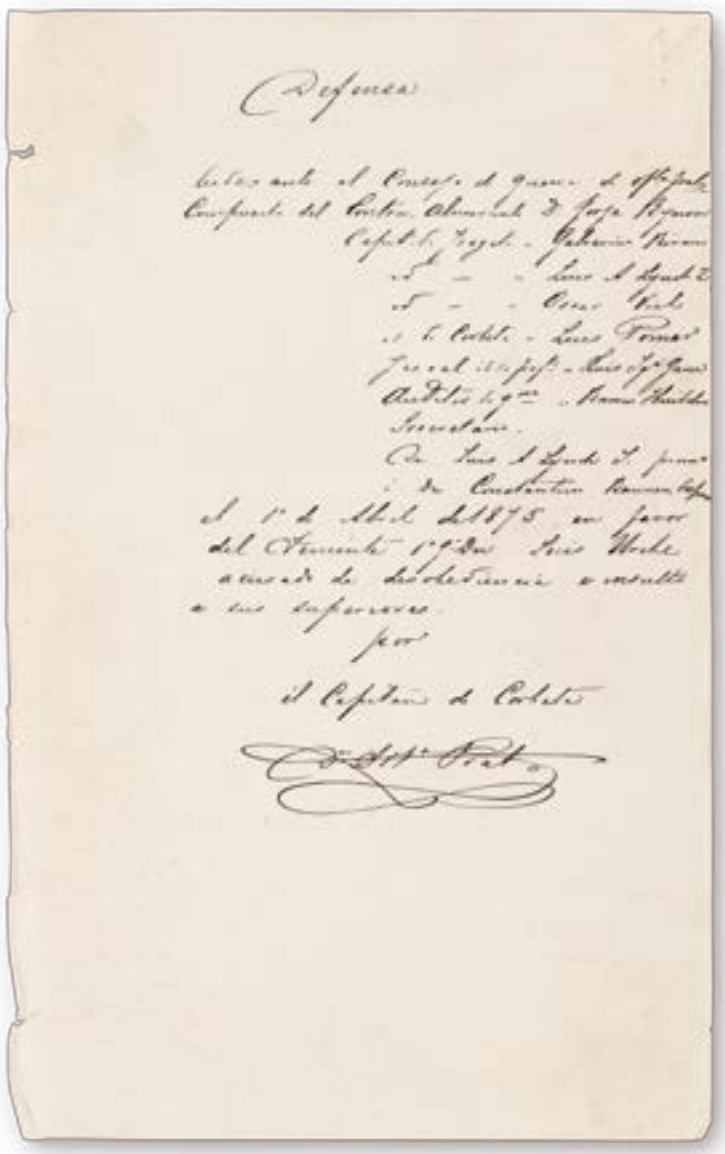
Pero, ¿por qué escoger la carrera de Derecho? Sin duda, es la que más se ajusta a sus propósitos de ampliar el horizonte de sus conocimientos humanísticos y la que le dará las herramientas más eficaces para contribuir a la justicia y al mejoramiento de la sociedad. Además, cabe considerar como incentivos para tomar tal resolución, el ejemplo de su tío don Jacinto Chacón, eminente jurista, autor de la obra jurídica clásica titulada *Exposición razonada del Código Civil chileno* (1880), en cuya casa ha vivido y con quien ha compartido muchos interesantes y formadores diálogos. El propio don Jacinto, en carta a don Benjamín Vicuña Mackenna, tras la muerte de su sobrino, le dice: "En este ramo debo decir a Ud. que yo tenía un verdadero placer de conferenciar con él [Arturo Prat] sobre puntos oscuros e importantes de la legislación, en mi tarea de explicación razonada del Código, y descubrí en él una gran sagacidad y rectitud de juicio que proyectaba luz sobre mi inteligencia y hacía en mí el efecto de una revelación". Parece exagerado suponer que las opiniones de un joven estudiante de Derecho puedan haber causado tanto efecto en el pensamiento de un jurista de la talla de Jacinto Chacón, pero solo cabe aceptar su testimonio y registrarlo como un reconocimiento al innato talento legal de su sobrino.[1]

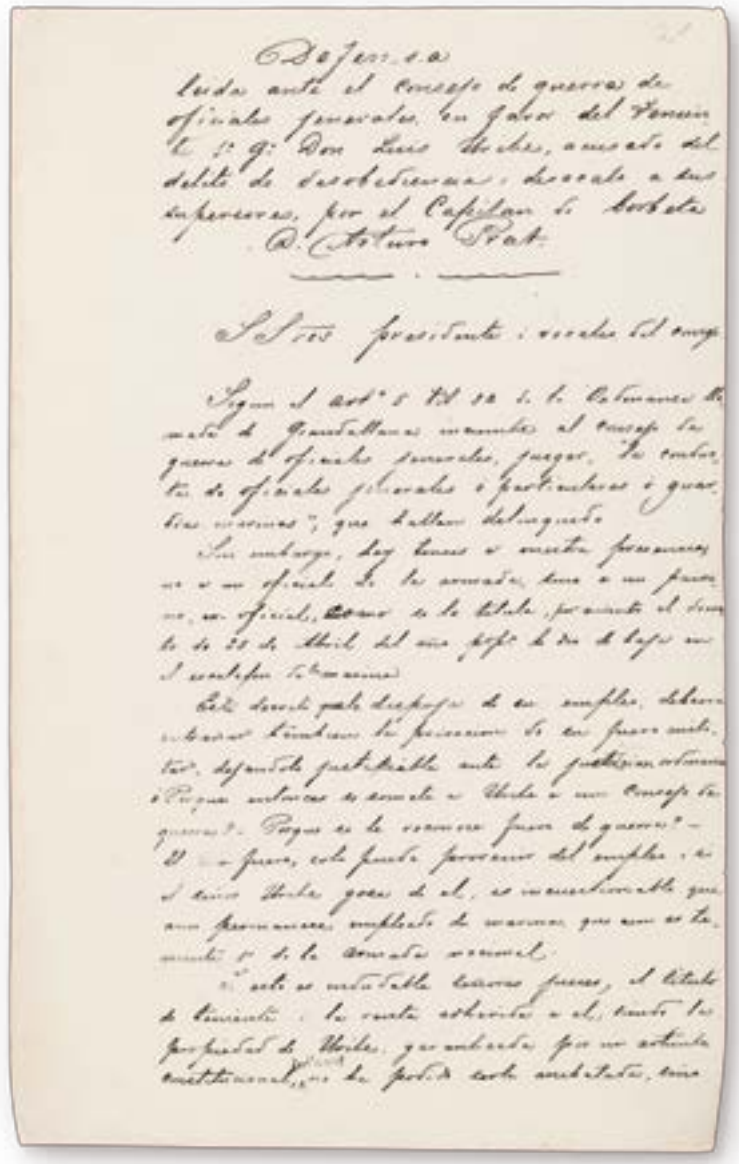
Ha dicho José Toribio Medina, en su trabajo *Arturo Prat. Estudios sobre su vida*, que el escaso sueldo que este percibía en la Marina no le alcanzaba para ayudar a su familia. A la muerte de su padre, los gastos han aumentado y ha debido ocuparse de la educación de su hermano Ricardo y de la mantención de su madre. "Vínole entonces la idea de dar forma a sus estudios —dice Medina— instruyéndose en una materia especial, que fuera a la vez de honra y provecho. Desde ese momento propúsose dar cima a la tarea de agregar a sus despachos de marino el título de abogado".[2]

Desde niño, el joven estudiante ha demostrado tener un carácter reservado, serio y juicioso. Se ha formado en los valores propios de una familia bien constituida. Sin duda, sus padres supieron sembrar en su alma las semillas que habrían de germinar más tarde, en su paso por la Escuela Naval y en su contacto con maestros y compañeros de armas, hasta culminar con su sacrificio en la cubierta del *Huáscar*, el 21 de mayo en Iquique.

Pero, además, le ha correspondido en su condición de oficial de Marina, defender a dos compañeros de armas acusados de indisciplina y desacato a sus superiores, ante un Consejo de Oficiales Generales. Sus defendidos han sido el ingeniero Ricardo Owen y su entrañable amigo Luis Uribe, y en ambos procesos ha debido buscar la justicia, más allá de las disposiciones del reglamento, y ha visto con complacencia su propia habilidad para analizar las circunstancias y mérito de las pruebas, para alcanzar la verdad y velar por la dignidad humana. En el caso de Owen, su defensor obtuvo su absolución y reintegro a las filas de la Marina. En el caso de Uribe, varios autores dicen que también logró Prat igual resultado, pero ello queda desmentido con la anotación hecha por él mismo en los papeles donados por su familia al Archivo de la Armada

< Arturo Prat a los 18 años de edad. Colección particular.



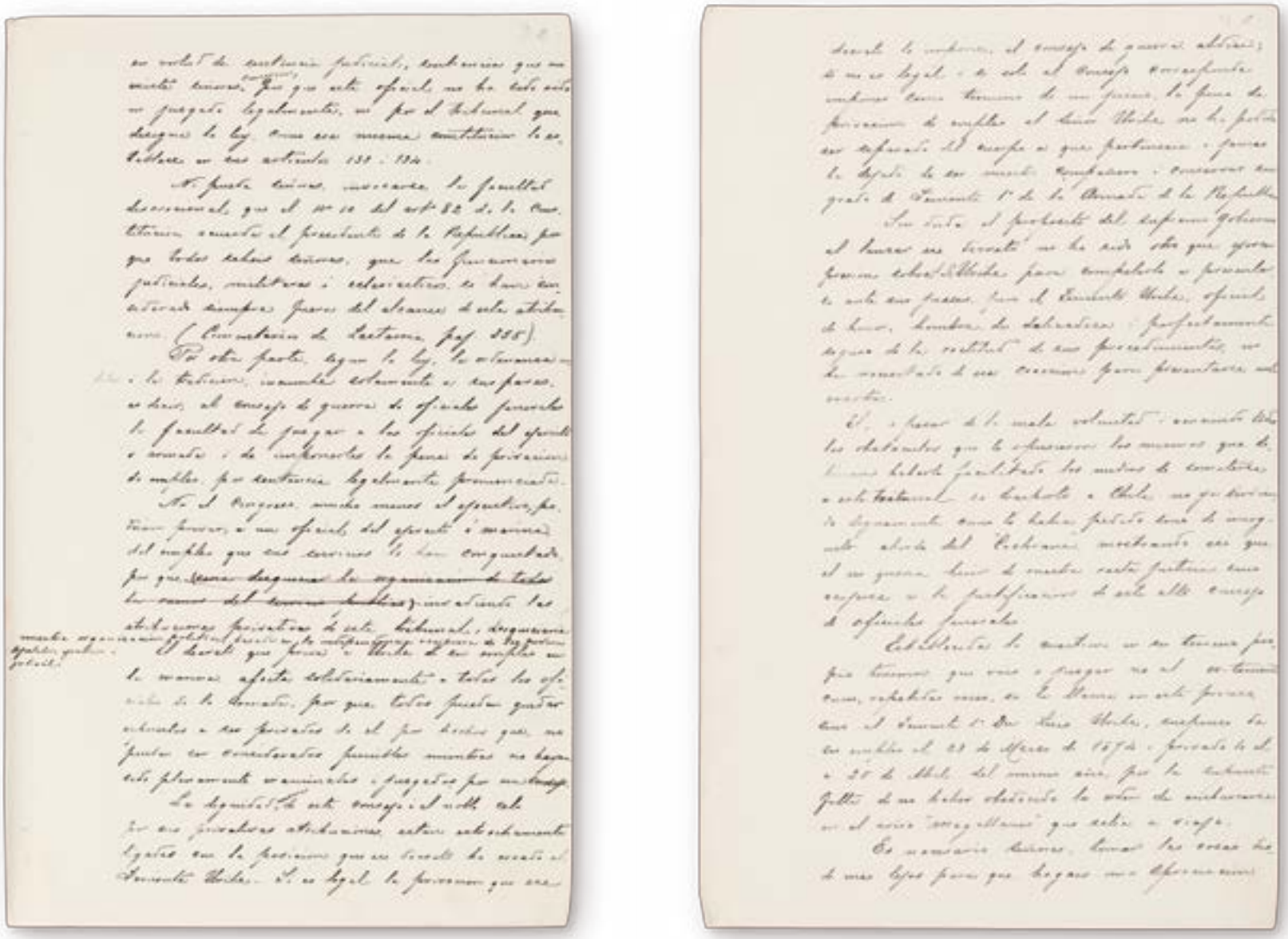


de Chile, donde expresa que el Consejo condenó a su defendido, por sentencia del 2 de abril de 1875, a seis meses de prisión, con abono de tres ya cumplidos en el pontón *Thalaba* que había sido su lugar de reclusión.

El tribunal de Altos Oficiales de la Armada estaba formado por el capitán de navío Santiago Jorge Bynon, los capitanes de fragata Galvarino Riveros y Luis A. Lynch, y los capitanes de corbeta Óscar Viel Toro y Luis Pomar Ávalos; más el auditor Ramón Huidobro, el fiscal Ignacio Gana y el abogado defensor Arturo Prat.[3]

Uribe recurrió a la Corte de Apelaciones, la que confirmó, con la firma de los ministros Bernales, Vargas Fontecilla y Ugarte Zenteno, la sentencia del tribunal de primera instancia, que había sido el Consejo de Oficiales Generales de la Armada. Uribe terminó siendo amnistiado por un decreto de la Presidencia de la República, retornó a las filas de la Marina, fue segundo comandante de la gloriosa *Esmeralda*, asumió su mando tras la muerte de Prat, hasta su total hundimiento, salvó la vida al ser recogido del mar por un bote del *Huáscar* y llegó a los más altos cargos del escalafón institucional.

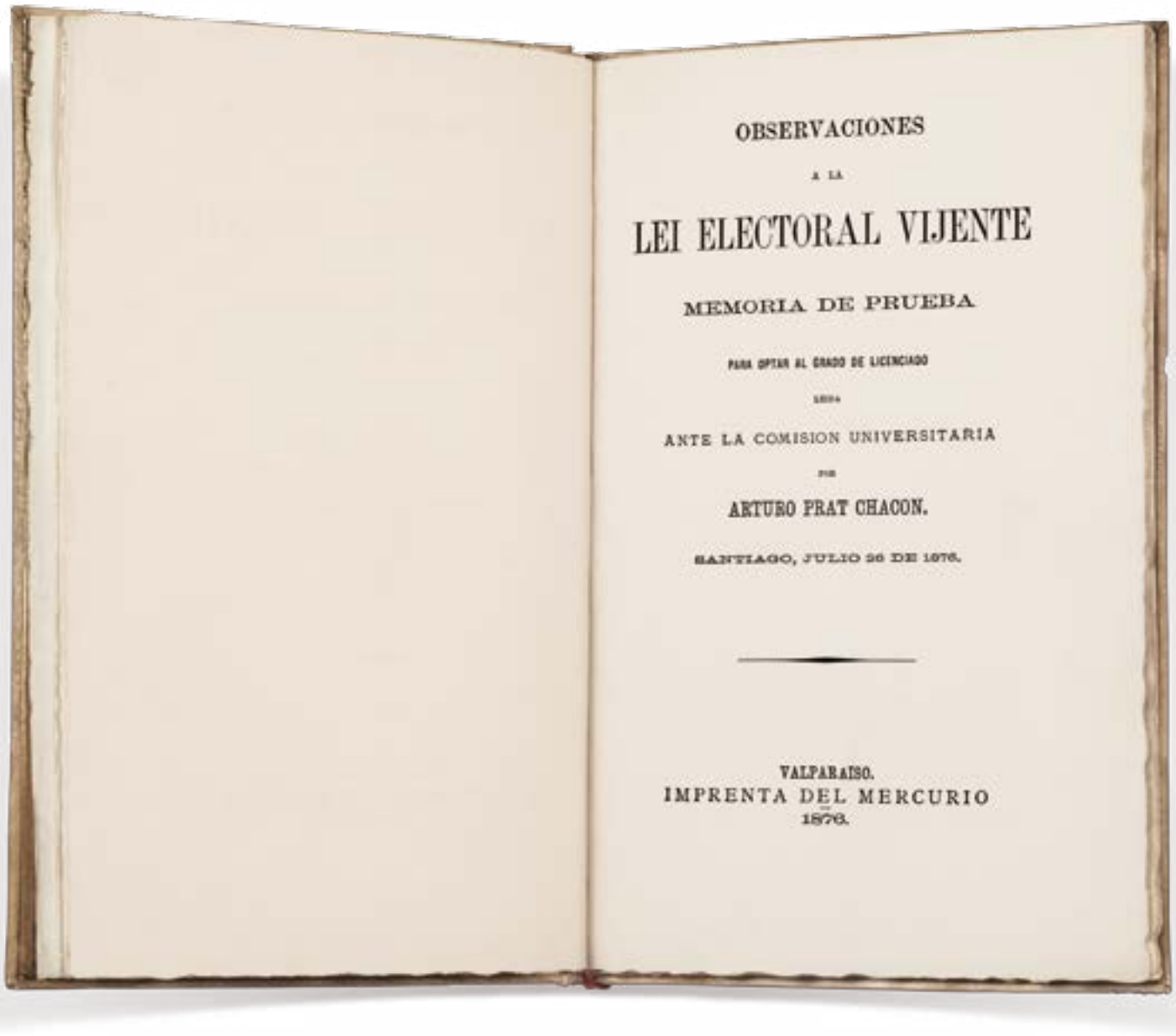
Cabe recordar que, en esos años, la Universidad carecía de función docente, de la que había sido privada su antecesora, la Real Universidad de San Felipe, en 1823, aunque había recuperado la condición de examinadora, según decreto supremo de 27 de octubre de 1843. Ello significaba que los alumnos debían rendir sus exámenes parciales en el Instituto Nacional, o en la entidad que lo representaba en las ciudades distantes de Santiago, y que para dar el examen final y general de la carrera los aspirantes debían solicitar a la facultad universitaria respectiva la constitución de una comisión examinadora elegida por ella misma.[4]



Prat obtuvo autorización para rendir los exámenes que le faltaban para obtener su grado de bachiller en Filosofía y Humanidades en 1871 y, cumplido este requisito, pudo inscribirse como alumno libre en la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile. Realizó todos sus estudios sin abandonar sus tareas como oficial de Marina. En 1872, estando destinado en Mejillones, estudió a bordo y obtuvo autorización para rendir sus exámenes en Valparaíso. Por ese tiempo regresa a la Escuela Naval como profesor de diversas asignaturas y llega a ser nombrado subdirector del establecimiento, lo que facilita sus estudios de Derecho al permitirle una mayor presencia en Valparaíso, en cuyo Liceo de Hombres debe rendir sus exámenes. Así continuó en los años siguientes, hasta completar el número de asignaturas aprobadas.

Al parecer, antes de rendir sus últimas materias, fue encargado de estudiar la Ley Electoral y ello le permitió formular numerosas observaciones al proyecto en trámite legislativo, que fueron aprobadas en su gran mayoría. Este estudio, que fue publicado en folleto en el año 1870 bajo el título de "Observaciones a la lei electoral vijente", debió servirle como memoria de prueba para optar al grado de licenciado en Derecho. Dicha Ley Electoral había sido dictada en tiempos

Defensa legal de Luis Uribe hecha por Arturo Prat. Colección Archivo Nacional Histórico, Santiago.



OBSERVACIONES

A LA

LEI ELECTORAL VIJENTE

MEMORIA DE PRUEBA

PARA OPTAR AL GRADO DE LICENCIADO

LEIDA

ANTE LA COMISION UNIVERSITARIA

POR

ARTURO PRAT CHACON.

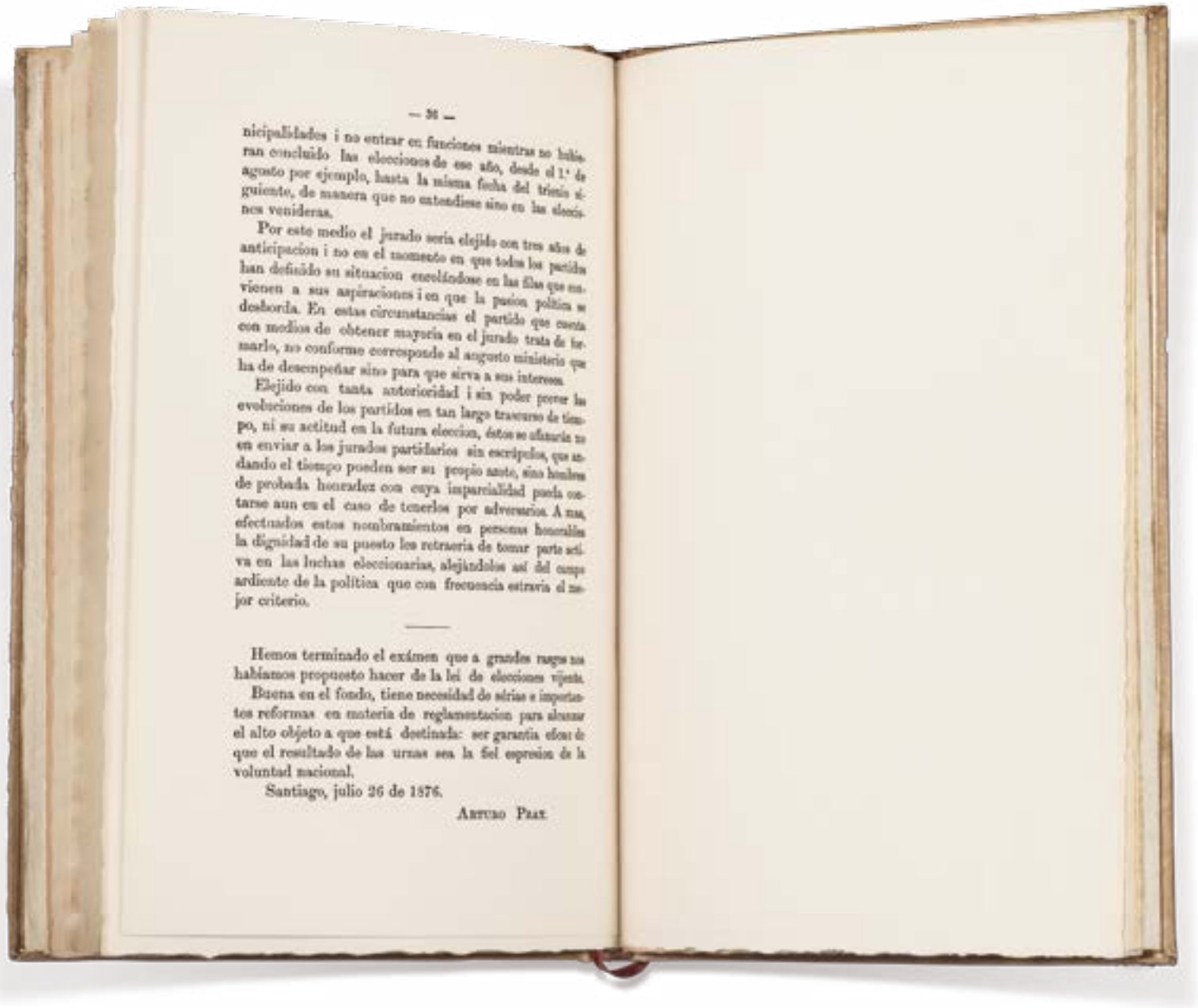
SANTIAGO, JULIO 26 DE 1876.

VALPARAISO.
IMPRENTA DEL MERCURIO
1876.

del presidente Federico Errázuriz Zañartu. Según Prat, era una buena ley, pero debían introducirse en ella serias reformas para hacerla una mejor expresión de la voluntad popular y de la vida republicana y democrática, como hacer desaparecer la institución de los mayores contribuyentes y del voto acumulativo en la elección de diputados.

En 1875 cumplió su práctica profesional en un estudio legal de Valparaíso y, conformada la Comisión Examinadora designada por la Facultad de Derecho, rindió con éxito su examen final. Poco después, con fecha 31 de julio de 1876, recibía su título de abogado en la Corte Suprema de Justicia, de manos de su presidente, el ex primer mandatario del país, don Manuel Montt Torres, teniendo 28 años, estando casado y a poco de ser padre de su querida Blanca Estela.

Hay una anécdota sobre este importante día en la vida de nuestro héroe. Se dice que, vestido con su uniforme de parada, Prat se presentó ante el alto Tribunal y, al ingresar, fue detenido por un portero que le exigió desprenderse de su espada, por no estar permitido el acceso con armas a ese templo de la justicia. El capitán de corbeta don Arturo Prat debió dejar su espada en manos del funcionario, siendo la primera y última vez que se separó de ella, manifestando así su respeto a la majestad de la ley y al recinto de su máximo Tribunal. Poco después, supo Prat que se suspendía, por causa poco clara, la ceremonia de su juramento como abogado y, molesto por este tropiezo, pidió audiencia con don Manuel Montt y le explicó que le era difícil volver en otra ocasión, pues debía pedir permiso a sus superiores y dejar sus tareas en la Armada, lo que aceptó el ex mandatario, dando solución al problema de inmediato.[5]


— 36 —

nicipalidades i no entrar en funciones mientras no hubieran concluido las elecciones de ese año, desde el 1.° de agosto por ejemplo, hasta la misma fecha del trienio siguiente, de manera que no entendiese sino en las elecciones venideras.

Por este medio el jurado seria elejido con tres años de anticipacion i no en el momento en que todos los partidos han definido su situacion encolándose en las filas que convienen a sus aspiraciones i en que la pasion política se desborda. En estas circunstancias el partido que cuenta con medios de obtener mayoría en el jurado trata de formarlo, no conforme corresponde al augusto ministerio que ha de desempeñar sino para que sirva a sus intereses.

Elejido con tanta anterioridad i sin poder prever las evoluciones de los partidos en tan largo trascurso de tiempo, ni su actitud en la futura eleccion, éstos se ufanarán en enviar a los jurados partidarios sin escrúpulos, que andando el tiempo pueden ser su propio azote, sino hombres de probada honradez con cuya imparcialidad pueda contarse aun en el caso de tenerlos por adversarios. A mas, efectuados estos nombramientos en personas honorables la dignidad de su puesto les retraeria de tomar parte activa en las luchas eleccionarias, alejándolos así del campo ardiente de la política que con frecuencia estravia el mejor criterio.

Hemos terminado el exámen que a grandes rasgos nos habíamos propuesto hacer de la lei de elecciones vijente.

Buena en el fondo, tiene necesidad de sérias e importantes reformas en materia de reglamentacion para alcanzar el alto objeto a que está destinada: ser garantía eficaz de que el resultado de las urnas sea la fiel espresion de la voluntad nacional.

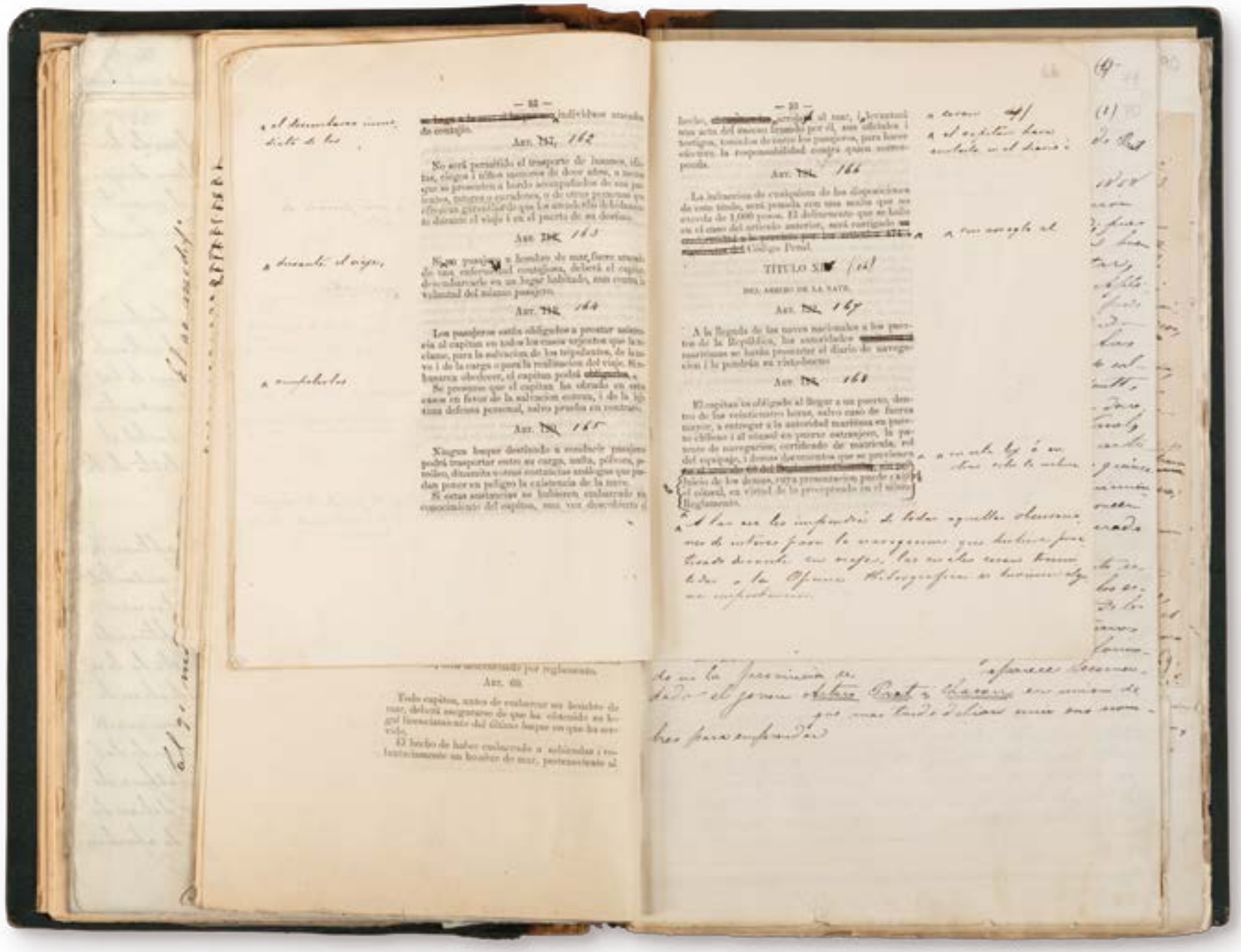
Santiago, julio 26 de 1876.

ARTURO PRAT.

Es interesante tener presente que el diario *El Mercurio de Valparaíso* consigna en sus páginas la noticia infrecuente de que un joven oficial de marina haya obtenido el grado universitario de licenciado en Derecho y que la Corte Suprema de Justicia le haya otorgado el título de abogado.[6]

Ya recibido, Prat aspira a ser designado auditor de la Armada, pero no recibe tal nombramiento. Antes, había escrito a Carmela, diciéndole: "Ya conoces mi pensamiento. Recibiéndome, aspiraré a la auditoría de Marina que hoy desempeña Huidobro, entiendo que sin remuneración. ¡Ahí a tu lado y con la profesión de abogado en ejercicio, espero acumular algo para un viaje, no solo de recreo sino de estudio, al Viejo Mundo!".[7] Pienso que, quizás, para compensar tantos sacrificios y tantas ausencias, Prat le ofrecía a su mujer la posibilidad de un viaje juntos a Europa, con el dinero que pensaba ganar en su nueva profesión.

"Observaciones a la lei electoral vijente. Memoria de prueba para optar al grado de licenciado", de Arturo Prat Chacón, 1876.
Colección Archivo Central Andrés Bello, Universidad de Chile, Santiago.



Por esos días, Prat tuvo diversas ofertas de trabajo bien remunerado que suponían su retiro de la Armada, pero él se limitó a decir en carta a su mujer que no deseaba dar tal paso, pues su reputación de marino sufriría una desestimación sensible. Y agrega: "Mientras no posea un nombre, si no respetable al menos de mérito, como abogado, debo conservar mi profesión de marino y llevar como accesoria la otra. No tengo ninguna mezquina ambición, ni de lucro ni de honores, ni de gloria; solo quiero servir a mi Patria en una u otra actividad".[8]

Pero su permanencia en la Armada se hizo complicada, pues su título lo distanció de algunos de sus antiguos jefes y amigos que lo vieron, equivocadamente, a partir de ese momento, como menos dedicado a los deberes propios de un oficial de Marina. Prat solicitó a la autoridad naval el nombramiento al que aspiraba de auditor, pero sus superiores lo destinaron solo como ayudante del auditor Huidobro, con oficina en la Gobernación Marítima, asignándole atender los aspectos jurídicos de la Comandancia General de la Marina. De inmediato se abocó a la tarea de reformar el Sistema Naval, comenzando por el

estudio de la "Ley de Navegación", recién presentada a la Cámara de Diputados, proyecto que requería reformas. Hizo 152 indicaciones modificatorias de este texto legal, en gran parte aceptadas, y la ley se promulgó el 24 de junio de 1878 y permaneció vigente por cien años. También se encargó de regularizar el sistema de ascensos, con sugerencias destinadas a evitar el juego de influencias políticas o sociales en esta materia.

Sus primeros trabajos de índole legal, aparte de sus tareas en la Armada, fueron asuntos pecuniarios de las familias Chacón y Carvajal, a petición de sus parientes. Además, abrió oficina con sus amigos Julio Zenteno Barros y Juan Enrique Villegas (otros autores señalan también a Manuel Hidalgo) enfrente de la sede de la Gobernación Marítima, lo que le permitía atender ambos trabajos con solo cruzar la calle.

Al iniciarse la Guerra del Pacífico, debió permanecer un tiempo en su cargo en la Gobernación Marítima antes de ser movilizado, lo que le causó gran desazón. Llegó a pedir permiso para vestir de civil, pues le incomodaba vestir uniforme y estar en tierra, en lugar de viajar al norte con sus demás compañeros de armas. Pronto, eso cambiaría: ya se acercaba la hora de su destino. No es el caso narrar el episodio de su sacrificio en la rada de Iquique. Solo cabe decir que allí, Prat traspuso el límite del hombre mortal para pasar a la inmortalidad y a la historia con el calificativo de héroe.

< Observaciones a la Ley de Navegación, hechas por Prat.
Colección Archivo Nacional Histórico, Santiago.

> Palacio de la Real Aduana, que en tiempos de Prat era sede de la Corte Suprema y actualmente aloja al Museo Chileno de Arte Precolombino. Por la puerta que da a la calle Bandera, el héroe ingresó para rendir su juramento. Fotografía Eugène Maunoury, del álbum *Andenken an Chile,* 1865.
Colección Bibliothèque Nationale de France, París.

Espiritualidad y fe

MONSEÑOR RICARDO EZZATI A.
Arzobispo de Santiago

Desde su heroica muerte y hasta el presente, Arturo Prat ha sido un símbolo de los ideales nacionales de las sucesivas generaciones de chilenos, cada una de las cuales ha encontrado en su vida ejemplar aquellas virtudes que los tiempos requerían. Nos preguntamos: ¿Qué movía a nuestro héroe? ¿Cuál era la motivación interior que lo animaba? Estimo que debemos buscar la respuesta no solo en su fuerte sentido del deber, de la justicia y de la lealtad, sino también en su espíritu y su fe.

Por la temprana enfermedad y muerte de su progenitor, Agustín Prat, la influencia predominante sobre el héroe fue su madre Rosario Chacón. "Fuerte, cristiana y valerosa" fue "el apoyo de su marido enfermo y la educadora de todos sus hijos […] a quienes inculcó valores cristianos, sentido del honor y del deber".[1] Los tíos Jacinto y Andrés Chacón pasaron a reemplazar la figura paterna. Fue precisamente el primero quien, ante la invalidez de su padre, apadrinó el ingreso de Prat a la Escuela Naval cuando este tenía diez años. El tío Jacinto, hombre de ideas liberales, había encontrado respuesta a sus inquietudes religiosas iniciales en el deísmo y la masonería, y la práctica del espiritismo. Por el otro lado de la familia estaba la tía Clara Prat, hermana de don Agustín, "católica de fe simple pero honda" a quien su sobrino quería y respetaba mucho.[2]

Estas influencias moldearon la espiritualidad de Arturo Prat. Era católico tanto por antecedentes familiares como por convicción. De acuerdo con los programas de la escuela modelo donde hizo sus primeros estudios, tuvo clases de religión aprendiendo el catecismo conforme a los textos vigentes en la época.[3] Gonzalo Vial apunta que, ya adulto, iba a misa regularmente, no por mera convención social, sino por una necesidad religiosa. Era católico convencido, pero un católico abierto, no ultramontano, es decir, autónomo de la posición política de la jerarquía eclesiástica de la época. Sus libros lo muestran abierto a distintas tendencias, que, en palabras de Vial, "subrayan el conflicto existente en su interior entre fe católica y liberalismo".[4] Dentro de la religiosidad de Prat, el mismo autor destaca su amor a Dios Padre, hacia cuya presencia debía conducir la vida terrena, y su completa confianza en la Divina Providencia, "elementos fundamentales en su vida".[5]

Otro elemento que influyó en la espiritualidad de Prat —y que compartía con su mujer, Carmela Carvajal; su tío Jacinto Chacón y su mujer, Rosario Orrego; Eduardo de la Barra, hombre de tendencias anticlericales, y otras personalidades de Valparaíso— fue la práctica de alguna forma de espiritismo. Gonzalo Vial, quien aporta estas noticias, advierte que esta doctrina no se consideraba por entonces como un fraude o una extravagancia. Se basaba en la existencia de una vida más allá de la muerte y la posibilidad de contactarse con los difuntos a través de una médium, quien, en este caso, era Rosario Orrego. Vial agrega que, para este grupo, el espiritismo no era incompatible con el catolicismo y que las ideas "espiritualistas" no fueron condenadas por la Iglesia sino mucho después, en 1898.[6] El propósito principal —aunque no el único— de Arturo Prat al recurrir a esta práctica era comunicarse con su padre, fallecido cuando él contaba con 25 años. Este afán de llegar a su padre, traspasando la frontera de la muerte, fue lo mismo que movía a doña Carmela, quien buscó la comunicación con su marido después del combate de Iquique.

^ Medalla de la Purísima que Prat llevaba consigo al momento de caer en la cubierta del *Huáscar*. Posteriormente fue devuelta a su viuda, Carmela Carvajal, por el comandante Miguel Grau.
Colección Escuela Naval "Arturo Prat", Valparaíso.

< Iglesia de San Agustín —redenominada como del Espíritu Santo cuando se transformó en parroquia, en 1872—, donde Arturo Prat y Carmela Carvajal contrajeron matrimonio. A la derecha y calle por medio, se observa un conjunto de casas en donde vivió la pareja. En el sitio actualmente se encuentra el Club Naval de Valparaíso. Fotografía Courret Hermanos, *ca*. 1860.
Biblioteca Agustín E. Edwards E.

Arturo Prat era devoto de la Virgen del Carmen, en parte por la influencia de su tía Clara, pero también por ser ella patrona de las Fuerzas Armadas de Chile. El propio Prat se había casado en la iglesia del Espíritu Santo de Valparaíso, cuyo altar principal estaba presidido por la imagen de la Virgen del Carmen.[7] El presbítero Esteban Muñoz Donoso recuerda que en el último día de la novena de rogativas patrióticas, que se celebró en la Catedral de Santiago entre el 13 y el 21 de abril de 1879, mientras predicaba el obispo Ramón Ángel Jara, Arturo Prat se postró ante la imagen de la Virgen del Carmen.

Más tarde, cuando Prat se embarcó como comandante de la *Covadonga* en Valparaíso rumbo al norte en mayo de 1879, él y, a instancias suyas, toda su tripulación llevaban un escapulario de la Virgen del Carmen. Asimismo, había subido a bordo portando bajo el brazo un hermoso cuadro de ella, que se sumaba a la imagen de San Francisco y otra de la Virgen María.[8]

El día 21 de mayo de 1879, Prat llevaba sobre su pecho un escapulario de la Virgen del Carmen y una imagen del Sagrado Corazón de Jesús. Ello consta porque Miguel Grau, el comandante del *Huáscar* en cuya cubierta fue muerto Prat, se los devolvió después a su viuda. El escapulario se conserva actualmente en el Museo del Carmen de Maipú. [9]

Aunque trasciende el objeto de estas notas, cabe recordar que el *Huáscar* fue capturado por los chilenos en el combate de Angamos, el 8 de octubre de ese año. Resulta simbólico, pues, que las banderas capturadas en esa oportunidad a bordo de la nave peruana fueran ofrecidas a la Virgen del Carmen en Antofagasta, tras una solemne procesión en ese puerto.[10]

Es mi deseo que la memoria de Arturo Prat, junto a su legado espiritual, siga iluminando la senda que haga de Chile una mesa para todos, bajo la materna intercesión de la Virgen del Carmen, Madre y Reina de Nuestra Patria.

‹ Ceremonia de donación del escapulario de Prat por parte de la familia. Lo recibe el Cardenal Raúl Silva Henríquez, entonces Arzobispo de Santiago. En la imagen, Arturo Undurraga Prat y el entonces capitán de corbeta Ramón Undurraga Carvajal.
Colección particular.

^ Escapulario de la Virgen del Carmen que Arturo Prat portaba al momento de su muerte.
Colección Museo del Carmen de Maipú, Santiago.

Hoy la senda de gloria se nos presenta a la vista,
nadie vacila en seguirla, todos lo desean, pues en Chile no es
conocida la cobardía y en nuestros buques se la desprecia.

ARTURO PRAT

Ancud, 6 de diciembre de 1865

CAPÍTULO II

PRAT, EL MARINO

FERNANDO WILSON L.

Prat suele ser visto desde el prisma de la acción heroica que protagonizó el 21 de mayo de 1879. Su liderazgo como comandante de la *Esmeralda* es recordado desde la perspectiva de la arenga pronunciada al iniciarse el combate y, por cierto, desde su arrojo al abordar el *Huáscar*. Pese a ello, pocas veces nos detenemos en Arturo, el ser humano —no el mito— y el camino que debió recorrer para llegar a ese momento crucial que conmemoramos todos los años como la fecha más importante, junto al 18 de septiembre, del calendario de nuestras celebraciones cívicas. ¿Cuál fue el proceso moral, profesional y humano mediante el cual un marino, un abogado, un padre de familia, pudo convertirse en el arquetipo de los valores republicanos?[1] ¿Cómo su formación profesional naval contribuyó o hizo posible que, en ese momento clave y decisivo, demostrara tan claramente sus aptitudes de mando?

Arturo Prat desarrolló una carrera naval en una época particular, un momento en el que Chile y el mundo vivían profundas transformaciones. La Marina se encontraba especialmente expuesta a estas, debido a que, por un lado, era observadora de primera mano de los grandes avances tecnológicos de ese entonces y, por el otro, resguardaba las vías marítimas de comercio que resultaban fundamentales para el desarrollo económico de nuestro país. Mediante este proceso, se conectaba con el resto del planeta.

La enorme velocidad del avance tecnológico naval generaba permanentes desafíos a nivel mundial. La batalla de Trafalgar, corona definitiva de la guerra naval en la era de la vela, vio en 1805 enfrentarse a buques cuya tecnología básica cambió poco a lo largo de más de trescientos años. Es cierto que el galeón había dado paso al buque de línea y la artillería tradicional, con cañones de avancarga de ánima lisa, alimentados por pólvora negra, madurado lentamente hasta la perfección, pero estaba claro que la revolución industrial traía consigo nuevas tecnologías que a corto plazo iban a modificar la guerra en el mar.

< La batalla de Trafalgar fue un combate naval librado en octubre de 1805, en el que se enfrentaron los aliados Francia y España contra la Armada británica, que tenía por objetivo derrocar a Napoleón Bonaparte y disolver la influencia francesa en Europa. El triunfo fue para el Reino Unido, que dominó los mares durante gran parte del siglo XIX. Óleo de J. Steven Dews, 1976.
Colección particular.

La propulsión a vapor introdujo un sistema que permitía a los buques de guerra independizarse del viento. Ahora era posible luchar en cualquier condición de viento y desplazarse pronta y efectivamente por enormes distancias. Sin embargo, ello no era tan simple. Las nuevas máquinas a vapor eran grandes, delicadas, propensas a fallas y, sobre todo, importantes consumidoras de carbón. Esto implicó la contratación de técnicos especialistas, ingenieros que operaran y mantuvieran estos delicados mecanismos, además de la construcción de toda una compleja red de abastecimiento de combustible. Se produjo, entonces, un enorme incremento de los costos, tanto de operación como de mantenimiento de los buques.

En cuanto a las técnicas constructivas, se dejó de lado la madera y comenzó a utilizarse el fierro primero y el acero después, lo que permitió terminar con las limitaciones que el crecimiento natural de los árboles imponía a los ángulos de las cuadernas y las rodas, como asimismo la longitud de los troncos restringía a las quillas y, por tanto, a la eslora o largo de los buques. Más aún, el hierro ahora permitía proteger a los buques con gruesas planchas de blindaje, agregando la solidez necesaria para las nuevas dimensiones que estos podían alcanzar. En menos de treinta años, una fragata como la HMS *Warrior* pudo desplazar más de siete mil quinientas toneladas, cuando el navío de tres puentes HMS *Victory*, insignia del almirante Nelson en Trafalgar, no alcanzaba la mitad de ese desplazamiento.[2]

Finalmente, los nuevos avances en explosivos y materiales hicieron surgir una sucesión de novedades en materia de armamento. Primero, la pólvora fue reemplazada por la cordita, muchísimo más potente, lo que a su vez posibilitó conseguir mayores alcances en el tiro de la artillería. Para aprovechar estos alcances, pero al mismo tiempo conseguir una mayor precisión, se introdujeron dos modificaciones: ánimas estriadas y proyectiles troncocónicos, que reemplazaron las balas esféricas, permitiendo hacer un tiro más preciso a distancias inauditas. Si en 1805 con suerte se conseguían

impactos gruesos contra un buque a poco más de una milla como promedio real, a mediados del siglo cañones rayados Armstrong o Krupp conseguían lo mismo, pero a distancias cinco veces mayores.

Todas estas innovaciones se precipitaban una tras otra, como una avalancha de propuestas y desarrollos que se ventilaban tanto por la prensa especializada como por la general, creando un ambiente intelectualmente muy desafiante, pero también de gran confusión. Las discusiones entre diseñadores, sus éxitos y fracasos, constituían una vorágine que obligaba a los oficiales navales a dedicar muchas horas a la lectura y el estudio para poder comprender y aprender el "estado del arte" de su profesión.

La llegada a nuestras costas de los primeros buques avanzados, con características como las descritas, se verían en la forma de monitores norteamericanos como el USS *Monadnock*, que tocó puerto en Valparaíso durante 1866, y qué decir de la impresión que la enorme y poderosa fragata blindada española *Numancia* causó en nuestros marinos cuando llegó a reforzar el contingente hispano durante la guerra del mismo año. El hecho de que luego de esas operaciones fuera el primer blindado del mundo en circunnavegarlo agregó sensación a la impresión causada.

< Réplica en madera de la *Esmeralda* de Prat.
Colección Comandancia en Jefe de la Armada, Santiago.

^ Réplica en madera de la *Covadonga*.
Colección Comandancia en Jefe de la Armada, Valparaíso.

^ Distintas dependencias al interior del Museo Corbeta Esmeralda, que recrean el buque original. De arriba abajo, vistas de la cámara del comandante y entrepuente, espacio ubicado bajo la cubierta de cañones y sobre la cubierta de máquinas. Servía como comedor, dormitorio y sala de estar, según el transcurso de las horas. Durante el día este espacio estaba ocupado por bancas y mesas abatibles y, en la noche, por hamacas de lona.

> Cubierta de cañones, a semejanza de la corbeta *Esmeralda*, donde se dispone la totalidad de la artillería. El 21 de mayo de 1879, la *Esmeralda* contaba con 12 cañones Armstrong de 40 libras, cuatro cañones Whitworth de 32 libras y dos cañones Armstrong de 6 libras. Museo Corbeta Esmeralda, Iquique.

LA ARMADA EN EL MUNDO DE PRAT

Décadas antes de que Prat ingresara a la Marina, Chile enfrentaba sus guerras de independencia y para ello requirió, desde el primer momento, un poder naval efectivo. Primero, para levantar el bloqueo de sus puertos y, después, para conseguir disputar a los realistas el control del mar que usaban libremente para transportar a nuestro país sucesivas expediciones y refuerzos, los que mantenían viables a los ejércitos que luchaban por la Corona. Un primer intento durante la Patria Vieja vio a Chile adquirir la fragata *Warren* y el bergantín *Potrillo* con la esperanza de levantar el bloqueo de Valparaíso. Fracasada dicha empresa, años después, estos esfuerzos perseveraron mediante la formación de la Primera Escuadra Nacional, para impedir el desembarco de una expedición española en Concepción, y luego con la creación de la Escuadra Libertadora del Perú, que demostró una temprana percepción del concepto de la "proyección de poder", desplegando una expedición al mando del general San Martín y del almirante Cochrane para cooperar en la independencia peruana.[3]

Estos tempranos esfuerzos obedecieron a una idea de poder naval basada en la coyuntura y la oportunidad. Las escuadras se armaban contratando especialistas extranjeros y adquiriendo buques a medida que se los necesitaba. Esta modalidad fue repetida, exitosamente, en 1836 y entre 1837 y 1839, durante la intervención chilena en la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana.

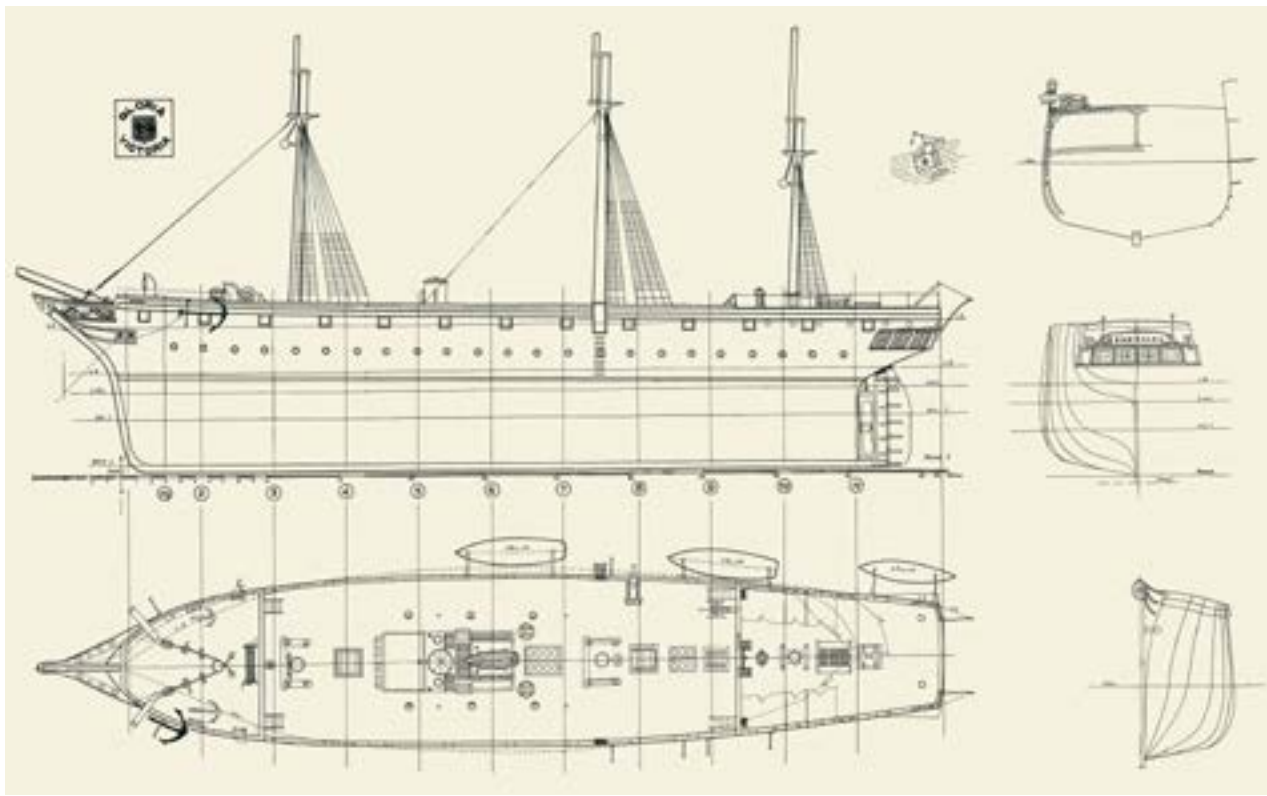
< *Primera Escuadra Nacional.* Óleo de A. Casanova Zenteno. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

El paso del tiempo y el desarrollo del país crearon nuevas necesidades, tales como el establecimiento, primero, y el abastecimiento, después, de los asentamientos en Magallanes (que exigirían enormes esfuerzos para sostenerlos), hacer soberanía en los canales sureños y, sobre todo, consolidar la presencia chilena en una enorme área geográfica con medios materiales extremadamente reducidos.

Estos desafíos, unidos a la inestabilidad política del Norte Chico en la década de 1850, encontraron a la Armada compuesta de una reducida flota de transportes a vapor más la corbeta *Esmeralda*, cuya construcción fue encargada por el Gobierno chileno a astilleros británicos y que permaneció hasta 1866 como el único buque propiamente de guerra de nuestra Marina nacional.

El estallido inesperado de la guerra contra España en 1865 implicó, por tanto, un esfuerzo enorme para una Armada que ya no poseía, ni siquiera de forma reducida, los medios necesarios para cumplir su labor de control del mar debido a su reorientación para el cumplimiento del rol de colonización y custodia de Magallanes. Un uso hábil del único buque de valor militar, la ya mencionada *Esmeralda*, permitió capturar la cañonera española *Virgen de la Covadonga*, pero no pudo desafiar a la Escuadra hispana ante su ultimátum de bombardear Valparaíso. Esta acción, que se materializó en marzo de 1866 y que devastó al puerto, puso de manifiesto la urgente necesidad de una fuerza naval acorde con los requerimientos del país.[4]

Los extensos debates políticos y técnicos retardaron el encargo de nuevos buques —en este caso, dos buques blindados— hasta 1872. Ya a mediados de la década de 1870, estos, junto a una serie de corbetas adquiridas en el período del conflicto mencionado, le entregaron a Chile una fuerza naval considerable y que en el ámbito vecinal era superior a la de Argentina y al menos equivalente a la del Perú. Estas adquisiciones no fueron de ninguna manera un gasto excesivo, ya que sucesivas crisis vecinales por la soberanía patagónica en el sur y por los desiertos de Antofagasta en el norte, nos llevaron primero a velar las armas ante Argentina en 1874 y 1878, para, finalmente, entrar en guerra contra el Perú y Bolivia en 1879. Para dicho momento, la Armada poseía una fuerza importante, con dotaciones altamente entrenadas por las prolongadas operaciones y despliegues tanto australes como a los puertos del norte de Chile y de Bolivia. No obstante, el Estado de Chile no sopesó como



‹ Reproducción del plano 72-049 de la corbeta *Esmeralda*, de la Dirección de Ingeniería de la Armada de Chile.

› *Combate Naval de Punta Gruesa*. Óleo de Á. Casanova Zenteno.
Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

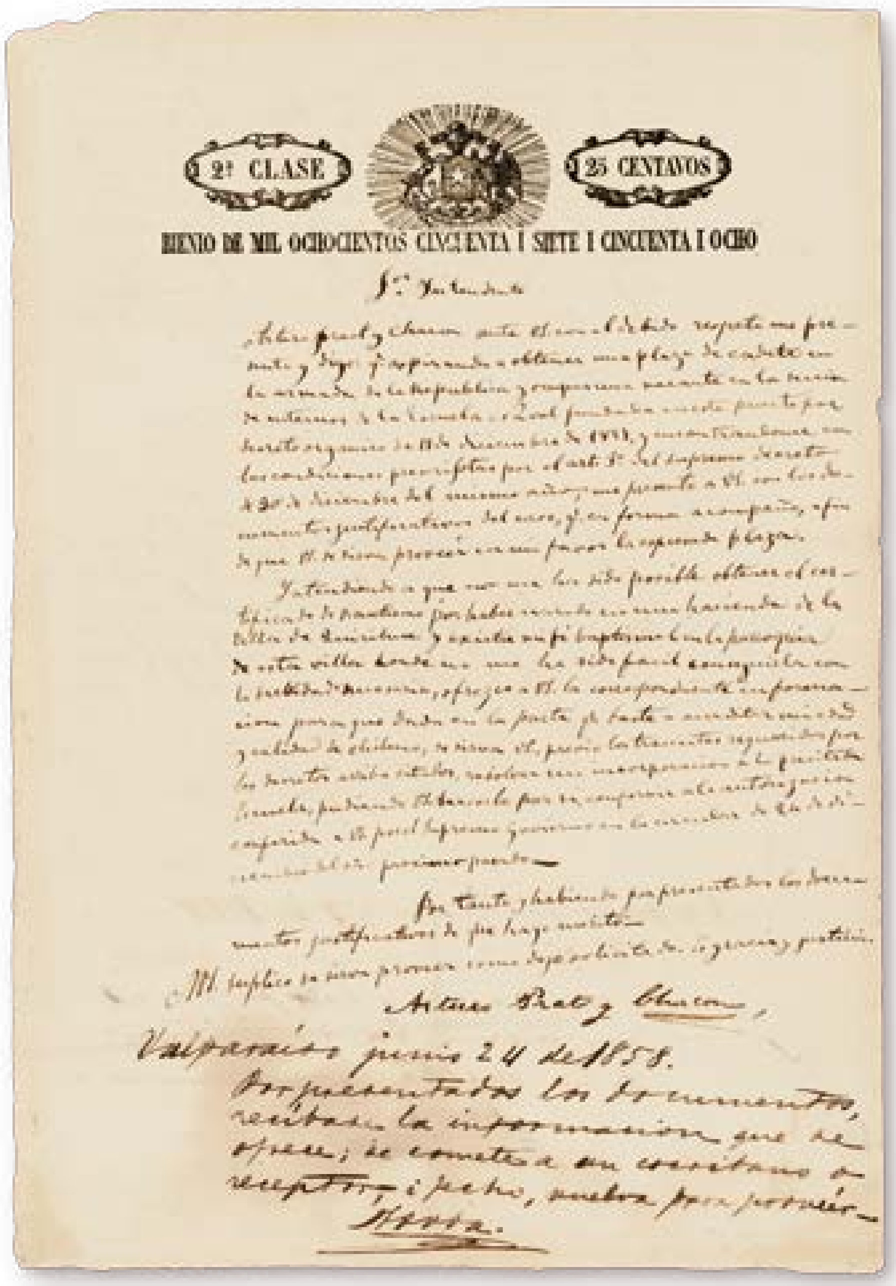
debía la capacidad de soporte logístico y administrativo necesarios para una confrontación como la que advino, asunto que, finalmente, redundó en muchos dolores de cabeza durante la guerra.

A pesar de ello, Chile comprendió a cabalidad la necesidad de poseer una fuerza naval efectiva y eficiente y que, si bien esto implicaba altos costos, era muchísimo más caro carecer de ella. La construcción de esta fuerza sería el renacer definitivo de nuestra Escuadra que, aunque con altos y bajos, se mantiene hasta hoy como una de las más relevantes y reconocidas de Sudamérica. La formación de oficiales y tripulantes de la talla de Prat es, a la vez, causa y consecuencia de ello.

En el caso de su ingreso a la Escuela Naval, las desventuras económicas se unieron a la opción que tuvo su tío, Jacinto Chacón, de agenciar sendas becas para su sobrino Arturo y para su hijastro Luis Uribe.[5] Entonces, les entregaba un futuro que no solo albergaba la esperanza de una relativa estabilidad económica, sino que los colocaba en una posición privilegiada para acceder al conocimiento y uso de tecnologías que se sabían fundamentales en la sociedad futura. Su entrada a la Marina, a muy corta edad, solo diez años, es un indicio sobre la noción que, en esa época, se tenía respecto de la infancia. Si el cariño y afecto familiar son de una humanidad atemporal, la condición de niño era en aquellos años vista como la de un hombre en formación, una especie de adulto menos desarrollado, que debía

demostrar, en el más breve plazo, sus condiciones y valer. Este precoz ingreso a la Escuela Naval (y que se mantendría hasta fechas relativamente cercanas en el tiempo), reflejaba la necesidad de abordar, lo más tempranamente posible, la formación de un oficial que debía acometer el aprendizaje de procedimientos y prácticas, teorías y conceptos cada día más complejos y que combinaban, ahora, el adiestramiento en las artes propias del oficio del hombre de mar con una rigurosa instrucción científica.

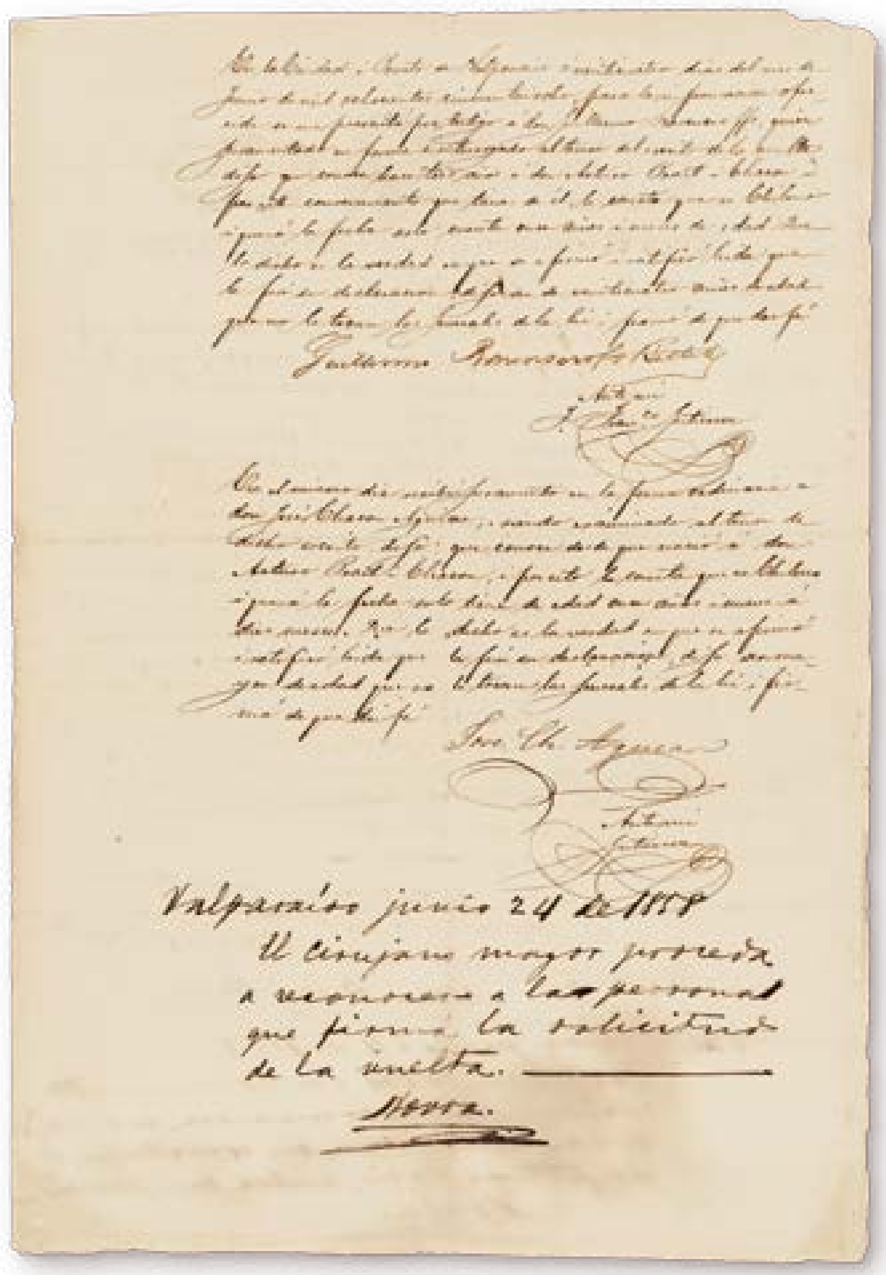
Prat demostró, en este proceso, las mismas características de su infancia. Tuvo dificultades en el dominio de las matemáticas, pero con un tesón enorme logró alcanzar posiciones de mérito en dicha disciplina, y también en otras. Lentamente, se perfilaba como una persona de esfuerzo y método para enfrentar los desafíos. Incluso el niño enfermizo y débil dio paso a un joven que disfrutaba de la actividad deportiva, no solo como una demanda profesional sino como una actividad recreativa, según señalan los cronistas.[6]



2ª CLASE — 25 CENTAVOS

BIENIO DE MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA I SIETE I CINCUENTA I OCHO

Valparaíso junio 24 de 1858.
Por presentados los documentos, recíbase la información que se ofrece; se comete a un escribano o receptor i fecho, vuelva para proveer.
Novoa.



Valparaíso junio 24 de 1858
El cirujano mayor proceda a reconocer a las personas que firman la solicitud de la vuelta.
Novoa.

‹ Solicitud de ingreso de Arturo Prat a la Escuela Naval. Valparaíso, 24 de junio de 1858.

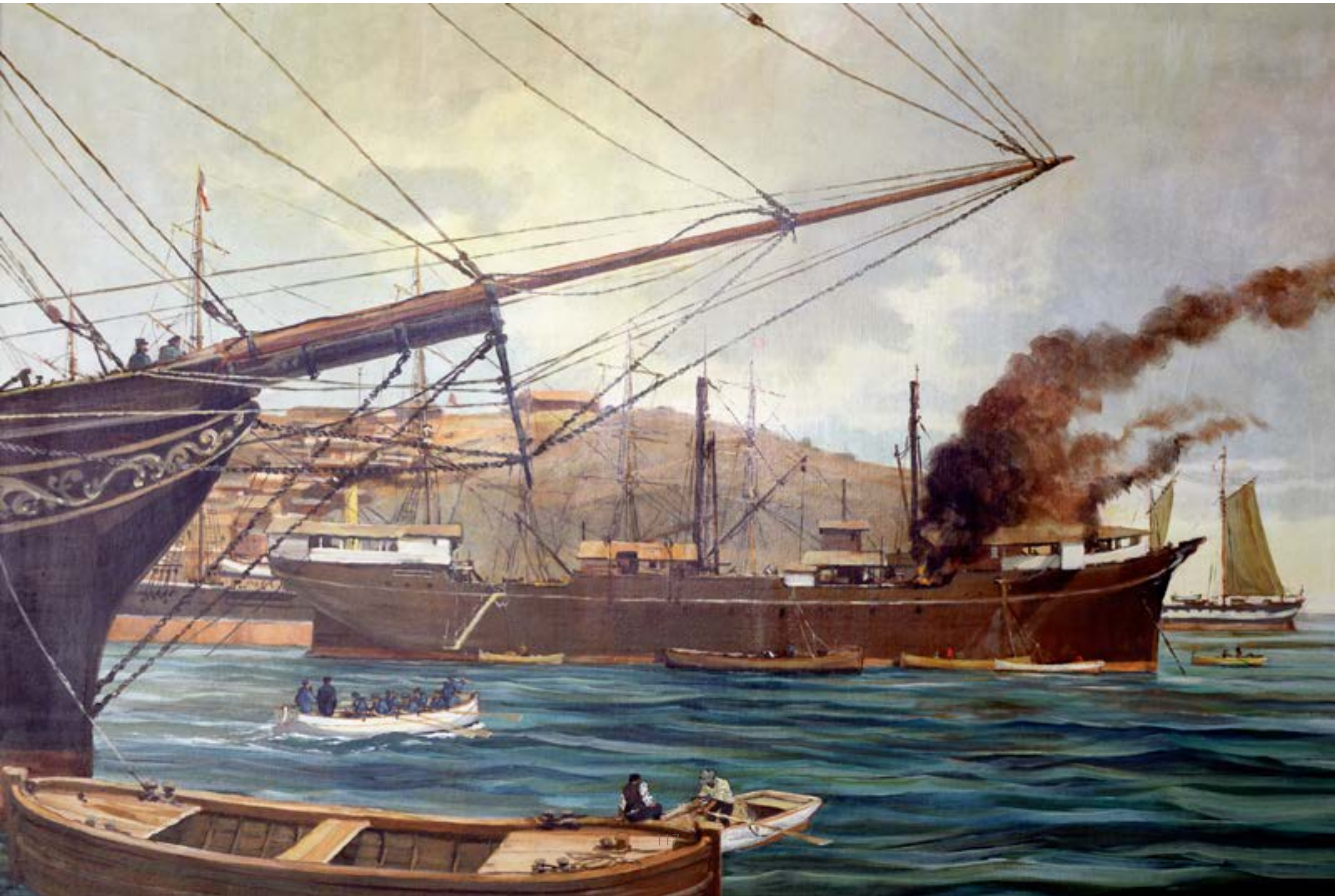
^ Ejercicios de fusil de los cadetes de la Escuela Naval, Valparaíso. Se estima que la imagen es de 1860, dos años después de que Prat ingresara a la Marina.
Fotografía Eugène Maunoury, del álbum *Andenken an Chile*, 1865.
Colección Bibliothèque Nationale de France, París.

^ Cadetes subiendo por alto en palo de maniobras en la Escuela Naval. Se estima que la imagen es de 1860, año en que Prat era cadete. Fotografía Eugène Maunoury, del álbum *Andenken an Chile,* 1865.
Colección Bibliothèque Nationale de France, París.

› *Incendio del Infernal.* Óleo de Lukas (Renzo Pecchenino), 1979.
Colección Museo Hacienda de San Agustín de Puñual, Ninhue.

Su progreso en la Escuela Naval fue positivo y, luego de las tribulaciones de ese primer año, rápidamente se adaptó a la disciplina y las exigencias prácticas de la carrera naval cuando en el segundo año pasó a desempeñarse a bordo del transporte *Independencia* y, posteriormente, en diversos embarcos de instrucción, incluyendo la recién llegada corbeta *Esmeralda*. En dichos procesos, Prat demostró una creciente habilidad, al punto de conseguir la prestigiosa "primera antigüedad", es decir, el primer lugar de su curso al egresar de la Escuela Naval en julio de 1861. Esta situación demuestra, a ciencia cierta, cómo la fuerza de voluntad le permitió dominar sus acciones y concentrar su atención en las exigencias requeridas.

Su paso por la Escuela Naval, además, templó su carácter de forma evidente, pues a las pocas semanas del egreso, en octubre del mismo año, participó en la contención del incendio del pontón polvorín *Infernal*, dirigiendo una de las partidas de control de averías, las que, lamentablemente, debieron retirarse ante el avance de las llamas sin poder evitar la subsecuente explosión, causando daños en la ciudad de Valparaíso y los buques fondeados en su bahía. Su actuación, en dicho aciago 1º de octubre, se produjo porque era parte de la dotación de la corbeta *Esmeralda*, unidad a la que fue asignado en su primer transbordo como guardiamarina sin examen. Se denominaba de ese modo a los cadetes que, habiendo finalizado sus estudios en la Escuela Naval, aún no rendían el temido examen final, requisito necesario antes de convertirse en "guardiamarina examinado" y, como tal, en un oficial de Marina en propiedad. Era habitual pasar algunos años en dicho estado, pues el desempeño en sus actividades diarias impedía el estudio y la preparación para tan importante evaluación, con la sistematicidad y la rigurosidad necesarias. En el caso de Prat, este ansiado momento llegó, finalmente, el 21 de julio de 1864, cuando pasó la prueba con notas destacadas. Esta situación no pudo ser más oportuna, pues implicó que su condición administrativa con relación a la Armada quedara resuelta en un momento en que comenzaban a soplar vientos de guerra.



BATERIA CHACABUCO

GUERRA CONTRA ESPAÑA (1865-1866)

España, bajo el reinado de Isabel II, envió a América una división naval con el objeto de recuperar las relaciones con sus antiguas colonias americanas, especialmente, aquellas del Pacífico, con las que se había perdido mayor contacto desde la época de la Independencia. Su objetivo era realizar un crucero destinado, esencialmente, a lo que hoy se denomina "mostrar la bandera"; es decir, ganar la buena voluntad de las repúblicas americanas del Pacífico mediante manifestaciones concretas de amistad, tales como visitas y reuniones sociales en donde las sociedades de dichos países podían observar y comprobar, de manera tangible, esta actitud fraternal. Huelga decir que esta es una de las formas más tradicionales del empleo del poder naval y pocos años después el propio Prat tomará parte en las versiones chilenas de la misma acción, como miembro de la dotación de la *Esmeralda* cuando esta fondeaba, por largos períodos, en puertos bolivianos como Mejillones durante los primeros años de la década siguiente.

En 1863, correspondió al almirante español Pinzón visitar los puertos chilenos al mando de una fuerza compuesta de algunas fragatas y cañoneras de propulsión mixta. Esta formación, si bien muy superior a los buques operados por Chile a la fecha, no era un escuadrón particularmente poderoso, ya que su fin no era la intimidación. Fue recibido de forma bastante calurosa, a pesar de las declaraciones poco afortunadas del almirante.

La expedición continuó su viaje al norte, pero, a su regreso, cuando tocó puertos peruanos la situación comenzó a complicarse. Un suceso relativo a inmigrantes españoles en el Perú, al que se sumaron las conspiraciones de algún diplomático ibérico, la inestabilidad política del Perú y una buena dosis de simple mala suerte, provocaron una serie de incidentes, causando una fuerte tensión que concluyó con la ocupación de las islas Chinchas, una fuente de ingresos relevante y significativa para el Estado peruano, producto de la actividad extractiva de guano que allí se realizaba.

< *Vicealmirante Juan Williams Rebolledo*. Comandante en Jefe de la Escuadra en 1879. Óleo de L. E. Lemoine, 1910. Colección Comandancia en Jefe de la Armada, Valparaíso.

La posición de apoyo irrestricto al Perú, adoptada por Chile, se caracterizó por una total ausencia de sentido de la proporción y la oportunidad. Por un lado, la prensa chilena se expresó en durísimos términos sobre el Gobierno español y la figura de la reina. Por otro, el Gobierno de Chile enfrió su trato a la división española y declaró el embargo de una serie de bienes y servicios vitales para sus operaciones. Entre ellos, los relativos al carbón, insumo vital para sus buques que no podía ser obtenido de otra forma. Peor aún, producto de las intrigas políticas, el almirante Pinzón había renunciado a su cargo y fue reemplazado por el almirante Pareja, hijo del oficial general del mismo apellido que luchó en el bando realista durante las guerras de Independencia y quien no guardaba una buena impresión de Chile.

En dicha situación, el nuevo comandante español, que arribó con poderosos refuerzos, le hizo a Chile un humillante ultimátum, cuya fecha de expiración era nada menos que la Fiesta Nacional de la Independencia, el 18 de septiembre del año 1865.

Así las cosas, el joven guardiamarina Arturo Prat se recogió a bordo de la *Esmeralda* a toda prisa. A la frustración causada por la suspensión de un viaje a los Estados Unidos con el buque, para someterlo a extensas reparaciones, se superpuso ahora la emoción de preparar su unidad para la guerra. El episodio en que el comandante Williams sacó a la *Esmeralda* de Valparaíso, pocas horas antes de que el ultimátum expirara, navegando entre los buques españoles mientras la banda tocaba a bordo el himno nacional, debe haber causado gran impresión en el espíritu de Prat, no solo por tratarse de una conducta altiva, orgullosa y desafiante, sino también porque en ese mismo instante se hizo evidente la disparidad de fuerzas entre la corbeta chilena, único buque nacional de valor militar, y los ya numerosos buques hispanos surtos en el puerto.

Esta moral combativa no se perdió a bordo de la *Esmeralda* y, como el propio Prat lo manifestó en sus cartas, el comandante Williams, rápidamente, comenzó a planificar operaciones de corso o por sorpresa que le permitirían amagar al enemigo, en el llamado combate de Papudo.

Un primer plan era atacar a la formación española del puerto de Coquimbo, compuesta por la cañonera *Covadonga* y el vapor chileno apresado *Matías Cousiño*. La operación, planificada para el 24 de noviembre, es narrada por el propio Prat como una gran frustración,[7] pues el día anterior, en Tongoy, obtuvieron la información de que al par de buques hispanos se había unido la fragata *Blanca*. Prat fue nombrado como parte de una de las divisiones de abordaje, bajo el mando del teniente Thomson, y se encontraba particularmente entusiasmado por el ataque, pero las noticias cambiaban el escenario completamente. La información de la presencia de la fragata hispana hacía imposible la acción, pues la combinación de esta y la *Covadonga* suponían un poder de fuego excesivo ante el buque chileno.

Sin embargo, no todo estaba perdido, pues las mismas informaciones planteaban que la *Blanca* asumiría el control del bloqueo de Coquimbo y la *Covadonga* sería enviada al sur, a bloquear San Antonio, por lo que había aún la esperanza de conseguir una victoria. Ante esto, el comandante Williams mantuvo a la *Esmeralda* en una posición al norte de Valparaíso, en espera de dicha cañonera o algún transporte español. El 25, el buque chileno tuvo una falsa alarma, el mercante chileno *Fósforo* que fue perseguido hasta aclarar su identidad.

El día 26, sin embargo, la situación cambió, pues la información de un vapor británico alertaba que pocas horas antes la *Covadonga* había zarpado rumbo a Valparaíso. Poniendo

< *Batalla naval de Papudo*. La corbeta *Esmeralda* captura a la goleta española *Covadonga,* de poder inferior (a la izquierda). Esta pintura perteneció originalmente al almirante Williams Rebolledo, comandante de la *Esmeralda* al momento del combate. Óleo de T. Somerscales, 1889. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

^ *Captura de la Covadonga*. Óleo de G. Grossmacht, 1948. Colección Academia de Guerra Naval, Valparaíso.

rumbo al norte, algunas horas después se distinguiría un humo al norte y, ¡esta vez sí!, era la *Covadonga*. Usando un truco de guerra, la *Esmeralda* se escudó en sus líneas de estilo británico para pasar por un buque de la Royal Navy e izó pabellón británico hasta encontrarse en las proximidades de la cañonera. El comandante español, Luis Fery, no consiguió identificar al buque chileno, pero sus dudas se orientaban ya fuera a un buque británico o uno peruano, por lo que ante el mal estado de sus máquinas, se detuvo, presentando el costado de estribor y preparándose para el combate. No tardó en confirmar sus sospechas, al ver un pabellón enemigo flameando en la *Esmeralda*. El intercambio de fuego que siguió fue breve; los tiros españoles pasaron sobre la *Esmeralda*, pero el buque chileno consiguió rápidamente centrar el blanco y su tiro comenzó a causar estragos en el buque español. El diferencial de potenciales era demasiado elevado y, tras veinte minutos, el buque español arrió su pabellón, rindiéndose. El propio Prat refiere la situación, planteando que la acción se desarrolló a contar de las diez de la mañana y que, en el breve plazo descrito, el buque español cejó sus empeños y se entregó.[8]

Intentando abrir las válvulas, el buque español buscaba autohundirse y evitar la captura, pero la partida de abordaje chilena fue más rápida y consiguió salvar el buque. Este fue entregado al teniente Thomson, quien llevó a bordo a Prat como parte de la dotación del nuevo buque.[9] Los premios otorgados por el Estado chileno a la tripulación del buque victorioso ascendieron a Prat al grado de teniente 2º, con la consiguiente recompensa económica.[10]

La dotación española, que había sufrido 26 bajas de un total de 110 hombres, fue desembarcada en el puerto de Papudo y transportada a su prisión definitiva tras algunas peripecias, en San Bernardo. El buque chileno no sufrió baja alguna.[11]

Williams había conseguido una adición al poder naval chileno, que, aunque menor, no era despreciable. Más aún, esto generó un efecto político de primera magnitud, pues la Escuadra española, vista como omnipotente en su poder, había sido desafiada y burlada a pocas millas de donde se concentraba el grueso de sus fuerzas. A los comentarios

ya de por sí dubitativos de la prensa hispana, la pérdida de la *Covadonga* supondría un escándalo y, en previsión de este hecho, el comandante de la Escuadra española en América, el almirante Pareja, prefirió tomar su vida con su propia mano en la noche del 28,[12] pues además se especulaba que la *Esmeralda* podría haber capturado a la cañonera *Vencedora,* gemela de la *Covadonga* y que había sido enviada a bloquear Constitución. Este hecho no se pudo llevar a cabo, ya que la mala mar, la niebla y una orden gubernamental taxativa de viajar a Chiloé lo impidieron.

La guerra continuó y la Escuadra hispana, necesitada de recuperar su prestigio tras el audaz golpe de mano chileno, comenzó a actuar más decididamente para forzar una acción naval. Si bajo el mando del almirante Pareja le bastó una actitud pasiva, consistente en bloquear los principales puertos del país, después de su suicidio fue reemplazado por un oficial más decidido, el almirante Casto Méndez-Núñez, ascendido a tal grado desde su puesto como comandante de una de las fragatas.[13]

La persecución de Méndez-Núñez llegó hasta los canales chilotes, lugar que sirvió de refugio a los buques chilenos y en donde se les unió la Escuadra peruana, tras la resolución del conflicto civil que afectaba a dicho país.

La Escuadra española llegó el 7 de febrero de 1866 a la ensenada Codihue, intentando aproximarse a la Escuadra aliada fondeada entre la isla Abtao y la punta del mismo nombre. La acción siguiente, conocida como combate de Abtao, ha pasado a la historia como un ejercicio de poca decisión.

Los españoles ingresaron con sorprendente audacia por una zona de navegación muy compleja, aún sin cartas náuticas, pero no pudieron aproximarse lo suficiente al fondeadero de los aliados. Estos contaban además con la ventaja de tener vigías y baterías en la isla Abtao, por lo que podían seguir los movimientos de la Escuadra española.

En cuanto esta logró entrar en contacto visual con la aliada, comenzó un intercambio de disparos a más de mil metros, sin causarse daños decisivos durante las dos horas que duró el combate. Por algunos instantes, la *Covadonga* comandada por Thomson y con Prat a bordo, se largó de su fondeadero y se aproximó a 600 metros de la *Blanca* que estaba escorada reparando una avería. Luego de soportar por unos minutos el cañoneo de la *Covadonga*, la *Blanca* se recuperó y respondió a los fuegos durante unos diez minutos, pero sin la

< *Combate de Abtao*. Dedicado al Ministerio de Marina de España. Óleo de Á. Cortellini Sánchez, 1887. Colección Museo Naval de Madrid.

^ Almirante Casto Méndez-Núñez, comandante general de la Escuadra del Pacífico.
Archivo Gráfico del Centro Marítimo y Naval, Madrid.

^ Comandante Manuel Thomson.
Fotografía Establecimiento Fotográfico San Juan de Dios, Valparaíso, *ca.* 1880.
Colección Biblioteca Nacional de Chile, Santiago.

puntería necesaria para dañar a la *Covadonga*, hasta que Thomson volvió a su fondeadero con el resto de la Escuadra.

Esta acción resultó ser un adelanto del coraje demostrado por el comandante Thomson, quien más de una década después cayó combatiendo como comandante del *Huáscar* ante los fuertes de Arica. Prat narró este encuentro en sus cartas, mostrándose, nuevamente, profesional, preciso y ponderado en su descripción de las operaciones.[14]

La guerra no le trajo nuevas oportunidades de ver o participar de la acción. La quijotesca oferta chilena de un encuentro naval en condiciones de duelo entre la Escuadra española y en conjunto con su aliada, en vistas de impedir el bombardeo a Valparaíso, no surtió efecto y el 31 de marzo de 1866, tras incendiar el principal puerto nacional, la Escuadra española abandonó nuestras aguas para presentarse ante el Callao y repetir la acción el 2 de mayo, esta vez con resultados mucho más complicados, pero sufriendo fuertes averías y daños.

Los españoles, cuyo ánimo, según lo han demostrado, ha sido destruir lo mejor que había en Valparaíso, arrojaron muchos proyectiles a la torre en que se hallaba el escelente reloj de la Intendencia. Empero, se llevaron un solemne chasco, pues se había tenido la precaución de sacar la maquinaria y la campana de dicho reloj, por lo que los godos solo consiguieron abrir algunos agujeros en la torre. El reloj estará mui luego corriente, mal que pese a nuestros enemigos.

Nota aparecida en el diario *La Patria*, el lunes 2 de abril de 1866, en el marco del bombardeo contra Valparaíso por la Escuadra española. Al frente, edificio de la Intendencia, donde se pueden apreciar los impactos de los proyectiles españoles. Fotografía G. Hastings, 1867. Colección The City of Vancouver. Arriba, reloj con impacto tras el bombardeo, actualmente en exhibición en el Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.

OFICIAL EN TIEMPOS DE PAZ

Aunque Prat reasumió de este modo la carrera naval de un oficial en tiempos de paz, esto no implicó carencia de fuertes exigencias. Los habituales cruceros a las aguas australes con fines de patrullaje, levantamientos hidrográficos y abastecimiento a los asentamientos magallánicos se combinarían con viajes a Isla de Pascua y Juan Fernández, navegando, nuevamente, en la *Esmeralda* bajo el mando de Policarpo Toro. Otros viajes lo llevaron al extranjero. Primero, al Perú, a prestar apoyo después de haber sufrido un fuerte terremoto, y luego para participar en la repatriación de los restos de Bernardo O'Higgins, en una formación naval que incluyó a las recién llegadas corbetas *O'Higgins* y *Chacabuco* a las órdenes del almirante Manuel Blanco Encalada. Esta última misión, además de la importancia simbólica que obviamente asumía, muestra la gradual reconstrucción de la capacidad naval chilena. A estas alturas, no se trataba solo de un puñado de buques en torno a la *Esmeralda*, sino de una pequeña formación que, si bien seguía siendo inferior en capacidad militar a las equivalentes de la región (particularmente a los recién llegados blindados peruanos *Independencia* y *Huáscar*), representaba una fuerza de mucho mejor capacidad y potencial.

El 9 de septiembre de 1869 Prat ascendió de grado, ahora a teniente 1°. En dicha condición, y reconociéndose en él talento y habilidades de nivel superior, a contar de 1871 se le transbordó a la Escuela Naval, entidad que funcionaba a bordo de la corbeta *Esmeralda*. El mismo año asumió el cargo de oficial del detall o ayudante del segundo comandante del buque. El ejercicio de ambos cargos traía

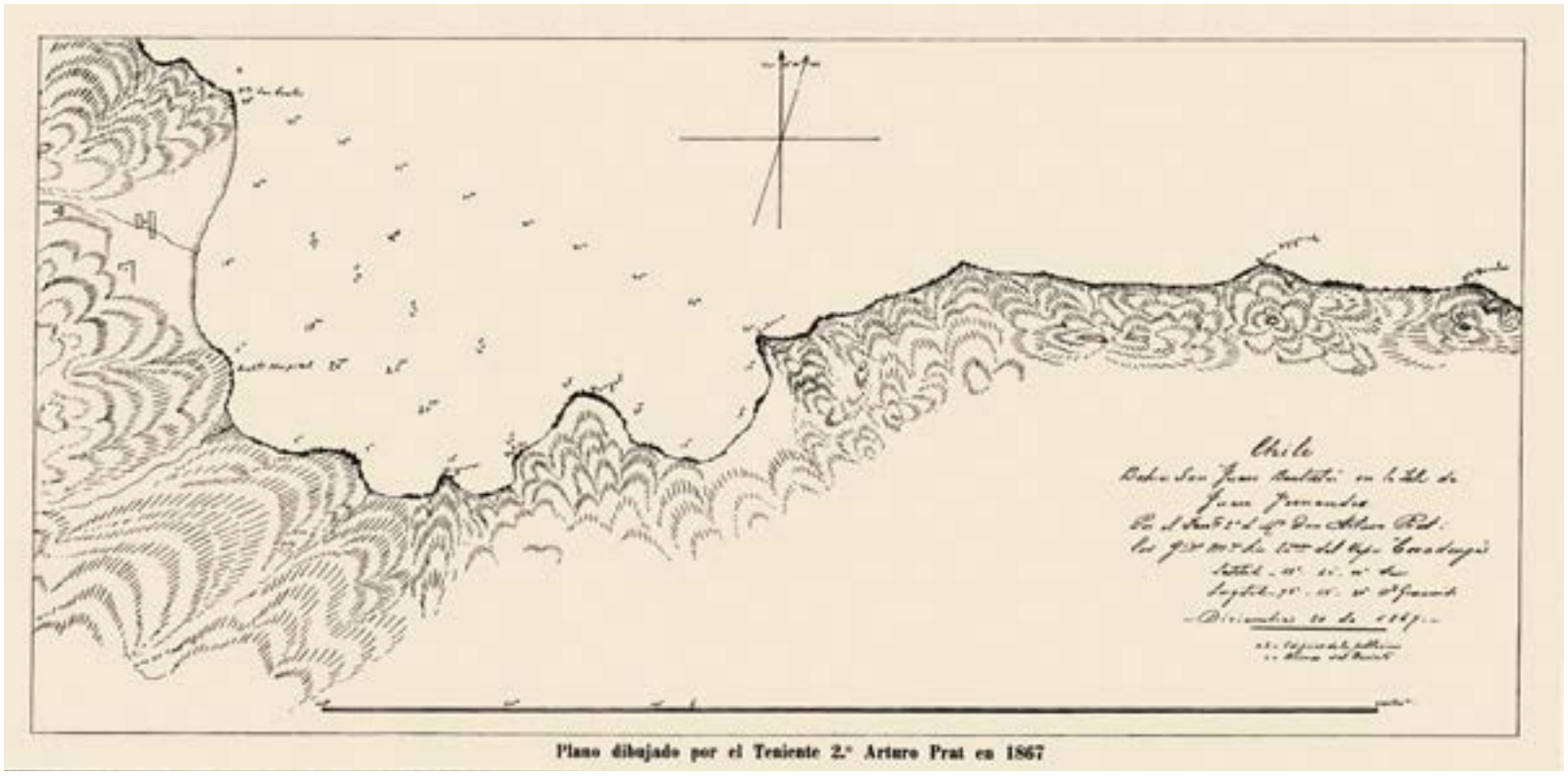
consigo muchísimas responsabilidades relacionadas con el buque y con la propia Escuela, en donde asumió un rol académico dictando diversos ramos teóricos y prácticos.[15] Dos llaman particularmente la atención. Profesor de Derecho, que correspondía con sus estudios externos de la disciplina, y profesor de Táctica Naval, cuestión que lo obligaba a mantenerse al día en medio del frenético avance de la tecnología y debates acerca del empleo de los medios navales en la guerra. Si agregamos a ello su experiencia en la captura de la *Covadonga* en el combate de Papudo, podemos imaginar cuántas noches de desvelo le habrán significado a la mente minuciosa y perfeccionista de nuestro héroe, tratando de abarcar los distintos inventos y desarrollos, su aplicación en los conflictos contemporáneos, como la Guerra de Secesión norteamericana (1861-1865), las operaciones en el Adriático en torno a la batalla de Lissa (1866) y las docenas de incidentes menores propios de la era colonial que se vivía en Asia y África.

Claramente, el ser de un marino seguía encontrándose en el cariño, el respeto y la comprensión íntima del mar y la costa, pero ahora además se agregaba un cúmulo de conocimientos científico-técnicos si es que se deseaba estar verdaderamente preparado no solo para la guerra, sino para el desarrollo normal de la carrera profesional y sus desafíos regulares. Prat demostró no solo estar a la altura, sino ser un detallado y preciso analista, observador y profesor de ellos.

< *Vicealmirante Manuel Blanco Encalada*. Óleo de R. Ponce Arias, 1947. Colección Comandancia en Jefe de la Armada, Santiago.

^ En la batalla de Angamos, el 8 de octubre de 1879, se encontraron los tenientes segundos (primera fila): Álvaro Bianchi, Florencio Valenzuela, Policarpo Toro; (segunda fila): Alberto Silva, José María Santa Cruz, Emilio Jardel y Carlos Krug.
Colección Biblioteca Nacional de Chile, Santiago.

v El 20 de diciembre de 1867, estando el vapor *Covadonga* en viaje de instrucción de guardiamarinas por el archipiélago de Juan Fernández, el entonces teniente 2º Arturo Prat realizó el levantamiento del plano de la bahía San Juan Bautista. Cortesía SHOA.



Plano dibujado por el Teniente 2.° Arturo Prat en 1867

CRISIS CON ARGENTINA Y MISIÓN A MONTEVIDEO

La crisis con Argentina por la delimitación fronteriza austral, en especial el tema del estrecho de Magallanes y de la soberanía sobre la Patagonia al sur del río Negro, alcanzó nuevos y preocupantes niveles. Las medidas adoptadas por la administración argentina del presidente Avellaneda complicaron seriamente la situación, mientras las incautaciones por parte de buques chilenos de las barcas *Jeanne Amelie* (1876) y *Devonshire* (1878), realizando labores de caza de lobos en las costas patagónicas con permisos expedidos en Buenos Aires, llevó la crisis al borde de una guerra.

Para estas fechas Chile ya poseía un poder naval relevante. La guerra contra España había concluido con el encargo en 1872 de dos blindados de tres mil quinientas toneladas en astilleros británicos, los que, junto a una cañonera destinada expresamente al servicio en Magallanes, se unieron progresivamente a las fuerzas navales chilenas, cuestión que les permitió alcanzar un nivel de primera magnitud en la región, incluyendo los dos nuevos blindados. La cañonera mencionada, bautizada *Magallanes,* ya había demostrado su valer cuando se encargó de la incautación de la barca *Devonshire* antes citada. A estas alturas, los vientos de guerra se hicieron sentir en las tierras australes.

^ Campana de la corbeta *Magallanes*.
Colección Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.

> *Patagonia, Chile y río de la Plata*, 1774.
Colección Biblioteca Nacional de Chile, Santiago.

Para la administración del presidente Aníbal Pinto persistían serias dudas. Se anunciaban por telegramas secretos y por la prensa acelerados preparativos militares en Argentina, aunque los medios que poseía dicho país no eran los más aptos para un conflicto con Chile. La larga guerra del Paraguay enfatizó una preparación orientada a las operaciones en ambientes tropicales muy diferentes a los de las pampas del sur del continente y, en lo naval, Argentina había desarrollado una interesante fuerza fluvial que fue reforzada en 1872, ante los riesgos de un choque con Brasil, incorporando una serie de unidades preparadas para acciones en aguas restringidas. Dos monitores de mil quinientas toneladas se unían a una serie de cañoneras y bombardas del tipo Rendell. En resumen, una fuerza poco apta para operaciones oceánicas e insuficiente para enfrentar una escuadra como

la que Chile había construido desde 1866. Se trataba entonces de una situación confusa, pero que requería de claridades urgentes. Para dichos fines, era necesaria una observación directa por parte de un especialista que combinara las habilidades técnicas requeridas por la misión, y a la vez, el sentido común y el criterio para poder definir los alcances de los preparativos y su calidad. Para desarrollarla, sin dudarlo, se requería de una persona de un carácter singular.

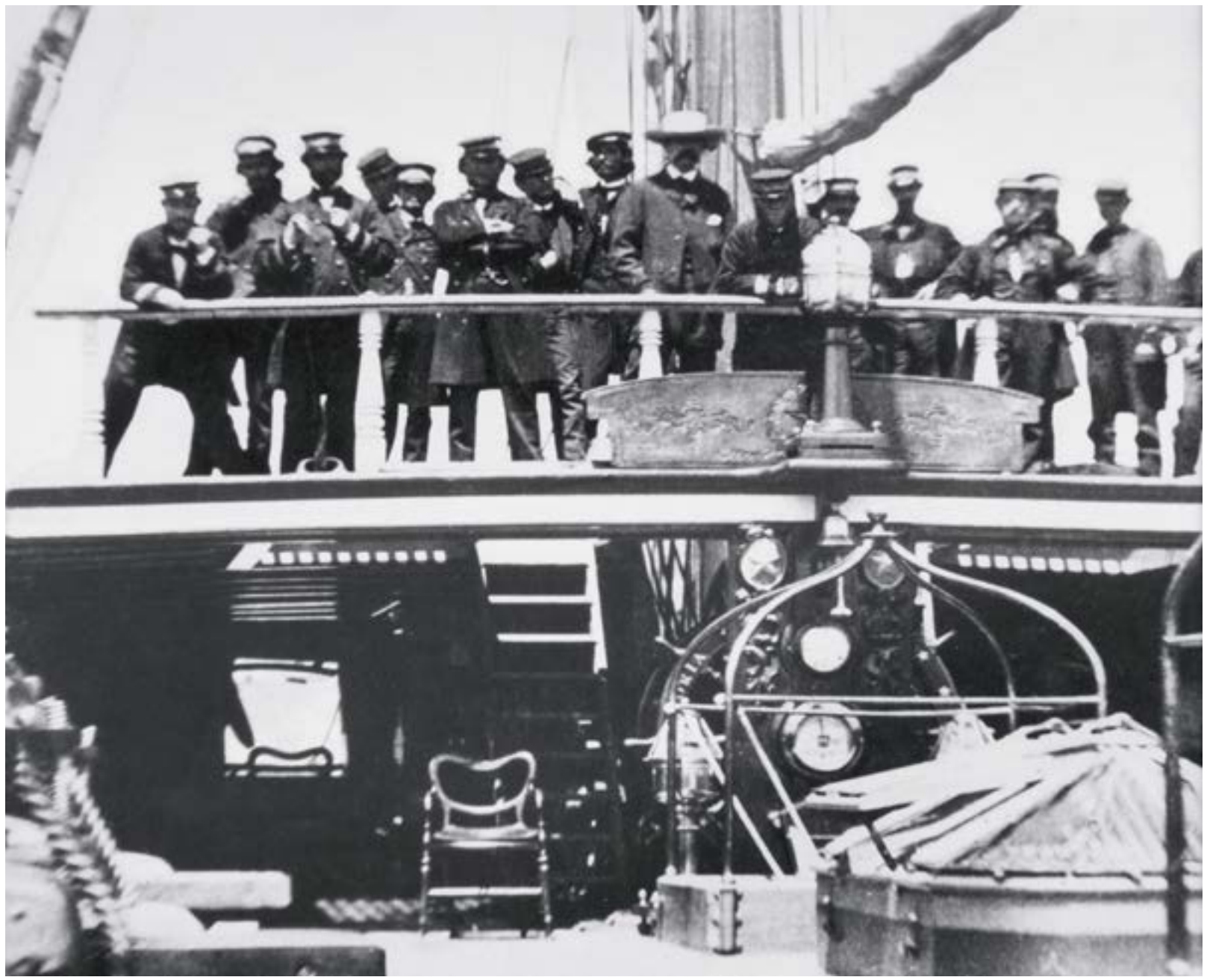
La decisión, que recayó en el capitán de corbeta Arturo Prat, fue tomada entre el intendente de Valparaíso y comandante general de Marina, Eulogio Altamirano, y el presidente de la República, Aníbal Pinto, quienes ordenaron la presencia del capitán Prat en el Palacio de La Moneda para recibir primero la oferta de la misión y luego sus lineamientos.[16] Magníficos deben de haber sido los tiempos cuando una misión, políticamente delicada y desarrollada por parte de un capitán de corbeta, podía ser asignada directamente por el presidente de la República. Mucho se ha debatido acerca de si esta actividad constituyó o no una acción de espionaje. Ciertamente, el capitán Prat se presentó a sí mismo como abogado y escritor, omitiendo su condición de marino chileno, mientras que sus instrucciones lo calificaban como "Agente Confidencial".[17] Por otro lado, también es efectivo que no realizó misiones clandestinas o de obtención de información reservada o secreta. Se limitó a observar, conversar y escuchar las opiniones del medio social en que se desempeñó.

Sus opiniones sobre la capacidad naval argentina no fueron positivas, constatando diversos problemas y limitaciones que afectaban su efectividad militar. Estos datos fueron relevantes para el proceso de toma de decisiones políticas de nuestro país. La claridad de los informes provistos, como han sido presentados por los investigadores Castagneto y Lazcano, resultó coincidente con la realidad y confirmados por la propia prensa argentina, que lamentaba el descuido de su fuerza naval, lo que solo se corregiría, y como consecuencia de la situación, con el encargo del blindado *25 de mayo*.

Este hecho, además, nos permite abordar un juicio que ha sido ampliamente debatido desde la perspectiva del rumor y la especulación, pero que no ha encontrado mayor sustento: la supuesta inquina o mala opinión que el Mando Naval habría tenido del capitán Prat. Algunos sugieren que su condición intelectual, sus estudios de Derecho y su evidente cultura les resultaban irritantes a otros oficiales que no alcanzaban su talla e incluso se ha llegado a decir que le habrían atribuido un carácter "poco militar".[18] Para otros, esta visión habría surgido de su defensa jurídica del teniente Uribe, a raíz de que este último contrajo matrimonio, sin la autorización correspondiente, con una divorciada inglesa durante su estadía en Gran Bretaña, cuando formaba parte de la tripulación de los blindados. Como fuere, el hecho claro es que difícilmente un oficial cuya carrera mereciera reparos hubiera podido ser promovido a cargos de la responsabilidad, la complejidad y la exposición como las que asumió Prat por directa decisión de sus superiores. Su comisión al Río de la Plata surgió, precisamente, por una sugerencia del almirante Williams y de Altamirano,[19] y fue aprobada por el propio presidente de la República. Antes que eso, y después también, se desempeñó en la Comandancia General de Marina e incluso al estallar la guerra fue asignado a una posición no menor en el Estado Mayor de la Escuadra, en un cargo que le permitió destacarse ante el Mando Naval y el Político Estratégico. Más que un "castigo" parece ser evidente que su posición era altamente respetada y considerada. Incluso uno podría especular que un oficial de menor talla profesional podría haber aprovechado dicha condición para hacer avanzar su carrera por la vía administrativa. No era el caso de Prat, quien añoraba estar embarcado y, sobre todo, un mando a flote propio, como quedaría en evidencia en abril de 1879.[20]

< Aníbal Pinto Garmendia, presidente de la República entre 1876 y 1881. Fotografía Spencer y Cía., 1876. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

^ Eulogio Altamirano Aracena —con amigos en el retrato—, intendente de Valparaíso y comandante general de Marina en 1876. Fotografía Spencer y Cía., 1891. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.



La crisis con Argentina se resolvió a fines de 1878 con la firma de un acuerdo provisorio entre ambas cancillerías, conocido como el Pacto Fierro-Sarratea, que preservó para Chile la vital soberanía sobre el estrecho de Magallanes, pero que a la vez cedió importantes sectores de territorio patagónico al país trasandino. Por este motivo, la prensa chilena lo criticó de manera particularmente fuerte y dura. Fue un revés importante para el presidente Pinto quien lamentaba, además, las consecuencias de la dura crisis económica que afectaba a Chile en dicho momento. Las noticias de que Bolivia pretendía violar el Tratado de 1874 y cobrar impuestos a las inversiones chilenas en Antofagasta constituyeron, realmente, una lluvia sobre mojado para nuestro país.

Prat permanecía ignorante de estos hechos e incluso se encontraba embarcado en el vapor de retorno a Chile. La sorpresa que le causó no ver, cuando el buque pasó a la cuadra de Lota, a los blindados y demás buques de la Escuadra, que normalmente se encontraban en dicha estación en sus preparativos de guerra, fue la primera señal de que algo extraño ocurría. La cercanía a los yacimientos carboníferos facilitaba la función de abastecimiento de los buques y les permitía dedicarse un mayor tiempo a operaciones de entrenamiento. Su ausencia era, por tanto, extraña. Algo pasaba. No podía saber Prat que ya desde enero los buques habían abandonado Lota para desplegarse primero a Valparaíso y después a Antofagasta y Mejillones,

transportando las fuerzas militares que desembarcaron, en dichos puertos, el 14 de febrero de 1879. Su objetivo, como sabemos, era impedir el remate de las propiedades chilenas y recuperar dicho territorio para el país, en virtud del incumplimiento de las autoridades bolivianas del referido tratado. La crisis previa al estallido de la Guerra del Pacífico comenzaba a desarrollarse.

Cuando llegó a Valparaíso, Prat rindió los resultados de su misión. Con la rectitud que lo caracterizó, devolvió los excedentes de los recursos que le habían sido asignados como viáticos para su viaje, y, ante el zarpe de la mayor parte de las unidades de combate, se le destinó, nuevamente gracias a sus habilidades profesionales, como ayudante de órdenes del comandante general de Marina y, posteriormente, como ayudante personal del secretario general de la Escuadra, Rafael Sotomayor, para quien los antecedentes de su título de abogado y la recomendación de Eulogio Altamirano lo convertían en una persona singularmente capacitada para el cargo.

Se encontraba en esta condición, a bordo del blindado *Blanco Encalada*, cuando tras la declaración de guerra del 5 de abril de 1879 y después de la resolución de los planes de guerra entre el Gabinete y el comandante de la Escuadra, almirante Juan Williams, le cupo ser el portador de la declaración de bloqueo del puerto de Iquique.

Esta responsabilidad fue acometida con su característica eficiencia y claridad de objetivos, desembarcando en el puerto, entonces peruano, e informando a las autoridades de la condición que lo afectaría, impidiéndose el tráfico comercial regular, so pena de captura y bombardeo.

< Fotografía de la corbeta *Esmeralda* tomada en 1861 en el puerto de Lota, mientras cargaba carbón. En la toldilla, con sombrero, se aprecia a Benjamín Vicuña Mackenna.

< Blindado *Blanco Encalada*. Construido en 1875, en los astilleros Earle's Shipbuilding, participaría activamente en la Guerra del Pacífico, siendo su acción más destacada la captura del monitor *Huáscar*. Fotografía Spencer y Cía., 1880.
Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

UN CONFLICTO EN CIERNES

Esta acción de Prat era el extremo final de una situación bastante delicada que afectaba al Estado chileno. Básicamente, y como han planteado diversos autores, no existía una claridad estratégica en torno a cómo desarrollar un conflicto con Perú. No existían objetivos claros y, por tanto, mucho menos una estrategia. Mientras el Gobierno favoreció un curso de acción clásico, que se había demostrado exitoso tanto bajo Cochrane en 1821, como luego en diversos momentos de las luchas contra la Confederación —es decir, un asalto directo sobre el Callao para proceder a destruir o capturar los buques ahí surtos—, el almirante Williams tenía una visión alternativa: bloquear el puerto de Iquique y sus exportaciones de salitre, que eran la principal fuente de ingresos del Perú. Según su juicio, esta situación forzaría a la Escuadra peruana a intentar levantar el bloqueo y librar una batalla naval en aguas abiertas, pese a su inferioridad.

La Escuadra chilena en 1879 en Valparaíso. Antes de iniciarse la Guerra del Pacífico, la fuerza naval chilena se componía de las siguientes unidades: los blindados *Cochrane* y *Blanco Encalada,* los más modernos y poderosos; la cañonera *Magallanes* y las corbetas de madera *O'Higgins* y *Chacabuco*. Otras unidades de menor poderío eran las corbetas *Abtao* y *Esmeralda* y la cañonera *Covadonga*. Óleo de T. Somerscales, 1889.
Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

Ambas aproximaciones tenían serias limitaciones conceptuales. Un ataque sobre el Callao, si se efectuaba de forma temprana, encontraría a los blindados peruanos, especialmente al *Huáscar* y la *Independencia,* aún en proceso de alistamiento. Desde el motín de Piérola, en 1877, ambos buques, junto a otras unidades de la Marina peruana, habían sido desarmados para prevenir nuevos alzamientos. Con su armamento desembarcado y en los arsenales y sus calderas desmontadas, se encontraban en condiciones de inmovilización. Pese a ello, la capacidad de las fortalezas del Callao se había demostrado como formidable en 1866 y, al decir del almirante Nelson, un fuerte es algo a lo que un buque debe siempre tratar de evitar. El plan del almirante, por su parte, padecía también de defectos conceptuales bien complejos.[22] Por un lado, pretendía que una fuerza reconocidamente inferior y aún no operativa tomara la decisión de desplazarse a Iquique y plantara batalla en las mejores condiciones posibles para la Escuadra chilena. Williams le pedía, básicamente, que se suicidara, olvidando que la opción del corso estaba abierta y que, además, el Perú requería desplazar a su ejército de línea a Tarapacá, específicamente, a Arica, misión para la que ambos blindados, junto a las demás unidades de su Escuadra eran necesarios, mucho antes de ir a desafiar a la Escuadra chilena. Más todavía, las propias líneas de comunicaciones chilenas permanecían abiertas y expuestas a un ataque. Como Langlois lo mencionara hace ya más de un siglo, en Antofagasta se concentraba el Ejército chileno, dependiente de un enorme esfuerzo logístico sobre la base de los transportes de diversas líneas navieras incorporadas al servicio nacional.

Claramente, quedaba en evidencia la ausencia de una preparación para un conflicto contra el Perú y Bolivia. La decisión, después de un extenso período de intercambio de mensajes y opiniones, favorecería finalmente a la alternativa del almirante. La Escuadra se concentraría sobre Iquique y le impondría bloqueo. Nuestro protagonista tendría, por tanto, la función de informar a las autoridades peruanas de dicha situación.

El bloqueo sobre Iquique fue extremadamente tedioso y, además, generó toda clase de críticas desde la prensa e incluso la elite política chilena. Más de algún viajero, en retorno desde el Perú, sería recibido por Williams para debatir la estrategia. Cuesta pensar una situación menos apropiada. Pero, Arturo Prat ya no estaba en Iquique, sino en Valparaíso, recibiendo el máximo premio que un oficial de Marina puede recibir en tiempos de guerra: ¡su propio buque!

La cañonera *Covadonga* era la última unidad naval chilena aún no alistada para las operaciones. Probablemente la de menos valor militar, no había existido hasta el mes de abril de 1879 un excedente de capacidad de trabajo en el arsenal ni personal en el depósito de marineros para poderla tripular. Claramente, la pequeña y vieja *Covadonga* no era mucho, pero para cualquier marino con su corazón bien puesto era un sueño en comparación a un trabajo administrativo. Más aún, uno embarcado donde podía ser testigo en primera persona de la conducta del buque anfitrión sin poder intervenir en su manejo.

La *Covadonga* requería extensos trabajos, pero la decisión de actuar sobre ella por parte de Prat sería enorme. Llegaría hasta el extremo de devolver él mismo al servicio a un antiguo guardiamarina del que había sido instructor, a quien embarcaría como ayudante de órdenes.[23]

La llegada de la *Covadonga* a Iquique tuvo lugar el 10 de mayo, junto a la *Abtao*, entonces al mando del capitán de corbeta Carlos Condell. Con la llegada de estos buques, la Escuadra completa estaría surta en Iquique, bloqueando el puerto, pero ya había rumores de un cambio drástico de planes.

El almirante Williams estaba comprobando en forma práctica la inviabilidad de su plan. Los peruanos no reaccionaban de la forma esperada y, si bien se trabajaba en la recuperación de sus buques en Callao, nada indicaba que su intención fuera librar una batalla naval clásica. Peor aún, la presión tanto de círculos políticos como de la prensa, manifestaba una creciente impaciencia respecto a la inactividad de la Escuadra. Algo había que hacer y el almirante comenzaba a tener segundas opiniones sobre un asalto sobre el Callao.

Su plan, finalmente, era arriesgado, pero de poder implementarse prometía un rápido resultado, la destrucción de los blindados enemigos y la consolidación del control del mar para la Escuadra chilena, que podría así impedir cualquier ataque a la costa chilena o sus vías de comunicaciones, mientras que a la vez podría aislar al teatro de operaciones de Tarapacá e impedir nuevos refuerzos al Ejército del Perú.

La operación consistiría en introducir la corbeta *Abtao*, buque de dimensiones relativamente grandes para su clase, con más de dos mil toneladas de desplazamiento y adquirida de emergencia durante la guerra de 1866. Este buque

^ Oficiales en el alcázar y la toldilla de la corbeta *Abtao*.

> Oficialidad de la corbeta *Abtao* con su comandante Aureliano Sánchez, al centro, días antes del combate con el *Huáscar* en Antofagasta, el 28 de agosto de 1879.

había sido construido por especulación en el marco de la Guerra de Secesión norteamericana, para ser empleado por la Marina confederada como un buque forzador del bloqueo de sus puertos y aplicado de forma durísima por la Marina nordista. Extremadamente rápido, sus máquinas eran especialmente delicadas y representaban un permanente dolor de cabeza en términos de mantenimiento. Había pasado parte importante de su vida operativa reducida a un pontón o navegando exclusivamente a la vela. Ahora, se proponía emplearlo como un brulote, cargado de explosivos y materiales incendiarios, e introducirlo dentro de la dársena de Callao para hacerla chocar contra alguno de los blindados peruanos y así hundirlo. Una misión así sería extremadamente delicada y compleja, por lo que se destinaría al comandante Manuel Thomson como comandante del buque.

A la fecha, Thomson ejercía como comandante de la *Esmeralda*, por lo que el transbordo dejaría a este buque sin comandante. A su vez, el comandante de la *Abtao*, capitán Carlos Condell, quedaría sin mando a flote.

Como la decisión de Williams no era levantar el bloqueo de Iquique mientras desarrollaba el ataque, se dejaría en función de bloqueadores a dos buques. La *Covadonga* de Prat era una decisión obvia. Buque lento y poco relevante en términos de potencial táctico, dejarlo a cargo del bloqueo era una decisión natural y que permitía aprovechar de forma útil su reducido valor militar. Sin embargo, su comandante, Arturo Prat, era más antiguo que Carlos Condell y no

resultaría razonable entregar la *Esmeralda* a Condell mientras que el jefe del bloqueo permanecía como comandante de un buque menor. La decisión de Williams, por tanto, fue enrocar a los comandantes, enviando a Prat a su vieja conocida, la *Esmeralda*, mientras Condell tomaba el mando de la *Covadonga*. La asunción por Prat del mando de la *Esmeralda* tuvo lugar el 11 de mayo de 1879, diez días antes del célebre combate.

Al asumir el mando de la vieja corbeta, Prat solo llevaría a su ayudante de órdenes desde la *Covadonga,* pero en su nuevo buque encontraría una serie de viejos amigos, como los tenientes Serrano y Uribe. Es claro que la *Esmeralda* no le guardaba demasiados secretos a Prat, quien había desarrollado su carrera profesional en íntima relación con el buque, pero las condiciones estaban lejos de ser óptimas. Si bien su casco se encontraba en buenas condiciones después de sus reparaciones en 1875,[24] y su batería había sido incrementada con una serie de piezas Armstrong rayadas de 40 y de ánima hexagonal de 32 libras, sus máquinas estaban en condiciones deplorables. Lo más complejo —a la luz de los eventos posteriores— es que el comandante Thomson se llevó con él las partidas de abordaje previamente entrenadas, las que a su vez se llevaron todo el equipo preparado por ellos, como chuzos, espías preparadas para amarrar al buque con un adversario, etcétera. Prat se lanzó con gran entusiasmo a preparar una nueva partida de abordaje con todos sus implementos. Lamentablemente, todos los aperos no estuvieron preparados para el 21 de mayo, como quedó trágicamente demostrado en el segundo abordaje del *Huáscar*, liderado por el teniente Serrano. Pese a que se emplearon los medios preparados, estos demostraron ser insuficientes, particularmente las espías o cuerdas con las que se esperaba amarrar a ambos buques e impedirle al *Huáscar* separarse.

La función del bloqueo sería asumida por Prat el día 16, en que zarpa Williams con el resto de la Escuadra en dirección al Callao, tras serle confirmada la presencia de los buques peruanos por el capitán del vapor de la carrera. Las instrucciones que deja a Prat son específicas y se refieren esencialmente a determinaciones administrativas relativas al movimiento de los transportes, así como una serie de documentos de correspondencia para enviar al Gobierno. Pese a la cuasi

certeza de que la división bloqueadora no entraría en acción, diversas fuentes consignan que en la despedida de Prat del almirante en el portalón del *Blanco Encalada*, le habría expresado la decisión de abordar el buque enemigo.[26] Esta expresión ha sido considerada muchas veces como una mera señal de voluntad o valor, mientras que otros la ponen en duda por considerarla improbable. Nos parece, sin embargo, que ahí se expresaba el profesor de Táctica Naval. El abordaje era una táctica perfectamente viable en el período y había sido practicada de forma sostenida en los conflictos navales recientes. Destacaba en especial la guerra civil norteamericana, donde muchas acciones costeras se habían resuelto de esa forma, particularmente la captura de forzadores del bloqueo; le permitía superar el diferencial de potencia de fuego que le presentaría una acción contra una unidad mayor del enemigo.

Prat estaba agudamente consciente de que con su batería de cañones de 40 libras no podría perforar el blindaje del *Huáscar* o la *Independencia*, por lo que la única forma realista de forzar un resultado favorable a la acción sería un abordaje al buque enemigo, donde la superioridad de su potencia de fuego y la protección de su blindaje quedarían anuladas al reducirse la acción a un combate cuerpo a cuerpo. Prat estaba hablando en serio, estaba pensando en cómo conseguir una victoria en condiciones difíciles. Su mente se concentraba en un problema y le buscaba solución. Lejos de su modestia estaba el buscar la gloria personal, como ya lo había expresado antes.[27] Él buscaba servir a su patria como oficial de Marina y conseguir la victoria en combate en dicho propósito. Su tripulación también lo tenía claro y se adivina una humana preocupación en la carta de uno de sus tripulantes escrita a su madre el día 14 de mayo: "Toda la tripulación de la corbeta *Esmeralda* ba a pelear de abordaje de manera que toda la tripulación ba a morir aogada [sic]".[28] No todos podían compartir el temple de su comandante, pero nadie dudaba de cumplir sus órdenes. Hombres al fin, pero marinos que cumplirían sin dudar su deber, como lo demostrarían tan contundentemente el 21 de mayo.

Los pocos días de espera hasta el combate serían de profundo tedio para los tripulantes, los que más allá de las labores propias del buque y de la preparación de los implementos de la nueva partida de abordaje, no tenían mayores entretenimientos. Un experimento que vería la detonación por acción eléctrica de un cuero de animal

relleno de explosivos, tendría una inesperada influencia en el combate, pues generaría la impresión en los observadores peruanos en Iquique de que la *Esmeralda* estaba rodeada de minas, o como se los denominaba en el período, torpedos. Esto tendría una fuerte influencia en la conducción del combate por parte del comandante Grau el 21 de mayo, quien no se decidiría a emplear el espolón hasta que la *Esmeralda*, moviéndose lentamente para alejarse del tiro peruano desde la costa, despejara esa duda.

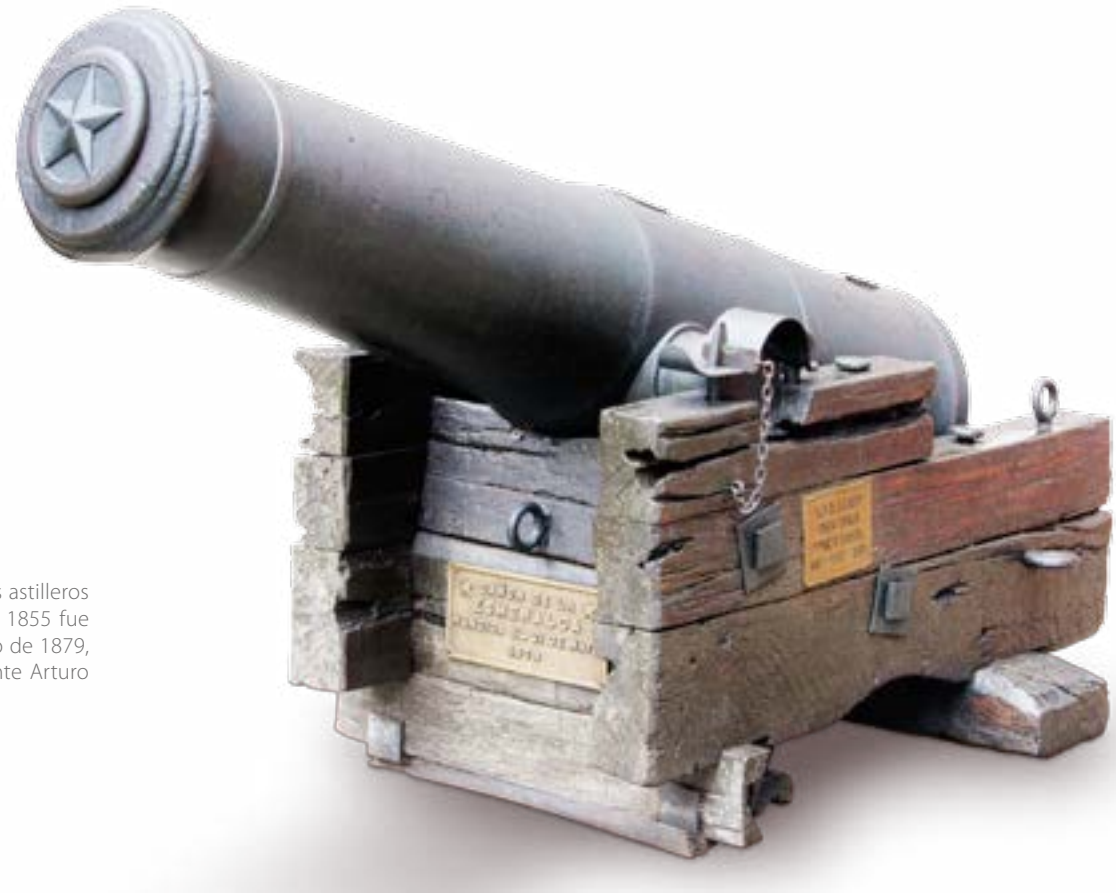
Pero el drama del 21 de mayo comenzaba a tejerse también desde la perspectiva peruana. Completadas sus reparaciones y alistamiento, los buques peruanos dejaron Callao el mismo 16, pocos momentos después de que el vapor inglés de la carrera los viera atracados a la dársena. El zarpe fue impresionante: la única vez en la guerra que el grueso peruano dejó el puerto de forma conjunta, con el *Huáscar,* la *Independencia* y además los dos viejos monitores fluviales *Atahualpa* y *Manco Cápac*, los que sin embargo retornaron a corto plazo debido a sus muy limitadas condiciones mecánicas y de tenida de mar. Como fuere, los dos blindados oceánicos, junto a los transportes *Chalaco*, *Limeña* y *Oroya*, cargados de pertrechos, tropas y, en este último, nada menos que el propio presidente Prado, que buscaba viajar al teatro de operaciones para asumir la conducción de las operaciones en presencia.

Esta gran formación se cruzó con la Escuadra chilena a pocas millas de distancia durante el día 19, cubiertas ambas formaciones de la otra por causa de la niebla y navegando los peruanos cercanos a la costa para poder inquirir noticias.

Williams arribó al Callao el 21 de mayo, donde tras dar las instrucciones para el ataque, sufrió la amarga desilusión de comprobar la ausencia de las unidades pesadas enemigas. El Callao estaba vacío y las semanas de vacilaciones se demostraron como nefastas.

Pero lo peor había ya ocurrido. Arribando a Arica el día 19, Grau se enteraba por telégrafo de que la Escuadra chilena solo dejó a la *Esmeralda* y la *Covadonga* a cargo del bloqueo. Dejando los transportes y al presidente en Arica, zarpaba al anochecer en dirección a Iquique, con el objeto de levantar el bloqueo y conseguir una rápida victoria.

Mal podría predecir lo que ocurriría el 21 de mayo en Iquique.



‹ Corbeta *Esmeralda*. Se comenzó a construir en 1854, en los astilleros de Enrique Pritcher, en Inglaterra. El 18 de septiembre de 1855 fue lanzada al agua. Fue hundida gloriosamente el 21 de mayo de 1879, en el Combate Naval de Iquique, al mando del comandante Arturo Prat Chacón. Fotografía Spencer y Cía., 1879.
Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

› Cañón de la *Esmeralda*.
Colección Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.

21 DE MAYO DE 1879

Asumida la situación táctica y confirmada la información de que los buques que se presentaban ante Iquique efectivamente eran las unidades capitales del enemigo, Prat emitió su inmortal arenga. De esta existen diversas versiones. La más tradicional y pulida ha sido recogida por diversas publicaciones.[29] A nosotros nos parece más apropiada la versión narrada por Eloy Caviedes,[30] corresponsal de *El Mercurio de Valparaíso* en la Escuadra, quien nos lega una versión quizá más rústica, pero que nos parece mucho más sentida y propia del alma de una persona como Prat, que asumía fríamente el mando en una situación desesperada y tomaba las diferentes disposiciones para la acción [ver página 149]. Y es que no podemos olvidar que lo que para nosotros hoy es una arenga heroica de una acción de la que conocemos el resultado, para Prat y sus hombres esta fue la disposición táctica de una acción de combate que se veía difícil y complicada, pero que no se alejaba de las experiencias que Prat había estudiado académicamente o, más directamente, experimentado en la *Covadonga* en 1865 bajo el mando de Thomson.

La acción inicial, donde Prat pone hábilmente a su buque a cubierto del tiro enemigo al interponerla ante el puerto peruano, es altamente exitosa. El rendimiento de artillería del *Huáscar* fue especialmente pobre y durante más de una hora el fuego peruano consigue un impacto que solo causa daños menores. Es solo el tiro desde tierra con artillería de campaña del Ejército peruano el que fuerza a Prat a abandonar su posición. Cuando está moviéndose lentamente para alejarse del tiro de tierra, ocurre el desastre. En ese momento, Grau, frustrado ante la escena de una acción considerada originalmente como simple pero que se enredaba cada vez más, y en la que al bochorno del pésimo resultado del tiro de sus grandes cañones de 300 libras se abría ahora la opción de terminar rápidamente el problema con el uso de su espolón, se lanza sobre el buque chileno a toda máquina.

› *El abordaje al Huáscar.* Óleo de fray P. Subercaseaux. Pese a contener varios errores históricos, la obra reproduce con gran dramatismo el salto inmortal de Prat y sus camaradas. El héroe se dirige hacia la torre, mientras en el castillo yace exánime el sargento Juan de Dios Aldea. A punto de saltar, se ve al soldado Arsenio Canave. La torre de Coles del *Huáscar* aparece más adelante respecto a las distancias reales; seguramente se trata de una licencia que se tomó Subercaseaux —uno de los más importantes pintores de temas militares— para representar en un espacio limitado la infinita valentía de los marinos chilenos.
Colección Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.

sobre la cubierta del Huascar que se dirijia hacia la torre espada en mano y luego caer herido de muerte viniendose inmediatamente a popa el teniente Uribe para asumir el mando del buque". - Tal relacion me impresiono profundamente pues perdiamos asi al mas noble y digno jefe que haya podido tener nuestra Armada y a quien le debia siempre particulares aprecios que correspondia con la mas sincera y abnegada devocion. Dios habra de tener su alma donde solo caben los que han sabido ser grandes en la tierra, la del Comandante Prat era grande entre los mas grandes!

Siguiendo pues, los impulsos de nuestro malogrado Comandante, el Teniente Serrano se encargo de preparar el abordaje del Huascar en su proximo espolonazo pues el que acababa de darnos, no habia producido perforacion alguna en nuestro casco pues segun pude ver antes de venir a cubierta, los pañoles de popa estaban intactos. Sucedio que al gobernar el Comandante para evitar el espolonazo, la corbeta sin suficiente andar, no obedecio rapidamente al timon, y asi vino a quedar junto al espolon la mesa de guarnicion de la jarcia de babor del palo de mesana como lo indica el croquis de seccion horizontal y el espolon como en la seccion vertical

No habia pasado mucho rato, cuando el Huascar por segunda vez se dirije sobre nosotros, y esta vez el buque habia perdido todo control sobre sus movimientos pues el ingeniero Hyatt, daba cuenta de que la maquina no funcionaba y el agua de los calderos habia llegado hasta los fogones apagandolos y pedia autorizacion

para hacer subir a su personal a cubierta, Este espolonazo del Huascar fué dado a proa en la amura de estribor penetrando en espolon bien en el costado nuestro, por donde empezo a hacer bastante agua el buque. El teniente Serrano acompañado de unos catorce hombres salto sobre el Castillo del Huascar, llevando una esper de cabo para amarrar a los dos buques e intentar un verdadero abordaje, como asi mismo se proveyo de un cincel y martillo para sabotear el engranaje de la torre y evitar sus movimientos giratorios. Todos estos proyectos no tuvieron el exito esperado, pues la base principal fallo, la que era el conseguir amarrar los dos buques uno junto al otro y el tiempo disponible era muy corto, viendo el "Huascar" sus maniobras a todo fuerza atras despues del espolonazo. El bravo teniente Serrano cayo tambien herido, como la mayor parte de los que saltaron junto con él sobre el Castillo del Huascar. Como en el espolonazo anterior al chocar con nuestro costado disparo tambien sus dos piezas de grueso calibre a tocapuntos haciendo nuestra cubierta [illegible] los proyectiles en su trayecto.

El Doctor Guzman viene a avisar que es muy crecido el numero de heridos y que se ha visto obligado, para calmar los dolencias de los incurables, a darles cloral y pide la aprobacion del Comandante, al mismo tiempo que el Señor Hyatt, habia caido herido de muerte antes de bajar a la maquina.

El Comandante Uribe ordena entonces, abrir las portas, pero en ese momento, el Huascar por tercera vez vuelve a dirijir su proa sobre nosotros, haciendo todos medios a medio del buque contra nuestro costado de babor y casi partiendolo en dos, disparando sus piezas de grueso calibre, momentos despues

Hojas del cuaderno bitácora del guardiamarina Arturo Wilson, sobreviviente del Combate Naval de Iquique, en que narra el enfrentamiento entre la *Esmeralda* y el *Huáscar*. Junto al dibujo, en la página de enfrente, se puede leer: "Sucedió que al gobernar el Comandante para evitar el espolonazo, la corbeta sin suficiente andar, no obedeció rápidamente al timón, y así vino a quedar frente al espolón la mesa de guarnición de la jarcia de babor del palo de mesana como lo indica el croquis de sección horizontal y el espolón como en la sección vertical".
Colección Escuela Naval "Arturo Prat", Valparaíso.

Con el poco gobierno que le queda al buque, Prat ordena caer y el espolonazo da a la altura del palo de mesana, impactando por babor en un sector de la obra viva que se curva cerrando las líneas hidrodinámicas de la popa. El golpe no afecta gravemente al buque chileno, pero Prat, apostándolo todo, se lanza al abordaje. Grau, temiendo exactamente lo que Prat se propone, ordena descargar su batería pesada precisamente en el momento en que impacta y luego en el que se retira. Los pesados cañones de 300 libras descargan metralla que barre la cubierta del buque chileno. La orden de Prat, emitida desde la toldilla queda muda al morir el corneta de órdenes. Solo lo siguieron el sargento mayor de infantería de Marina, Juan de Dios Aldea, y un soldado. Armado de su sable y una pistola, Prat salta al castillo de proa del blindado peruano y se dirige decididamente a la torre blindada de mando. Consigue disparar sobre el teniente Jorge Velarde antes de caer muerto por un impacto de fusil en su cabeza.

Moría como un héroe, pero sobre todo como un comandante de buque que buscaba cumplir con su deber: conseguir la victoria más allá de las limitaciones materiales. Como alguna vez refiriera Lord Cochrane, "la palabra imposible no debe de existir en el vocabulario de la Armada de Chile". Arturo Prat murió siendo fiel a esa primera divisa de nuestra Marina. No fue un sacrificio buscado, no fue un suicidio. Allí radica el resumen de una carrera naval ejemplar, iniciada en la Escuela Naval del Estado tan atrás como 1858 y desarrollada a cada paso: embarcado, en tiempos de paz y guerra, en tierra o en las más diversas comisiones. Prat fue, claramente, el arquetipo de un oficial de Marina chileno.

Luego, Arturo Prat fue reconocido desde diversos aspectos de su acción. Pasaría a ser un héroe nacional. William Sater reconoce en él una imagen global, que provee un arquetipo que trasciende al servicio naval y lo convierte en una imagen especialmente rica del paradigma del ciudadano de una república liberal tal y como se la entendía en el siglo XIX. Una persona de fuerte inquietud ciudadana, participativa e interesada en el bienestar de su sociedad, activo en mejorarla y que no se limitaba intelectual o políticamente, pero siempre actuando desde la mesura y la tolerancia.[31] Quizá no cabe mejor definición y cumplido a un miembro de una institución militar que ser considerado nuevamente, como antaño, el mejor representante de su sociedad. Nos recuerda el concepto del hoplita, el soldado ciudadano ateniense, que consideraba como parte de su carga política y social el asumir la defensa de su país. En el caso de Prat, su condición de marino era profesional, pero eso no lo reducía en su condición ciudadana, quizá incluso la acrecentó. Por ello se ha convertido en el héroe más reconocido e integrador de nuestra sociedad, porque es un reflejo de lo mejor que Chile puede esperar de un ciudadano. Y lo hizo desde la Armada de Chile, desde su condición de oficial de Marina, líder de hombres, en paz y guerra.

« *Combate Naval de Iquique.* Óleo de T. Somerscales, 1881. Colección Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.

‹ *La Escuadra chilena*, marca de cigarros puros registrada en 1884 por el comerciante Tomás Solar Reyes de Valparaíso.

^ Tapa de cabrestante de la corbeta *Esmeralda*. Extraída en 1887 por el capitán de buzos Víctor Perini Mazotte y adquirida por el industrial salitrero John Thomas North, quien las hizo adornar con figuras simbólicas en relieve y con el nombre de los héroes del 21 de mayo de 1879.
Colección Escuela Naval "Arturo Prat", Valparaíso.

Arthur Prat

Muchachos: La contienda es desigual, pero ¡ánimo y valor! Nuestra bandera no se ha arriado nunca ante el enemigo; espero, pues, que no sea esta la ocasión de hacerlo. Mientras yo viva, juro que tal cosa no sucederá, y si muero, quedan mis oficiales, que sabrán, no lo dudo, cumplir con su deber.

Espada de Arturo Prat.
Colección Escuela Naval "Arturo Prat", Valparaíso.

[...] *tengo la conciencia de que el distinguido jefe que, arrostrando el furor de innobles pasiones, sobreexcitadas por la guerra, tiene hoy el valor, cuando aún palpitan los recuerdos de Iquique, de asociarse a mi duelo y de poner muy alto el nombre y la conducta de mi esposo en esa jornada, y que tiene aún el más raro valor de desprenderse de un valioso trofeo, poniendo en mis manos una espada que ha cobrado un precio extraordinario por el hecho mismo de no haber sido jamás rendida.*

Carmela Carvajal, viuda de Prat, en carta al
almirante Miguel Grau, comandante del *Huáscar*.
Valparaíso, agosto de 1879.

El monitor Huáscar: un buque histórico

FERNANDO WILSON L.

‹ Monitor *Huáscar*. Fotografía Spencer y Cía., *ca*. 1881. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

› Compás magnético del monitor *Huáscar*. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

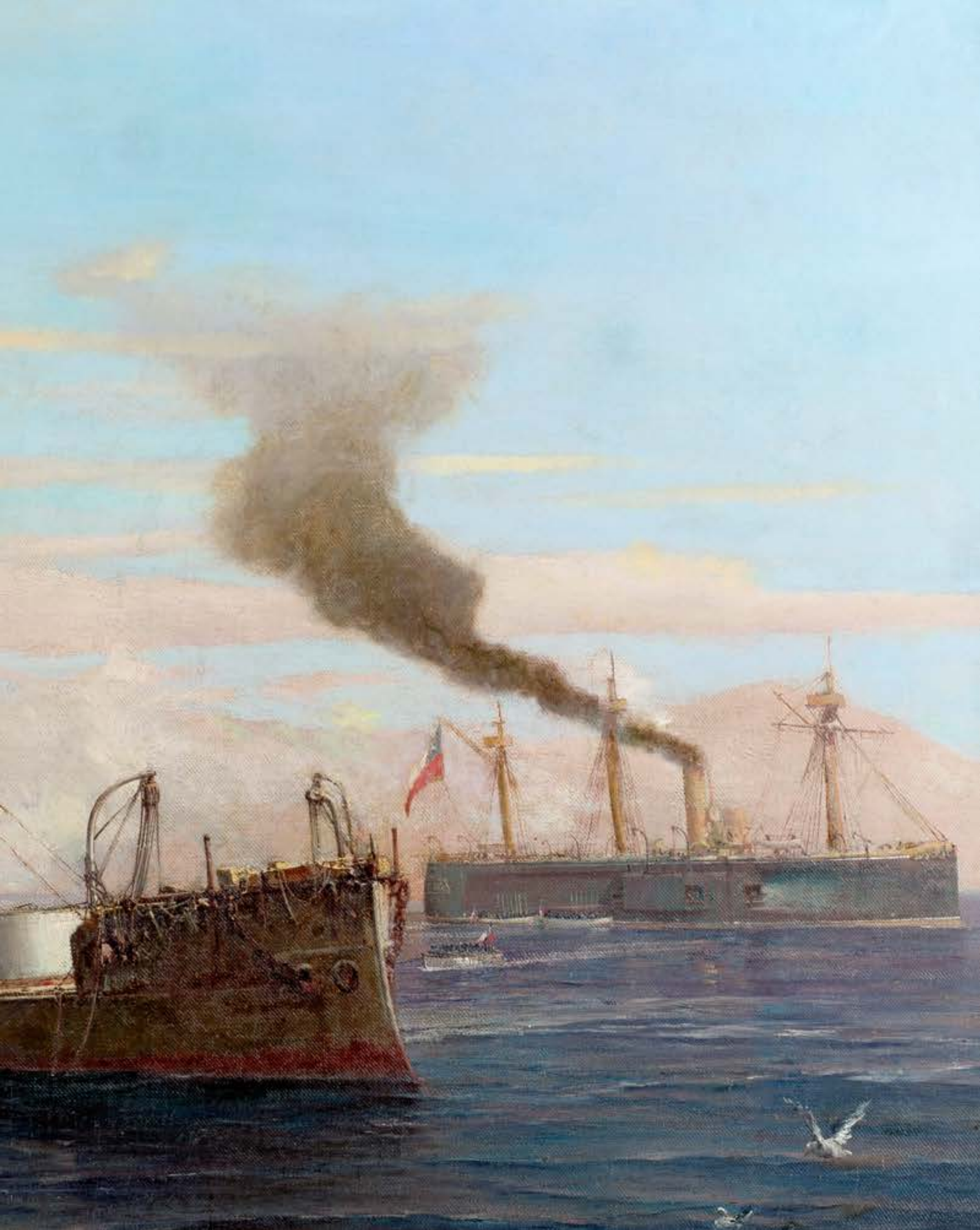
El monitor *Huáscar* es uno de los buques con mayor historia de América Latina. Solo anticipado por cinco años por la fragata blindada HMS *Warrior* de 1860, es el segundo blindado más antiguo preservado en el mundo. Su diseño y su historia al servicio del Perú y de Chile lo convierten en un buque único y de un valor que puede ser considerado mundial.

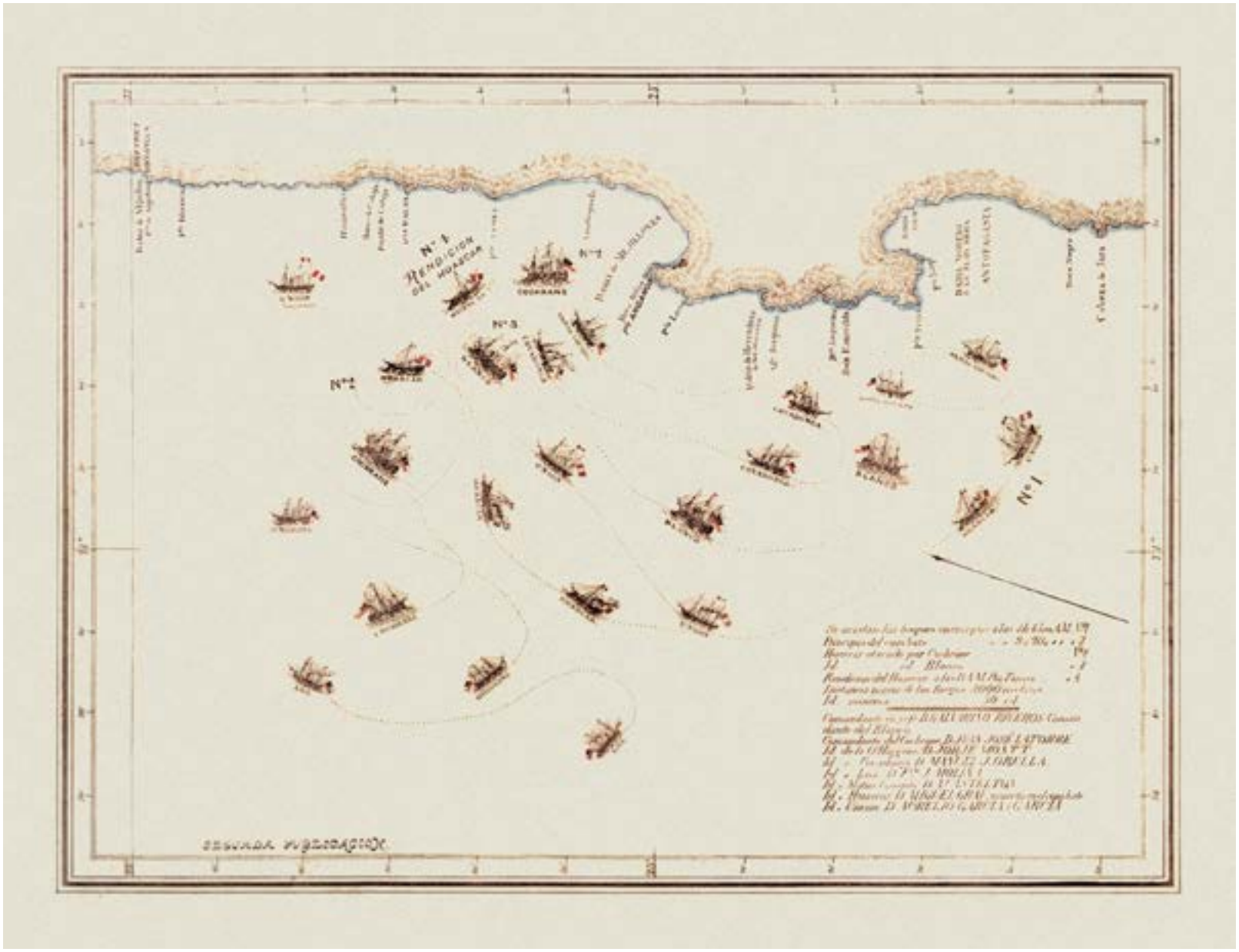
Fue encargado en agosto de 1864 al astillero Laird Brothers por el Gobierno del Perú, con el objeto de reforzar el poder naval peruano para hacer frente a la amenazante Escuadra española. El contrato, por un total de 81.000 libras esterlinas, exigió la entrega en un plazo inusualmente breve de 12 meses.

Diseñado por Cowper Coles, capitán de navío que introdujo la torre de artillería giratoria en la Royal Navy, el *Huáscar* combinaba una serie de tecnologías de última generación. Con escasas 1.700 toneladas y 60 metros de eslora, el buque alcanzaba la entonces elevada velocidad de 12 nudos. Su silueta baja permitía que su espolón y sus dos cañones de 300 libras de la torre giratoria pudieran ser usados ofreciendo el menor blanco al enemigo. "Ariete acorazado" para unos, "buque torre" para otros, su denominación como monitor obedece a los blindados fluviales norteamericanos, el primero de los cuales había protagonizado la batalla de Hampton Roads en 1861.

La construcción del buque estuvo a cargo del capitán de navío chileno al servicio del Perú, José María Salcedo, quien además fue su primer comandante y lo trajo al Pacífico en 1866.

Durante su servicio en la Marina peruana, el *Huáscar*, con Nicolás de Piérola a bordo, enfrentó a las fragatas británicas HMS *Shah* y *Amethyst* en mayo de 1877, frente a Pacocha, cuando el caudillo se sublevó contra el gobierno oficial del Perú. El combate resultó inconducente, pero a los pocos días el buque fue entregado al Gobierno, que lo desarmó para evitar nuevos motines.





Un año después se gestaba el conflicto entre Chile y Bolivia, mientras Perú intentaba mediar entre ambos países. Paralelamente, se desarrolló una desesperada recuperación del poder naval, incluyendo al *Huáscar*.

El comandante Miguel Grau no quedó completamente satisfecho con las condiciones del buque, resintiendo la ausencia de munición perforante Palliser y la inexperiencia de su dotación, compuesta mayoritariamente por extranjeros contratados y marinería sin experiencia.

Sus aprensiones se confirmaron el 21 de mayo en Iquique, cuando su tiro de artillería fue desilusionante y se vio obligado a usar su espolón para terminar con el buque chileno. Esa acción deformó la pieza y ocasionó numerosos daños en las estructuras no blindadas, los que afectaron al buque durante las operaciones, hasta fines de agosto. Pese a ello, Grau pudo atacar a los buques chilenos en Antofagasta y además capturar al transporte *Rímac,* que llevaba a bordo parte importante del Regimiento de Caballería Carabineros de Yungay.

Luego de ser reparado en el Callao, desprovisto del palo trinquete que obstaculizaba su artillería y con su comandante ascendido a contralmirante, el *Huáscar* motivó un escándalo político en Chile, que llevó a un cambio de mando en la Escuadra chilena.

En una de sus incursiones, para interrumpir el abastecimiento al Ejército chileno en Antofagasta, el *Huáscar* fue interceptado por la Escuadra chilena frente a Punta Angamos, el 8 de

octubre de 1879. El *Huáscar* consiguió algunos impactos sobre el blindado *Cochrane,* sin perforar su coraza ni afectarlo seriamente, mientras que los buques chilenos —usando munición perforante Palliser de 9"— lo alcanzaron repetidas veces, perforando su coraza, su torre giratoria y su torre de mando blindada, causando la muerte del almirante Grau. Finalmente, fue capturado por tripulantes del *Cochrane* y llevado a Valparaíso para su reparación.

Rearmado con modernos cañones de 8" de retrocarga y con un nuevo puente de dos cubiertas, el *Huáscar* estaba nuevamente listo y sirviendo ahora con bandera chilena. La Escuadra lo utilizó para bloquear Arica, donde el 27 de febrero de 1880 enfrentó a las defensas del puerto. En esta acción murió el primer comandante chileno, Manuel Thomson, impactado por una granada de 500 libras del monitor *Manco Cápac*. Reemplazado por Carlos Condell, continuó las operaciones hasta el fin de la guerra.

En 1888, al mando de Luis Uribe, llevó a Valparaíso los restos mortales de Prat, Serrano y Aldea a su sepultura en el monumento a la Marina.

Para el estallido de la guerra civil de 1891, el *Huáscar* fue tomado por dotaciones congresistas, que lo usaron para tomar Taltal y para apoyar las operaciones que los llevaron a la victoria en dicho conflicto.

El *Huáscar* siguió cumpliendo un importante rol ante la crisis con Argentina por los límites australes, hasta que en 1896 fue finalmente dado de baja, permaneciendo como pontón por varias décadas. En 1917 le correspondió actuar como ténder de los submarinos clase H recién llegados a Chile.

En los años siguientes, el buque fue languideciendo en mantenimiento y apariencia hasta 1934, cuando se lo declaró memorial histórico. Un primer refit, desarrollado entre 1951 y 1952, le devolvió una condición básica. Un segundo trabajo mucho más extenso y profundo, que se desarrolló entre 1971 y 1972, lo convirtió en la reliquia histórica que se puede visitar hoy en la Base Naval de Talcahuano, en la configuración chilena final, con palo trinquete reinstalado, cañones Armstrong de 8" y puente de dos cubiertas.

En sus cubiertas se recuerda con igual reverencia el heroísmo de Prat, Grau y Thomson. Tal es el valor y el reconocimiento de este histórico buque, que le fue otorgado el Maritime Heritage Award del World Ship Trust en 1995.

El *Huáscar* permanece hasta hoy en su fondeadero, recordando con su perfil clásico las glorias de las dos Marinas enfrentadas en 1879, entregando un testimonio único de la tecnología naval de mediados del siglo XIX. Sin duda alguna, un buque único.

« *Combate de Angamos*. Óleo de T. Somerscales. Colección Comandancia en Jefe de la Armada, Valparaíso.

‹ Croquis de la rendición del *Huáscar* en Punta Angamos, 8 de octubre de 1879.
Colección Biblioteca Nacional de Chile, Santiago.

‹ Emplazamiento actual del monitor *Huáscar*, como museo flotante en Talcahuano.

El rescate de la Esmeralda

BÁRBARA DE VOS E.

El día domingo 23 de mayo de 1875 fue un día tranquilo para los habitantes de Valparaíso. Aun cuando soplaba un cálido viento norte y el barómetro había descendido indicando tormenta, nadie esperaba los acontecimientos que se desencadenarían al día siguiente.

El 24 por la mañana el mar estaba gris y con una fuerte marejada. Temprano comenzó a llover y a soplar un viento que hacía peligrar las techumbres de las casas; se estaba desarrollando un enorme temporal. La Escuadra se hallaba casi en su totalidad fondeada en el puerto; a primera hora la *Covadonga* y la *O'Higgins* prendieron sus calderas y se fueron mar adentro a capear el temporal,[1] mientras que el *Valdivia,* el *Maipú* y la *Esmeralda* permanecieron anclados y amarrados a boyas en la bahía.

Antes de almuerzo el *Valdivia* rompió sus amarras y se precipitó sobre la *Esmeralda* en forma reiterada hasta que le quebró el bauprés, la cual a su vez se soltó de las cadenas que la ataban embistiendo al *Maipú*; a la una de la tarde la *Esmeralda* estaba al garete con la proa destruida y el palo trinquete rendido. Inútiles resultaron los intentos del teniente Constantino Bannen y de la tripulación por controlar la nave. Se encendieron las calderas, pero estas no tuvieron la fuerza requerida por la situación. Todo presagiaba un inminente naufragio.[2]

El destino se había confabulado contra el navío, su comandante Luis Alfredo Lynch estaba con licencia, al igual que su segundo a bordo, el capitán de corbeta Arturo Prat.[3] Ante la emergencia y sin consideración por sus vidas, ambos se embarcaron en unos botes fleteros en dirección a la corbeta; el comandante Lynch logró subir por un cordel, pero el capitán Prat no pudo realizar dicha maniobra por la bravura del mar. Finalmente se lanzó al agua, nadó y logró alzarse a la nave.

La ferocidad de la tormenta hizo que los oficiales y los hombres de mar que estaban en cubierta realizando las tareas de salvamento debieran amarrarse para no salir expelidos al mar. A las tres de la tarde, Lynch se reúne con los oficiales a bordo, comisiona al capitán Prat junto con el teniente Bannen y el carpintero a revisar el timón, delicada misión que una vez realizada se informó inútil. Lo que no podían saber es que la hélice se había enredado con los cordajes.

Al atardecer, desde el malecón, una numerosa multitud que había permanecido, a pesar del fuerte temporal, mirando cómo el mar se tragaba varias embarcaciones, vio incrédula apagarse las anegadas calderas de la *Esmeralda*. Antes del crepúsculo, el jefe del ferrocarril, Mr. Pott, llevó una considerable cantidad de parafina para encender enormes fogatas que alumbraran la playa, para orientar a la tripulación de la *Esmeralda*.

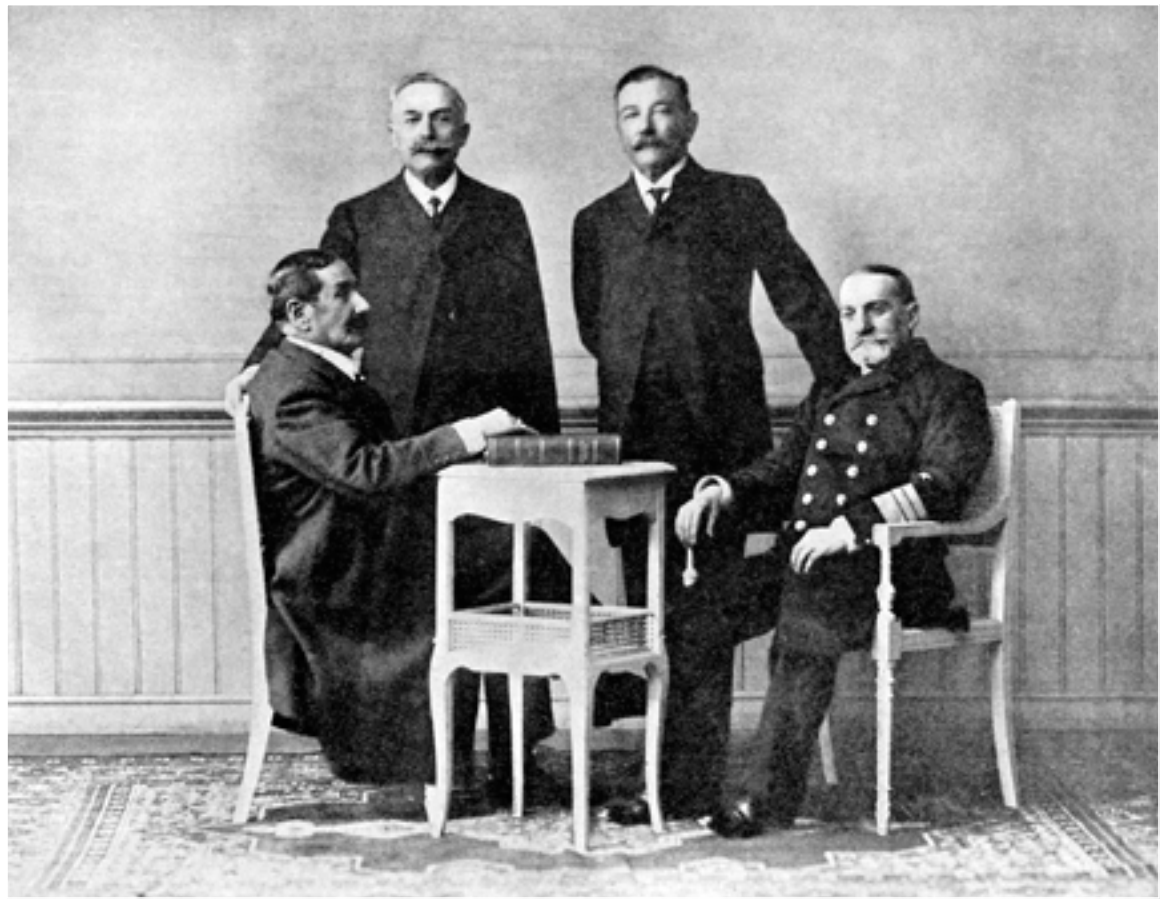
Finalmente, la única opción que quedaba para salvar la nave era vararla de proa contra la playa, lo que requirió una enorme pericia marinera, pues el barco sin timón era ingobernable, lo que se logró finalmente frente a la estación ferroviaria de Barón.[4] Durante este proceso en tierra,

la tropa de Marina, junto a Mr. Pott y el capitán Hudson, trabajó arduamente coordinada con la tripulación de la nave, hasta que a las 4 de la mañana lograron asegurarla con cordajes en la orilla.[5] El comandante Lynch destacaría después "la imperturbable serenidad ante el peligro" que mostró el capitán Prat.[6]

En los siguientes días se iniciaron varios trabajos, primero para evaluar si la *Esmeralda* podía ser salvada y luego para desencallarla. Las labores de poner a flote de nuevo a la nave estuvieron a cargo del prestigioso marino Williams Rebolledo, quien luego de varios días y noches ininterrumpidas de trabajo, el 28 de mayo, reflotaba la querida y resistente corbeta.

Los habitantes del puerto celebraron con gran algarabía el salvataje de la *Esmeralda,* barco muy querido por su participación en la guerra contra España en 1865, sin contar con que generaciones de oficiales, entre ellos Arturo Prat, realizaron su aprendizaje náutico en ella. El destino ya había unido a Prat con el viejo navío: como cadete y luego como oficial, estuvo destinado en varias oportunidades a servir en ella y, finalmente, a comandarla.

En medio de todos estos acontecimientos, *El Mercurio de Valparaíso* consigna un curioso relato: "se presentó un hombre a la Intendencia a pedir una orden para quitarle a un español el rótulo de la *Esmeralda* que compró en 10 pesos y se lo quería mandar al Rey de España", el intendente le dio dinero y finalmente fue recuperada una gran tabla con el nombre de la *Esmeralda* en letras doradas. El relato consigna que el español no la quería entregar y que el preocupado ciudadano, junto a algunos amigos, tuvo que ejercer cierta fuerza para recuperarla.[7]



Almirantes Juan José Latorre, Luis Uribe, Constantino Bannen y Jorge Montt, en una fotografía aparecida en la revista *Zig Zag*, en julio de 1908. Más de veinte años antes, aún siendo teniente, Bannen participó del rescate de la *Esmeralda* junto a Arturo Prat.
Colección Biblioteca Nacional de Chile, Santiago.

< *Temporal en Valparaíso*. Al fondo, la *Esmeralda* varada.
Óleo de T. Somerscales.
Colección particular.

Agente confidencial en el Plata

EMBAJADOR JOSÉ MIGUEL BARROS F.

En Valparaíso, el 4 de noviembre de 1878, el capitán de fragata Arturo Prat, que se desempeñaba en la Gobernación Marítima, recibió instrucciones presidenciales de viajar urgentemente a Santiago, las que cumplió en pocas horas.

Al siguiente día, ya en el Palacio de La Moneda, el presidente de la República le preguntó si estaría dispuesto a viajar a Montevideo para observar desde allí lo que se hiciere en Argentina en materia de armamentos, movimientos militares y cualesquiera acción que potencialmente revistiera un carácter hostil a Chile, pues le preocupaban las informaciones que, a tales respectos, recibía permanentemente desde el otro lado de la cordillera.

Por cierto que Prat respondió positivamente y, al día siguiente, recibió la orden de viajar a la mayor brevedad a la costa atlántica.

El oficio que contiene las instrucciones para tal misión, fechado el 5 de noviembre de 1878, refleja el delicado momento que atravesaban las relaciones chileno-argentinas y la necesidad de observar atentamente aquellos actos del país vecino, en el campo militar o marítimo, que pudieren afectar al nuestro.

En dicho oficio se le comunicó formalmente que —por sus conocimientos como marino y por su patriotismo como ciudadano— se había resuelto designarlo agente confidencial con residencia en Montevideo y con facultades para viajar desde allí a Buenos Aires cuando las circunstancias lo requirieren. Reservadamente, debía seguir de cerca cuanto ocurriese en la Marina de Guerra del país vecino y en su Ejército: número de naves de guerra, artillería, tripulación y estado para expedicionar; material bélico con que contaren o eventuales encargos; pasos generales relativos al armamento o mejora de la Armada. Conjuntamente, debía vigilar lo que sucediese en el Ejército: su contingente, clase de armamentos así como adquisición de repuestos y, en general, "el estado del parque de guerra y sus anexos". Análoga vigilancia debía ejercer sobre la Guardia Nacional.

Por cierto que debía seguir de cerca, en cuanto le fuere dable, los movimientos del Ejército argentino que revelaren propósitos hostiles hacia Chile e informar de ello de inmediato, por vía telegráfica. Paralelamente, debía vigilar el curso de la política interna bonaerense y la forma en que los partidos políticos reaccionaren ante la acción gubernativa y, en especial, las adhesiones que en el Congreso y en la opinión pública obtendría una eventual ruptura de las relaciones chileno-argentinas. Asimismo, debería explorar las influencias que, en un caso dado, pudieren modificar las corrientes de opinión de una manera mayor o menormente conveniente a nuestros intereses.

La precedente síntesis deja en evidencia la seria responsabilidad que el Gobierno del presidente Pinto puso sobre los hombros del capitán Prat. Este, luego de premunirse de fondos (algo menos de cuatrocientas libras esterlinas) partió de inmediato a asumir sus delicadas funciones: el 6 de noviembre se embarcó en Valparaíso en un vapor que, por la vía del estrecho de Magallanes, lo condujo a Montevideo, desembarcando en sus playas el 18 del mismo mes.

< Plaza Independencia, Montevideo. Arturo Prat la mencionaba en sus cartas a Carmela. Fotografía anónima del álbum *South America 1883*. Colección Bibliothèque Nationale de France, París.

Una semana después de llegar a esa capital, el agente, en su primera comunicación a nuestra Cancillería, transmitía sus impresiones sobre las relaciones con Argentina:

> En Buenos Aires se nota que los apetitos guerreros se pronuncian tanto más cuanto mayor es su convencimiento de que nuestras intenciones son pacíficas… aquí se tiene respecto del desenlace de nuestra cuestión opiniones diametralmente opuestas a las que allá tenemos.

En Chile nadie cree en la guerra que se cree infundada y poco menos que imposible. Aquí, lo mismo que en la República Argentina, nadie duda de que ella vendrá, no solo como una medida necesaria de política interna sino también como único medio, a falta de títulos, de enseñorearse de ese desierto llamado la Patagonia que con sus depósitos de guano y salitre, a que dan quizá desmesurada importancia, tienta la codicia de los argentinos.

Entretanto… estudian los medios de hacer la guerra y se preparan para ella.

^ Plaza de la Victoria, esquina de avenida San Martín y la Catedral, Buenos Aires. Álbum "Vistas, tipos y modos de Argentina y Chile, 1890-1900". Varios autores, como Leblanc, Heffer, Sirot y Boote. Colección Bibliothèque Nationale de France, París.

> Plaza de la Victoria y Palacio de Gobierno, Buenos Aires. Álbum "Vistas, tipos y modos de Argentina y Chile, 1890-1900". Varios autores, como Leblanc, Heffer, Sirot y Boote. Colección Bibliothèque Nationale de France, París.

En cuanto a la opinión dominante en el pueblo argentino, en el Congreso y en los partidos políticos que los dividen, parece exacto que apoyan la guerra, sin tener probablemente idea cabal de las consecuencias que podría traerles.

Poco tiempo basta para comprender que en estos países la paz no es sino una tregua que se rompe cuando las circunstancias se presentan favorables para llenar el objetivo que se tiene en vista.

En esas primeras observaciones sobre el ambiente sudamericano, Prat añade reflexiones muy agudas acerca de la imagen que allá proyecta Chile:

Viviendo en esta atmósfera de ambiciones no pueden explicarse la actitud de Chile, que disputa un desierto cuando sus antiguas provincias trasandinas están en mejor situación, y desperdicia la ocasión tan favorable que se le presenta para aprovechar su indisputable superioridad marítima y la facilidad y prontitud con que podría organizar un ejército con los innumerables brazos que la paralización de sus industrias ha dejado

> sin ocupación; brazos que siendo una verdadera calamidad dentro del país serían salvadores de la situación trasladados a las pampas argentinas.
>
> Es acá opinión generalizada que bastaría a Chile un bloqueo de Buenos Aires, secundado de grado o por fuerza por esta República Oriental, para reducirlo a términos razonables.

Como se ve, en este primer informe desde Montevideo, redactado una semana después de su llegada, Prat transmite una precisa visión del panorama atlántico y de la postura que, a su juicio, debería asumir nuestro país.

Aun más, antes de viajar a Buenos Aires para complementar de cerca sus observaciones, ya a comienzos de diciembre manifiesta su convicción de que su misión en el Atlántico "carece de elementos para que sea fructífera" y revela sus deseos de ser reemplazado para regresar a la Escuadra, donde estaría más en su elemento.

Por cierto que ello no lo llevó a abandonar sus indagaciones o a acallar su reacción ante el desarrollo de las relaciones chileno-argentinas. Aun frente a los recientes acuerdos entre ambos países, que aseguraban un eventual arbitraje, da a entender que tal vez nuestro vecino ha buscado "un golpe de brillo", haciendo que Chile limitara su jurisdicción hasta el río Santa Cruz "y ganar el tiempo que necesitan para preparar su ejército y escuadra; que en cuanto al arbitraje, una vez listos, no les faltarán medios de eludirlo cargando a nuestra cuenta la falta".[1]

Seis días más tarde, en una carta al almirante Williams Rebolledo, expresaba su convicción de que el fin del tratado recién suscrito por Chile con Argentina no era para nuestro vecino más que la obtención de un triunfo moral de habernos hecho retirar nuestras solemnes declaraciones sobre la jurisdicción en el Atlántico y "ganar el tiempo que necesitan para prepararse a la guerra".

En esa misma carta, manifestaba Prat: "podemos contar con cuatro o seis meses de tranquilidad, tiempo que si fuéramos previsores, emplearíamos en reparar nuestros buques y prepararnos para la guerra, como único medio de evitarla" (Se diría que en el cerebro del agente confidencial resonaba, a través de los siglos, la reflexión de Vegecio: *Si vis pacem, para bellum*…).

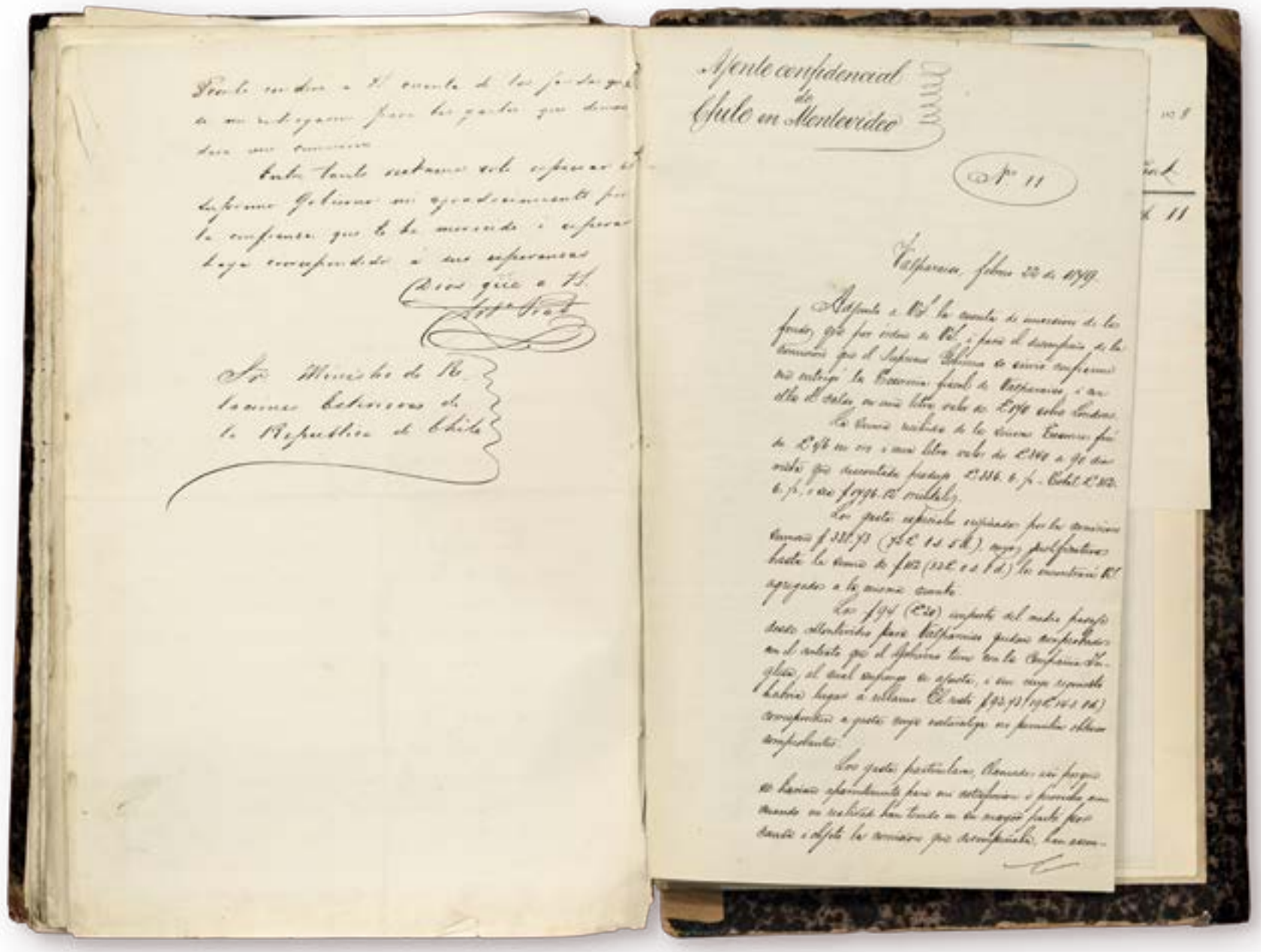
El 21 de diciembre, Prat manifestaba al canciller Alejandro Fierro que, en vista del estado de las relaciones chileno-argentinas, podría juzgarse terminado el objeto de su misión atlántica y que, para regresar a Chile, solamente aguardaba la orden ministerial.

No obstante, una semana después, el agente chileno viajó a Buenos Aires para conseguir, respecto del Ejército y la Marina de nuestro vecino, datos que todavía no lograba obtener.

No hay duda de que sus indagaciones allí fueron fructíferas pues, el 10 de enero de 1879, de regreso en Montevideo, despachó a nuestra Cancillería un extenso informe acerca de los elementos navales y militares que poseía nuestro vecino.

Sus conclusiones, basadas en cifras concretas, reflejan su certeza de que el poder marítimo efectivo de la República Argentina era "sin duda inferior al nuestro". Acerca del Ejército, comunicaba en detalle que su planta se componía de algo más de nueve mil plazas, cifra que fluctuaba por licenciamientos, bajas o deserciones, así como por el enrolamiento forzado de indios que apresaban para destinarlos al servicio en la tierra o en el mar.

> Rendición de cuentas de Arturo Prat de los fondos que recibió para desempeñar su misión en Montevideo, febrero de 1879. Fondo Histórico (Vol. 61D), Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, Santiago.



En cuanto a armamento, el agente chileno había obtenido informaciones de que durante la presidencia de Domingo F. Sarmiento se adquirieron para el Ejército ochenta mil rifles de sistema Remington y alrededor de sesenta cañones Krupp de campaña. A ellos debían añadirse algunos antiguos que llevarían el total a unas doscientas piezas de artillería, amén de las más gruesas con que se había semifortificado la isla de Martín García.

Aparte de lo anterior, para Prat el principal objeto de su viaje a Argentina fue visitar "el parque de guerra": los talleres de herrería y fundición de las piezas metálicas que necesitaban la Escuadra y el Ejército, así como las instalaciones de carpintería puestas al servicio de las instituciones armadas. Ocho días después de remitir a Chile este detallado y substancial informe, Prat recibió desde nuestra Cancillería concretas y más amplias informaciones acerca del tratado Fierro-Sarratea. Antecedentes complementarios le hacían saber que los nuevos acuerdos fueron aprobados en Chile, lo cual, revelándole que se habían salvaguardado el decoro y los intereses nacionales, le proporcionó la satisfacción de felicitar al canciller chileno "por tan señalado triunfo".

No obstante, Prat no cejaba en manifestar su preocupación ante la previsible reacción argentina, señalando que el éxito no podía darse por seguro, por lo cual cometeríamos una imprudencia adormeciéndonos en la confianza, todo lo cual servía para "estimular los apetitos guerreros de los partidos", los cuales necesitaban una bandera que les atrajera popularidad.

Diez días después de este importante despacho a Santiago, Prat recibió en Montevideo un telegrama oficial en el que se le indicaba que podía regresar a Chile. El 4 de febrero se embarcó en un vapor que por la vía del Estrecho lo llevó a Valparaíso, arribando a este puerto el 16 de dicho mes.

En el último informe acerca de su misión confidencial —que desde Valparaíso remitió al canciller el mismo día de su arribo— se encuentra el siguiente párrafo, que sintetiza sus conclusiones:

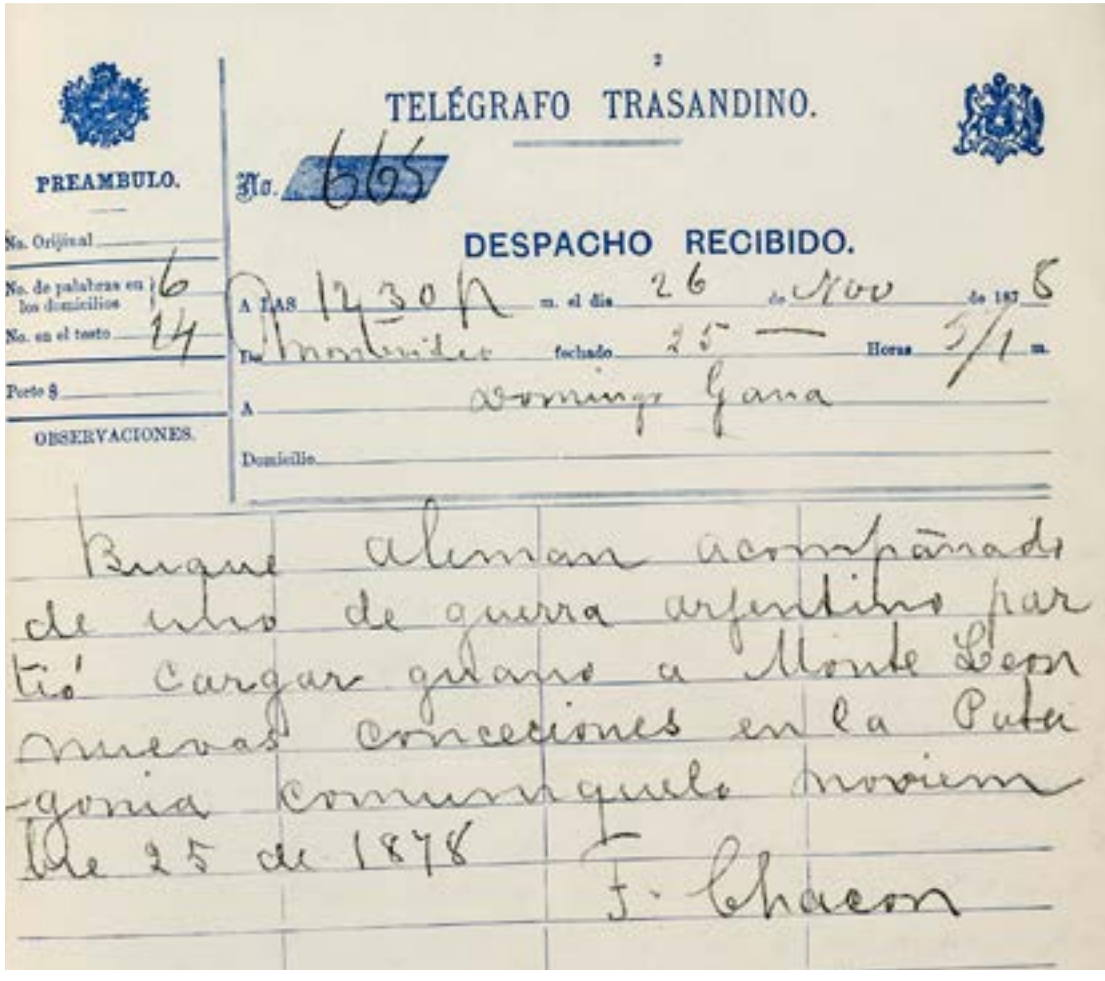
> La situación política, financiera y comercial de la República Argentina es aún más grave que la que a Chile trabaja que, a pesar de la apariencia que le da un ejército más numeroso, aquella Nación —como poder militar— no es superior a la nuestra y es incontestablemente inferior en el mar, haciendo así no ya posible sino fácil hostilizarla de una manera eficaz, cerrándole por medio de un bloqueo, la boca del Plata, única vía por la cual es efectivo todo el movimiento comercial de la República, y, por fin, que Chile no tendría, en el peor caso, que temer ninguna hostilidad del gobierno ni pueblo Oriental; llevaría consigo las vivas simpatías del Brasil y podría contar con la revolución interna que prendería fácilmente en Corrientes y Entre Ríos.

Al cerrar este oficio, comunicando que en breve rendiría cuenta de los fondos que se le habían entregado para su comisión, Prat expresaba su agradecimiento por la confianza dispensada y su esperanza de haber correspondido a las expectativas del Supremo Gobierno.

De acuerdo con lo allí anunciado, seis días después despachó al ministro de Relaciones Exteriores una rendición de cuentas respecto de los fondos recibidos.

Ya reincorporado en su vida familiar e institucional, conoció por fin a Arturo Héctor —el hijo que su mujer había dado a luz el 29 de diciembre— y estrechó entre sus brazos a su hija Blanca Estela.

Logró estar con ellos unas breves semanas: el 29 de marzo de 1879, el ex agente confidencial volvió a embarcarse, rumbo entonces al norte y a la gloria.



PREAMBULO.

No. Orijinal

No. de palabras en los domicilios 6

No. en el texto 14

Porto $

OBSERVACIONES.

TELÉGRAFO TRASANDINO.

No. 665

DESPACHO RECIBIDO.

A las 12 30 N m. el dia 26 de Nov de 187 8

De Montevideo fechado 25 — Horas 5/1 m.

A Domingo Gana

Domicilio

Buque aleman acompañado de uno de guerra argentino partió cargar guano a Monte Leon nuevas concesiones en la Puta gonia comunicando movim de 25 de 1878

J. Chacon

< Telegrama enviado por Arturo Prat desde Montevideo, noviembre de 1878.

> Rendiciones de cuentas de Arturo Prat. Valparaíso, febrero de 1879. Fondo Histórico (Vol. 61D), Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile.

Cuenta que D. Adolfo [illegible] rinde al Ministerio de Relaciones Exteriores de la inversión de los fondos que le fueron entregados para el desempeño de las funciones.

	Debe		Haber	
D/D recibidos de la Cancillería Federal de Asunción, [illegible]				
[illegible]	111	38		
Importe de la venta de una letra sobre Londres	1870	42		
recibida de la misma oficina (duplicado)				
Gastos particulares de esta comisión				
Pagado por pasaje de ida de Montevideo a Buenos Aires			18	-
id. por medio pasaje de ida de Buenos Aires a Asunción			90	-
id. por gastos de embarque y desembarque en los mismos viajes hechos			13	10
id. por gastos de encuadernación y correctivos			9	50
id. por [illegible] de una letra a sight para el cobro de la encuadernación abierta del empleo en Montevideo y pago del giro correspondiente			10	-
id. por telegramas según recibos			47	10
id. por un telegrama del Comandante [illegible] de Montevideo [illegible]			1	35
id. por encuadernación de [illegible]			12	50
id. por diversos gastos			3	50
id. por una colección de [illegible]			11	-
id. por los publicaciones y encuadernación del folleto de [illegible] sobre la cuestión de límites con la República Argentina			14	-
id. por [illegible] de [illegible]			1	25
A la vuelta	$ 1996	12	136	35

Señor Ministro de Estado en el Regalo de Relaciones Exteriores

Asunción, Febrero 22 de 1879.

Adolfo [illegible]

	Debe		Haber	
A la vuelta	$ 1996	12	136	35
Importe de [illegible]			17	35
id. de la venta de una letra sobre Buenos Aires a 1/2 por ciento			1	-
			$ 155	77
Gastos particulares				
Importe por [illegible]	$	10.10		
id. de [illegible]		146	50	
id.		164	44	
id. por [illegible]				
Importe de [illegible]			$ 119	04
[illegible]			111	-
Calculo	$ 1996	12	1996	12

Resúmen

Importe recibido	$	1996 12
Importe de los gastos efectuados		111 38
id. de los [illegible]		119 04
Haber de [illegible]		111 -
	$	1996 12

Recibido i contestado Ministerio de Marina en enero 21/1/79

Ajente Confidencial de Chile en Montevideo

(N° 8)

Montevideo Enero 10 de 1879

Señor ministro

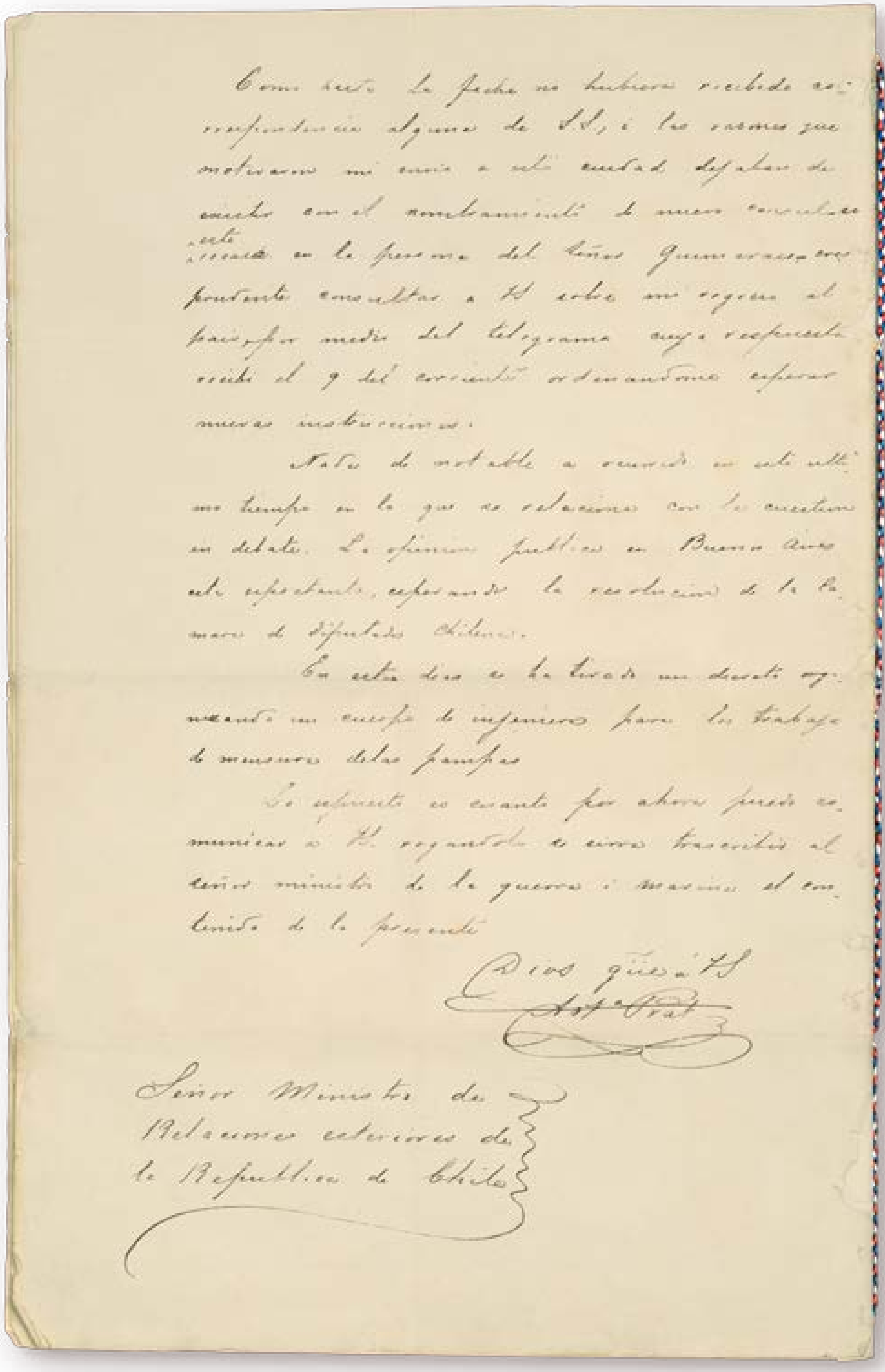
Por falta de tiempo, el último vapor no llevo, como habria deseado, una esposicion mas completa, que las dada hasta hoy, del poder militar de la Republica Arjentina, representado por su ejercito, marina i materiales de guerra que posee.

En posesion de nuevos datos adquiridos en mi último viaje a Buenos-Aires, puedo hoy suministrar con mayor aproximacion el resumen de esas fuerzas que son como sigue

Armada

Se compone de las siguientes naves

Clase del buque	Nombre	Tonelaje aproximado	Artilleria	Tripulacion
Acorazado	Plata	1.800 ton	[illegible]	65
id	Andes	1.800 "	Id. [illegible]	65
Cañonera	Paraná	400 "	[illegible]	65
"	Uruguay	400 "	Id. id	65
"	Bermejo	250 "	[illegible]	45 ?
"	Pilcomayo	250 "	Id	45 ?
"	Republica	250 "	Id	37
"	Constitucion	250 "	Id	37



Como hasta la fecha no hubiera recibido co-
rrespondencia alguna de SS., i las razones que
motivaron mi envío a esta ciudad dejaban de
existir con el nombramiento de nuevo cónsul je-
neral en la persona del señor Guimaraes, creí
prudente consultar a VS sobre mi regreso al
país, por medio del telegrama cuya respuesta
recibí el 9 del corriente ordenándome esperar
nuevas instrucciones.

Nada de notable a ocurrido en este últi-
mo tiempo en lo que se relaciona con la cuestión
en debate. La opinión pública en Buenos Aires
está espectante, esperando la resolución de la Cá-
mara de diputados Chilena.

En estos días se ha tirado un decreto or-
ganizando un cuerpo de injenieros para los trabajos
de mensura de las pampas

Lo espuesto es cuanto por ahora puedo co-
municar a VS. rogándole se sirva trascribir al
señor ministro de la guerra i marina el con-
tenido de la presente

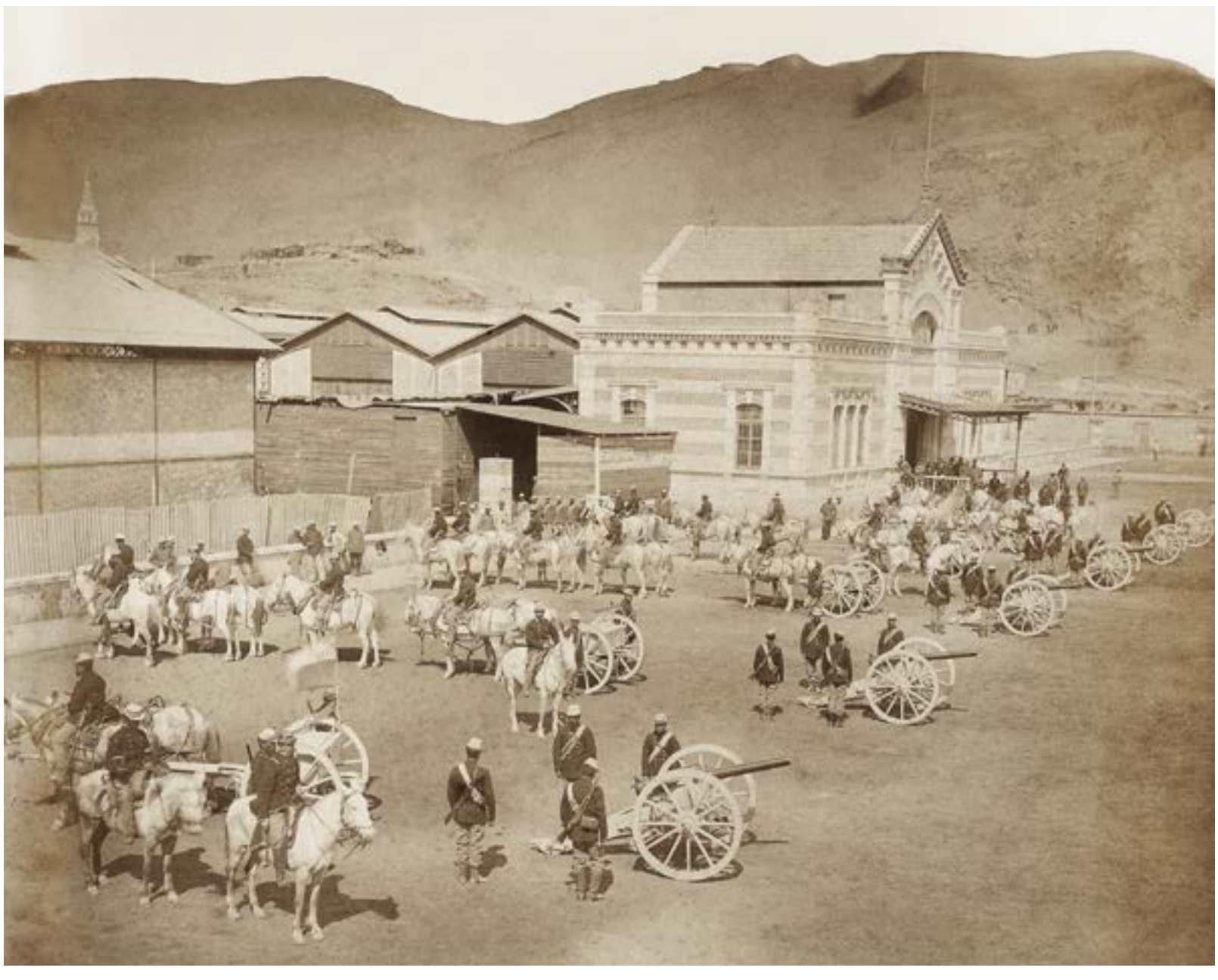
Dios gũe a VS
Art° Prat

Señor Ministro de
Relaciones esteriores de
la República de Chile

Informe de Arturo Prat al Ministro de Relaciones Exteriores, Alejandro Fierro, acerca del poder naval de la República Argentina, enero de 1879.
Archivo Escuela Naval "Arturo Prat", Valparaíso.

Un conflicto de mar y tierra

FERNANDO WILSON L.



‹ Formación del batallón Sexto de Línea, en Antofagasta.
Fotografía anónima, 1879.
Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

› Emisión postal "Glorias Navales", combates navales de Iquique, Punta Gruesa y Angamos. Sello postal con valor facial $ 3,50, multicolor. Muestra Combate Naval de Iquique con sobre del primer día de emisión (21.05.1979).
Colección Museo Postal, Correos de Chile.

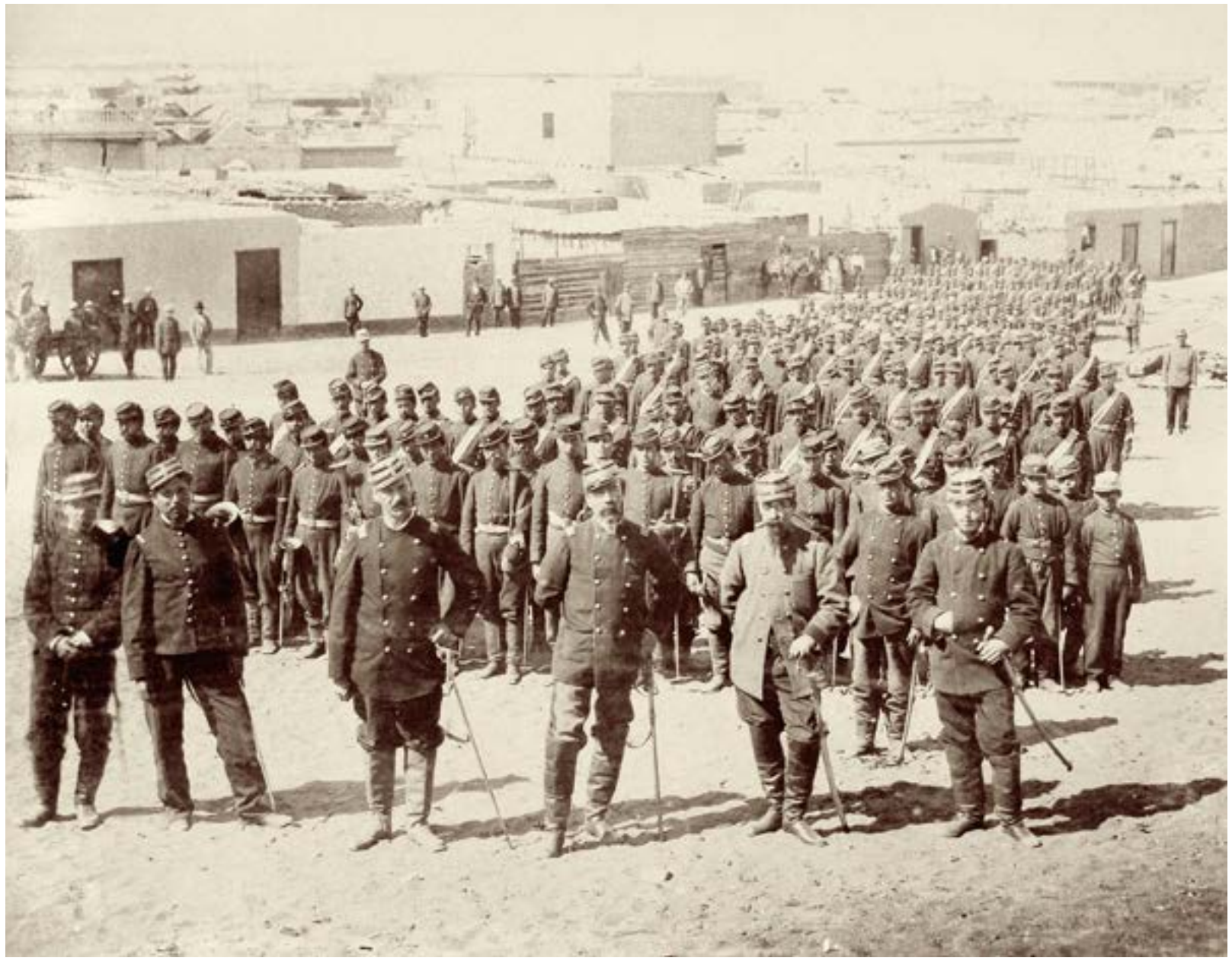
Sin duda, la Guerra del Pacífico es el conflicto internacional más difícil que Chile haya vivido en su historia. Ciertamente, otras guerras han sido duras y difíciles, como las campañas de la Independencia o la guerra contra la Confederación, pero es la Guerra del Pacífico la que llevó a Chile, a sus soldados y a sus ciudadanos a luchar sin cesar por la victoria en los territorios y los climas más diversos ante un enemigo decidido, valeroso e inventivo.

Librada en un período de más de cuatro años, se desarrollaron desde operaciones navales de corso peruanas en la zona de Magallanes, hasta cruceros contra el contrabando de guerra en las costas de Panamá, llevadas a cabo por buques chilenos, además de batallas terrestres libradas desde los desiertos de Tarapacá hasta la sierra peruana.

De la misma forma, y por lo anterior, es difícil encontrar un conflicto en el que el mar haya sido más decisivo, pues resultaba la única forma mediante la cual poder desplegar a los soldados y los pertrechos chilenos para enfrentar a los ejércitos y las guerrillas del Perú.

La guerra, también, fue consecuencia del mar y del comercio que este permitió. El territorio de Antofagasta, despoblado en el período de la Colonia, fue objeto de una serie de tratados de límites entre las Repúblicas de Chile y Bolivia en 1866 y 1874. En este último, Chile cedió la soberanía del territorio a cambio de exenciones de impuestos a los emprendimientos chilenos en el área. Cuando Bolivia decretó un impuesto que incluía a las empresas chilenas, la reacción del Gobierno de Chile fue declarar nulo el tratado y recuperar lo que consideraba propio, desembarcando tropas en Antofagasta el 14 de febrero de 1879. Ante estos hechos, Bolivia recurrió al Tratado de Alianza Militar que lo unía con Perú, el que intentaría una mediación, pero sin aclarar si lo hacía en condición de neutral o de aliado boliviano. Esta duda y los acelerados procesos de rearme peruano y boliviano hicieron inevitable la guerra.

Dividida para su estudio en cuatro campañas, es la campaña marítima la primera en desarrollarse. Chile usó desde el primer momento los beneficios del control del mar, desplegando sus fuerzas sobre Antofagasta, para luego desplegar a su Ejército en la zona de Antofagasta. El Perú intentó disputar



este uso chileno, pero sus operaciones se vieron fuertemente afectadas por el combate de Iquique el 21 de mayo de 1879. No solo el sacrificio de Prat y la dotación de la *Esmeralda* aportaron un ejemplo que llevaría a la población chilena a las armas con renovada convicción, sino también la pérdida en Punta Gruesa de la fragata blindada *Independencia,* que consolidó una inferioridad naval ante la Escuadra chilena. Las operaciones sucesivas de las naves peruanas solo buscaron erosionar el control marítimo chileno, sin opciones de poder usar el mar en beneficio propio de manera regular. Los ataques del *Huáscar,* dirigido por su brillante comandante, el almirante Miguel Grau, consiguieron éxitos parciales contra el tráfico marítimo chileno y produjeron sensación política y en la prensa, pero no pudieron evitar que, tras cinco meses, fuera forzado a enfrentarse a la Escuadra chilena en Angamos, el 8 de octubre de 1879. Muerto heroicamente Grau y capturado el *Huáscar,* Chile era definitivamente dueño del mar y podía proyectar las operaciones sobre el territorio adversario, preservando el territorio propio de depredaciones foráneas.

^ Regimiento de Granaderos a Caballo, desmontados. Fotografía Spencer y Cía., 1881. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

› Sellos postales "Uniformes militares 1879", emitidos por Correos de Chile entre 1980 y 1981.

La primera consecuencia de esta victoria chilena fue la campaña de Tarapacá, donde se libró la que debería haber sido la batalla decisiva, ante Tacna, el 26 de mayo de 1880. En esta acción se destruyó a los ejércitos de línea boliviano y peruano y, tras la caída del puerto de Arica, pocos días después, todo habría sugerido la realización de negociaciones de paz. Sin embargo, mientras Bolivia se retiraba de la guerra, un cambio de gobierno peruano implicó la continuidad del conflicto. La campaña de Lima fue la respuesta chilena, llevando las armas a las puertas de la capital peruana. En dos durísimas batallas libradas en los suburbios limeños de Chorrillos y Miraflores, el 13 de enero de 1881, las fuerzas chilenas destruyeron el nuevo Ejército peruano y, finalmente, tomaron Lima.

La victoria chilena, nuevamente, no conseguiría el fin del conflicto. La caída del gobierno peruano, y el desbande de su Ejército bajo el mando de varios generales que reclamaban el control de diversas provincias, implicó la desaparición de cualquier autoridad capaz de firmar la paz. Esto llevó al Ejército chileno a emprender la cuarta y última campaña de la guerra, librada en la sierra andina peruana y que, extendiéndose hasta octubre de 1883, requirió de los soldados chilenos el internarse en los Andes peruanos persiguiendo las columnas de guerrilleros en una lucha tan dura como amarga. A las balas enemigas se unió el salvajismo indígena, las espantosas condiciones climáticas y las enfermedades de un territorio totalmente desconocido para las armas nacionales. Pese a todo, y tras una multitud de acciones menores de resultados diversos, la victoria acompañó a las tropas chilenas en la batalla final de la guerra, librada en Huamachuco el 10 de julio de 1883. En ella, el último Ejército peruano fue finalmente destruido y, tras duras medidas punitivas, los diversos generales peruanos aceptaron cesar la resistencia y firmar el tratado de Ancón el 20 de octubre de 1883. Meses después, y ante la amenaza de continuar las operaciones contra Bolivia, esta república se allanó a la firma de un tratado de Tregua en 1884, terminando el conflicto en todos los frentes.

La Guerra del Pacífico se convirtió en un evento definitorio y crítico para comprender la evolución posterior de los participantes en ella. Para Chile, fue la consolidación de su proceso de construcción de Estado, demostrando efectividad en la gestión de la guerra. Muchos momentos difíciles en lo político, lo económico y lo militar fueron sorteados eficientemente para conseguir el triunfo, pese a la marcada inferioridad demográfica y económica del país frente a sus adversarios. Para el Perú, la guerra marcó el colapso de una forma de organización institucional y económica que no había conseguido definir un sistema administrativo y político eficiente tras la Independencia. La derrota implicó, por ello, una cicatriz que ha acompañado el proceso de reconstrucción nacional que para algunos no se supera más de un siglo después. Para Bolivia, que precipitó la guerra, las consecuencias fueron contradictorias. Por un lado, perdió su litoral, pero por el otro, mediante el tratado de Tregua y el definitivo de Paz de 1904, consiguió notables beneficios económicos y comerciales que han sido vitales para su desarrollo económico. Pese a ello, para amplios sectores bolivianos, el retorno soberano al Pacífico sigue siendo una sentida aspiración.

Es hermosa nuestra historia, y para dar en una narración a nuestros hijos la llamarada del heroísmo, no necesitamos recurrir ni a Grecia, ni Roma, si Prat fue toda Esparta.

GABRIELA MISTRAL

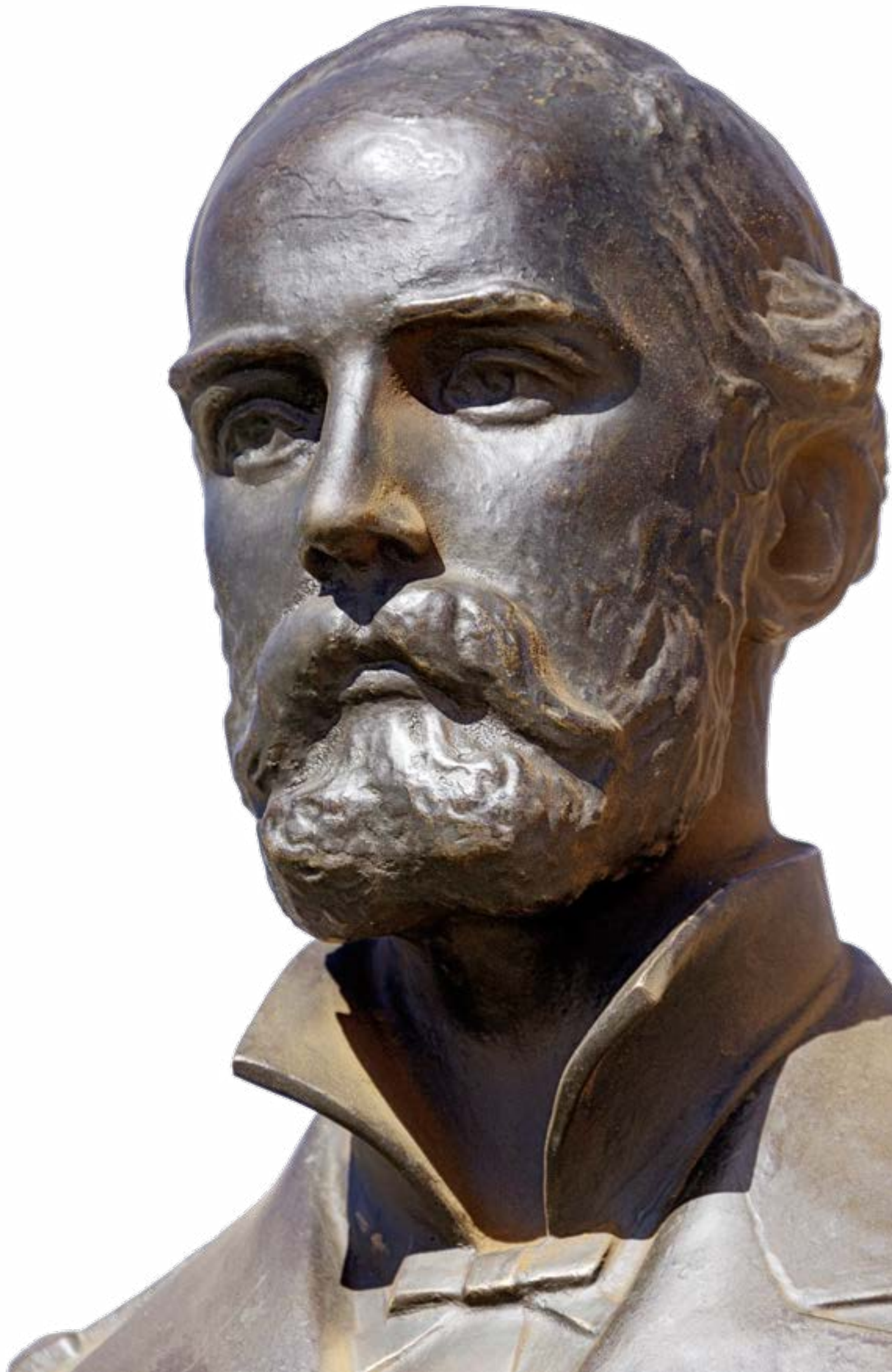
CAPÍTULO III

PRAT, SIEMPRE EN LA MEMORIA

PATRICIA ARANCIBIA C.

No tengo ninguna mezquina ambición, los honores ni la gloria me arrastran, pero creo puedo servir algo a mi país.

ARTURO PRAT



Desde hace 135 años que el nombre de Arturo Prat Chacón es parte de nuestra identidad como nación. Su figura y muerte heroica aquel 21 de mayo de 1879 frente a Iquique están tan arraigadas en nuestra memoria individual y colectiva, que es difícil imaginarse el Chile de ayer y de hoy —y me atrevería a decir del futuro— sin el sello de su impronta y de su gesta.

¿Qué es lo que pese al tiempo transcurrido impresiona, sorprende y nos conmueve de Prat? ¿Es su entrega de muerte en el momento extremo o la coherencia de una vida común y sencilla forjada en el amor, el silencio, el estudio, el trabajo, el anonimato?

Diría que el heroísmo de Prat es indivisible: es sin duda la admiración por el arrojo de su salto a la inmortalidad, pero también el asombro por la calidad de la materia prima vital sobre la cual se edificaron sus atributos.

Y es que ningún héroe se improvisa. El acto heroico dista mucho de ser un impulso irracional, aunque tampoco es algo previsto de antemano. El héroe actúa en una circunstancia límite, pero sin dejar de ser lo que es.

En el caso de Prat, un hombre de una sola pieza; forjado en el rigor y la carencia; de carácter sobrio y reservado; amante de su familia —la de origen y la que él mismo formó—; comprometido con la Marina, la institución que lo recibió cuando solo tenía 10 años; noble con sus compañeros y amigos, a quienes les demostró permanente lealtad; respetuoso del Estado de Derecho y de la justicia, de cuyos principios se empapó estudiando Derecho y recibiéndose de abogado; solidario con sus conciudadanos más pobres y desamparados, a los cuales les entregó gratuitamente su tiempo y conocimientos; orgulloso y devoto de su patria, por la cual rindió su vida, y creyente en Dios. En fin, un hombre entero, consecuente con sus principios y valores, pero sobre todo consciente y cumplidor de sus deberes, que llevó al servicio público las virtudes de su humanidad y hombría de bien.

Para los que observan la naturaleza humana, parece muy difícil comulgar con tanta cualidad concentrada en una sola persona. Irremediablemente surge la duda de si se está frente a un mito construido o a una realidad de vida asombrosa. A estas alturas, todo indica que es lo segundo. Prat ha logrado pasar la prueba de la historia siendo una de las figuras más investigadas y —por eso también— más admiradas y queridas por los chilenos.

En este contexto, es difícil decir algo nuevo de su vida y del propio combate del cual fue protagonista; sin embargo, puede resultar de interés recordar cómo es que se fue tejiendo la historia de su legado, es decir, cómo fue que sus propios contemporáneos, de manera espontánea, fueron convirtiendo su persona en personaje, su derrota en victoria y su valentía y cumplimiento del deber en heroísmo.

« Busto de Arturo Prat ubicado en el frontis de la Escuela Naval "Arturo Prat", Valparaíso.

› Reloj de la *Esmeralda* detenido en el momento del hundimiento en la rada de Iquique. Fue extraído por buzos hacia 1883. Colección Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.

Iquique Mayo 23 de 1879

Señor Javier Molinas.

Antofagasta

Sírvase comunicar a Valparaíso
lo siguiente

"Señor Comte Jefe de Marina"
El dia 21 del presente la Esmeralda
ha sostenido un sangriento combate de 4 horas
con el "Huascar". La Esmeralda con
el pabellon izado al tope de mesana
fué echada a pique al tercer ataque
de espolon del Huascar. Han muerto,
el Capitan Prat, el teniente Serrano,
el Guardia Marina Riquelme, el inspector
Hyatt, los tenientes, Manterola, Gutierrez, el
inspector Matilla i 150 individuos
de la tripulacion. El que suscribe i
el resto de la oficialidad i tripulacion
fuimos recojidos del agua por los

los botes del Huascar" i en la
actualidad estamos prisioneros en
Iquique.

Dios guie a V.S.
Luis Uribe

‹ Parte del teniente Luis Uribe, segundo comandante de la *Esmeralda* al momento del Combate Naval de Iquique. Colección Escuela Naval "Arturo Prat", Valparaíso.

› General Justo Arteaga Cuevas. Fotografía Garreaud, Leblanc y Adaro, *ca.* 1880.
Colección Biblioteca Nacional de Chile, Santiago.

› Retrato de Rafael Sotomayor Baeza. Fotografía Garreaud y Leblanc (Santiago-Valparaíso), 1870.
Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

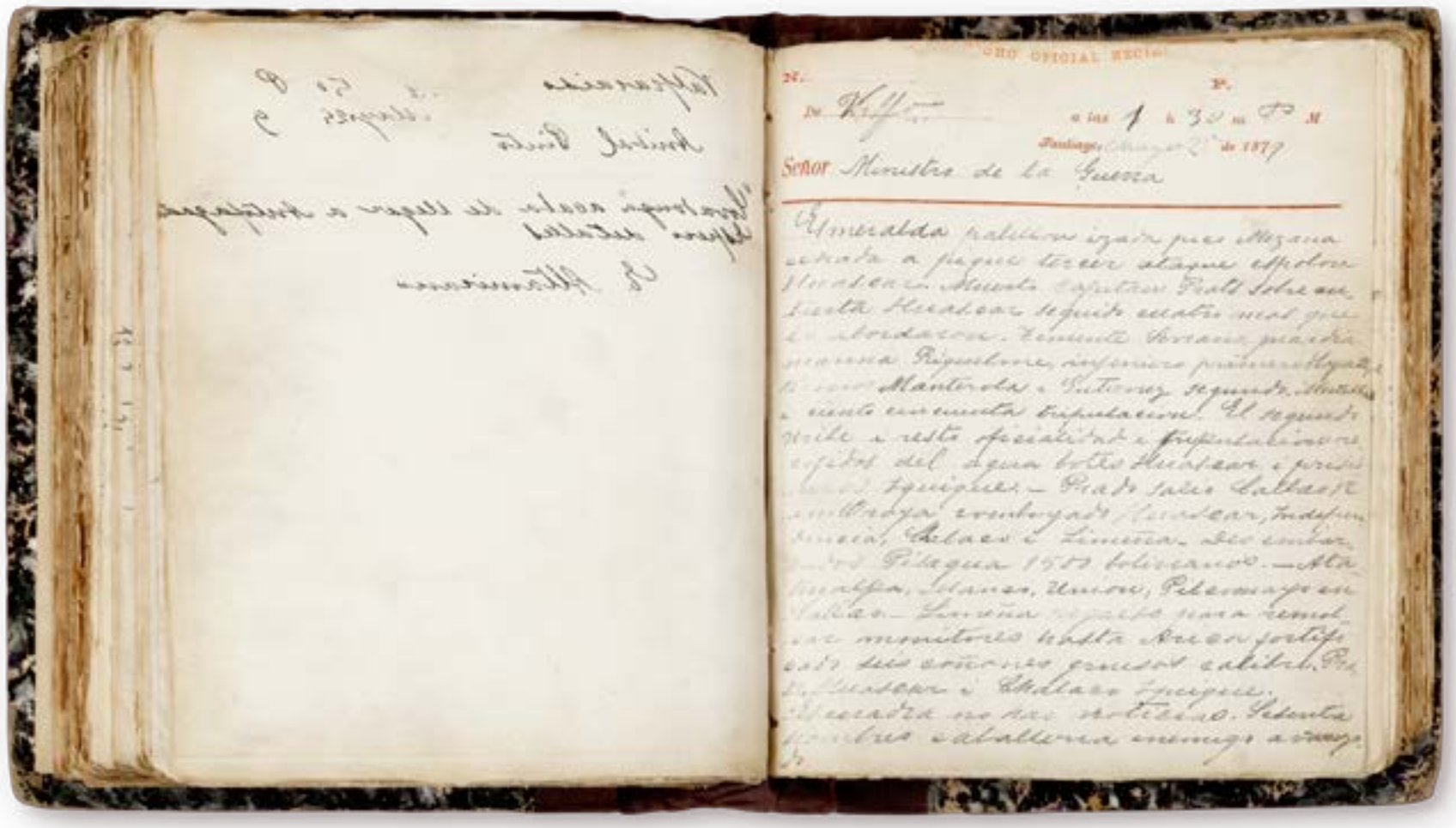
LAS PRIMERAS NOTICIAS

Al momento de la guerra, los medios de comunicación eran escasos y exclusivamente impresos. Las noticias se recogían de forma oral o por medio del telégrafo, que, a través de postas, ya unía diversos puntos del país. Ello, sumado al analfabetismo de una parte considerable de la población, dificultaba el conocimiento rápido de las informaciones, las cuales demoraban días y a veces semanas en llegar a su destino.

La primera referencia sobre lo que había sucedido en Iquique fue conocida en la tarde del 22 de mayo, cuando los tripulantes del transporte *Lamar* —que huyó de la zona hacia el sur cuando se avistaron los buques peruanos— llegaron a Antofagasta y contaron, sin conocer el verdadero desenlace, que a eso de las ocho de la mañana del día anterior el *Huáscar* y la *Independencia* habían atacado a la *Esmeralda* y a la *Covadonga*.

Inmediatamente, el comandante en jefe del Ejército, Justo Arteaga, envió un telegrama al Ministerio de Guerra que recién llegó a La Moneda a mediodía del 23. Fue el primer informe oficial de la situación vivida que no consignaba todavía ni siquiera el hundimiento de la *Esmeralda*: "Según conjeturas fundadas —decía el cable— *Independencia* varó en Punta Gruesa persiguiendo *Covadonga* que volvió i rompió fuegos sin respuestas. *Esmeralda* entretanto combatía en el puerto con *Huáscar* cuyas punterías eran poco certeras. El combate duraba después de tres horas i media que *Lamar* perdió vista. Ignórase paradero resto escuadra".[1]

La insuficiencia de los datos posibilitaba creer que los buques chilenos habían sido destruidos o capturados, lo cual significaba un fuerte revés para la Marina chilena. La angustia que ello significaba se prolongó hasta la noche del día 24 de mayo. El comandante general de Marina, Eulogio Altamirano, no había podido dormir por la inquietud que le causaba la ausencia de información y esa tarde, alrededor de las cinco, telegrafió desde Valparaíso al presidente Aníbal Pinto un escueto "nada se sabe". Paralelamente, intentaba desesperadamente comunicarse con el comandante en jefe de la Escuadra, almirante Juan Williams Rebolledo, quien no había dado señales de vida después de anunciarle —el 16 de mayo— que había partido a Callao en busca de la Escuadra peruana. "Tenemos noticias —le escribía a Williams— que el *Huáscar* y la *Independencia* han atacado a la *Esmeralda* y *Covadonga*", agregando una frase que reflejaba la desesperanza de las autoridades: "Por supuesto que yo doy por perdidos esos dos buques…".[2]



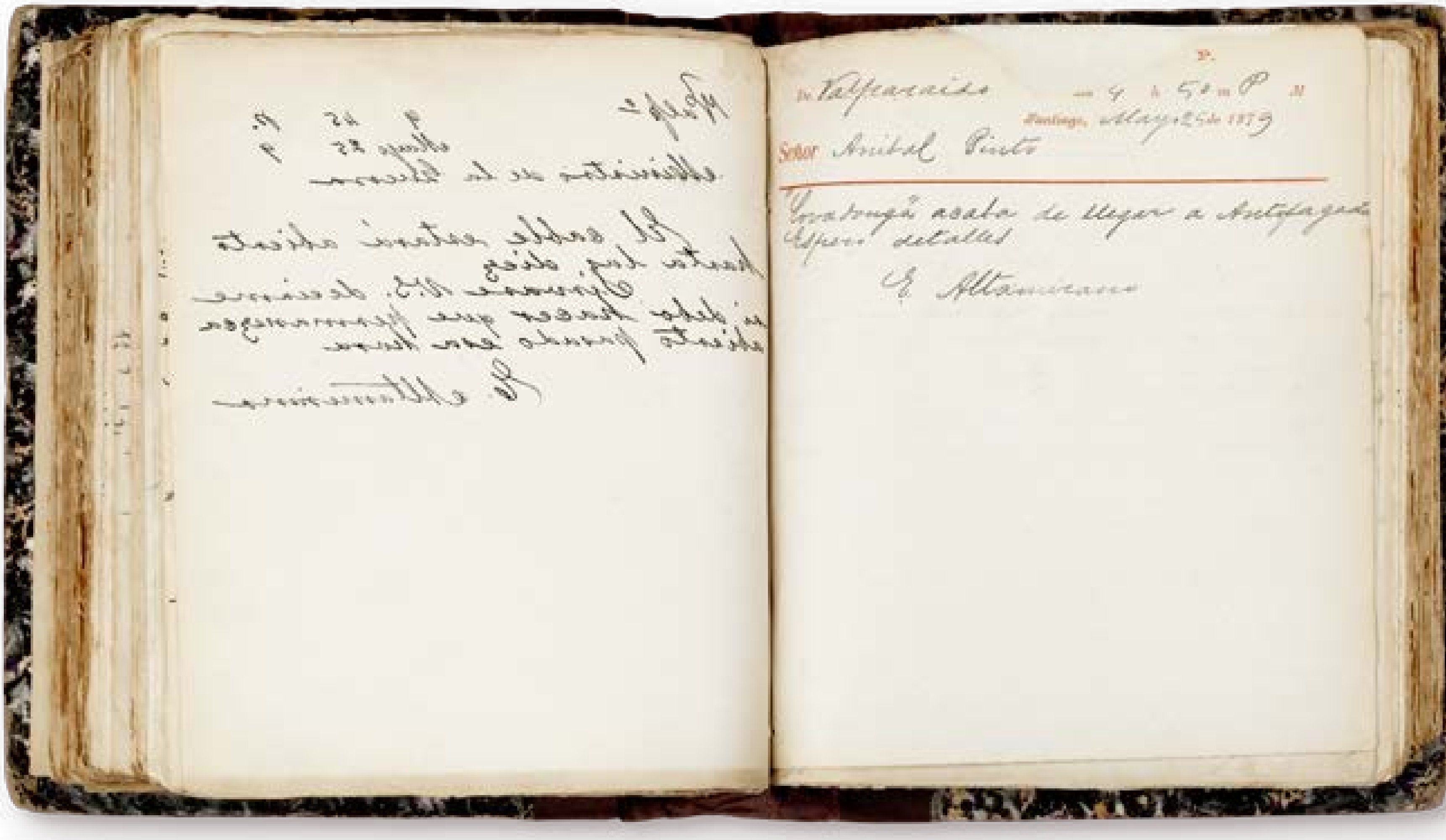
La prensa, por su lado, se hizo eco de lo poco y nada que se sabía. Ramón Subercaseaux, un joven de 25 años que luego sería parlamentario, destacado diplomático y pintor, escribió en sus *Memorias* que al atardecer de ese día "iba yo por la calle Bandera, frente a la imprenta de *El Ferrocarril,* y veo que un empleado sale a pegar en el tablero un suplemento. Me paro a leer… y quedé helado".[3]

Aún no llegaba el invierno, pero había llovido. Las calles de Santiago estaban húmedas y llenas de barro y, como señala Gonzalo Vial, el clima en la capital parecía hacer juego con el pesimismo del ambiente. Pasaron las horas hasta que ya muy entrada la noche, a las 21.35 horas, un telegrama de Justo Arteaga reveló al Gobierno la magnitud del combate librado en el norte, entregando las primeras señales de lo realizado por la dotación de la *Esmeralda*: el comandante había preferido "incendiar santabárbara antes que rendirse…".[4]

De ahí en adelante los cables no dejaron de informar, rectificando y aportando nuevos antecedentes. Pese al frío imperante, la noticia corrió como reguero de pólvora y una multitud emocionada y expectante se fue agolpando en la plazuela del Palacio de La Moneda, para inquirir más detalles de lo sucedido.

Poco antes de la medianoche, comenzaron a repicar las campanas de las iglesias y el presidente ordenó una salva de cañón en el cerro Santa Lucía. La ciudad adormecida cobró vida. Centenares de personas salieron a las calles portando banderas y varios edificios céntricos iluminaron sus frontis. La gente estaba frenética y gritaba ¡Viva Chile! con voces turbadas por la emoción. Cuenta Subercaseaux que "los hombres lloraban, callados y pálidos; mujeres temblorosas sonreían entre lágrimas y se movían con ademanes viriles". Nunca —comentaba— había sido testigo de una conmoción igual. "Presentíamos un suceso heroico, de la altura de los trasmitidos por la Antigüedad…".[5]

Esa madrugada, desde uno de los balcones de La Moneda, el presidente de la República se dirigió a la multitud y, con voz trémula, pronunció por primera vez en público el nombre de Prat, pidiendo tres vivas consecutivos para él, para Condell y las tripulaciones que habían levantado "hasta los cielos el brillante tricolor de la República".[6]



P.

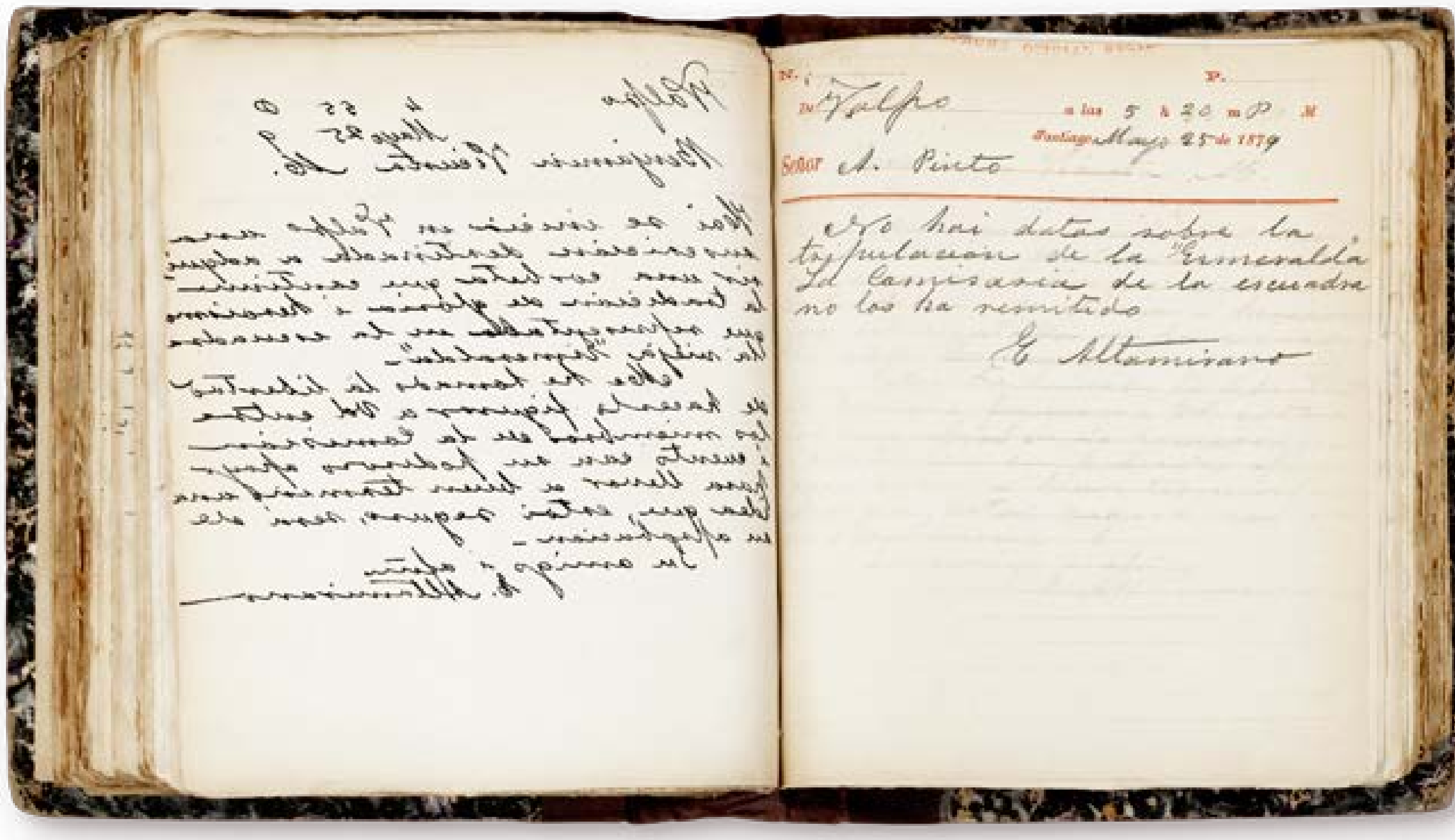
De Valparaíso a las 4 h 50 m P. M.

Santiago, Mayo 25 de 1879

Señor Aníbal Pinto

Covadonga acaba de llegar a Antofagasta. Espero detalles

E. Altamirano



N.º P.

De Valpo a las 5 h 20 m P. M.

Santiago Mayo 25 de 1879

Señor A. Pinto

No hai datos sobre la tripulación de la "Esmeralda". La Comisaría de la escuadra no los ha remitido

E. Altamirano

Serie de telegramas con fecha 25 de mayo, en los que poco a poco se iba informando de lo sucedido en Iquique. Colección Archivo Nacional Histórico, Santiago.

El ambiente que se vivía en Santiago se replicó en Valparaíso. Si bien las noticias seguían siendo fragmentarias, el 25 de mayo se dio a conocer un escueto, pero electrificante, cable de Arteaga desde Antofagasta: "*Esmeralda* pabellón izado pico de mesana echada a pique tercer ataque espolón *Huáscar*. Muerto Prat sobre cubierta *Huáscar*, seguido cuatro más que lo abordaron: teniente Serrano, guardiamarina Riquelme, ingeniero primero Hyatt, terceros Manterola y Gutiérrez, segundo Mutilla y ciento cincuenta tripulación. El segundo Uribe y resto oficialidad y tripulación recogidos del agua por botes *Huáscar* y prisioneros Iquique".[7]

La conmoción fue total. Un escolar en Valparaíso —Arturo Benavides, que aún no cumplía los 15 años— relató posteriormente que se había enterado del drama por medio de los suplementeros que en distintas esquinas voceaban a gritos las malas nuevas:

> La plaza estaba materialmente repleta de gente que comentaba la noticia. Los muchachos del Liceo y de las escuelas andaban todos por allí, pues nadie asistió ese día a clases. De vez en cuando desde los balcones de la Intendencia se imponía al pueblo de las noticias que llegaban, y oradores improvisados dirigían la palabra a corrillos que los rodeaban, en diez, quince o veinte partes a la vez, disgregándose de unos para incrementar otros cuando algún orador se expresaba en forma más galana o patriótica…[8]

A medida que se fueron conociendo más detalles de lo sucedido, la figura del comandante de la *Esmeralda* y de sus oficiales y tripulantes se agigantó, opacando el triunfo obtenido por Condell con la *Independencia,* cuyo capitán se había rendido.

< *Capitán de navío Carlos Condell de la Haza*. Óleo de J. F. González. Colección Comandancia en Jefe de la Armada, Valparaíso.

^ Pabellón de combate que enarbolaba la *Covadonga,* al mando de Carlos Condell, victorioso en Punta Gruesa, el 21 de mayo de 1879. Esta bandera, confeccionada y pintada a mano, está elaborada en seda de gran calidad, que ha permitido que se preserve casi intacta pese al tiempo transcurrido.
Colección Escuela Naval "Arturo Prat", Valparaíso.

Curiosamente, el primer relato pormenorizado del combate y de la actuación de Prat se supo por medio de la prensa peruana. El 22 de mayo, el diario *El Comercio* de Iquique —ciudad que todavía seguía bajo bandera del Perú— había publicado un artículo escrito por un reportero de esa nacionalidad, Modesto Molina, donde se daba cuenta del dramatismo del hecho. Lo que allí se leía —más aún viniendo del adversario— no podía sino tocar fuertemente el corazón de los chilenos. Aquí algunos de sus párrafos más importantes:

> […] el combate entre el *Huáscar* i la *Esmeralda* había tomado más calor, haciéndose ya insostenible por parte del buque chileno, cuyas averías principiaban a ser de consideración. Fue entonces cuando el comandante Grau vio llegado el momento supremo. Fuera de tiro de cañón la *Covadonga*, que huía sin que pudiera darle caza la Independencia, i viendo que se prolongaba el combate, decidió ponerle fin… arremetiéndola con su espolón, descargándole antes dos cañonazos que inutilizaron algunas piezas del enemigo. La corbeta principió a hacer agua. Al habla ambos buques, el comandante Grau intimó rendición a la *Esmeralda*; pero el jefe de la corbeta chilena se negó a arriar su bandera. Viendo el señor Grau que era inútil toda consideración, arremetió por segunda vez… En este segundo choque se desconectó el eje de la maquinaria de la corbeta chilena i una bala del monitor le mató treinta i seis hombres. Era preciso que se diese fin a un drama tan sangriento i que no reconoce ejemplo en la historia del mundo. Así fue. A una evolución de la *Esmeralda*… le acometió por tercera vez el *Huáscar* con su ariete, descargándole dos cañonazos. Uno de estos le llevó por completo la proa, por la cual principió a hundirse. Fue en este tercer choque cuando el comandante Prat de la *Esmeralda*, saltó, revólver en mano, sobre la cubierta del *Huáscar* gritando: ¡Al abordaje, muchachos! Lo siguieron un oficial, Serrano, que llegó hasta el castillo, en donde murió, un sargento de artillería i un soldado. Todos estos quedaron en la cubierta muertos. Prat llegó hasta el torreón del comandante, junto al cual estaba el teniente Velarde, sobre el que hizo tres tiros, que le causaron la muerte. Entonces un marinero acertó a Prat un tiro de Comblain en la frente, destapándole completamente el cráneo, cuyos sesos quedaron desparramados sobre cubierta. Mientras esas sangrientas escenas tenían lugar sobre la cubierta del *Huáscar*, la *Esmeralda* desaparecía. En efecto, se inclinó hacia estribor, que fue por donde el ariete la cortó, i algunos segundos después se hundió siempre de proa. El pabellón chileno fue lo último que halló tumba en el mar. Al hundirse la *Esmeralda* un cañón de popa, por el lado de estribor, hizo el último disparo, dando la tripulación vivas a Chile…[9]

El artículo terminaba comentando la reacción de los propios peruanos, testigos desde la orilla de la tragedia que habían observado:

> Después de la catástrofe, que apagó los gritos de entusiasmo con que desde el principio eran saludados los tiros del *Huáscar* por el pueblo i el ejército, siguió el estupor i el silencio en todos. La impresión que en los habitantes de Iquique produjo el hundimiento del buque enemigo pudo más que la alegría, i la apagó. ¡Tremendos misterios del corazón humano! Lo último que desaparece en las aguas es el pabellón chileno; no se oye el más leve grito, ni clamor alguno de socorro; ni siquiera resuenan vítores... a todos nos tiene anonadados el horror de aquella tremenda escena.[10]

Si así había reaccionado el enemigo, es posible imaginarse el impacto que dicho relato causó en Chile. Fue una mezcla de sorpresa y admiración, de estupor y de asombro, de dolor y exaltación que recorrió el alma y el corazón de viejos y jóvenes, niños y adultos, ricos y pobres, civiles y militares, capitalinos y provincianos, quienes transformaron el sufrimiento y la desesperanza en una fuerza imparable de energía y patriotismo que se esparció por todos los rincones de Chile.

Muerte de Arturo Prat. Momento en que el héroe es impactado por un proyectil en la cabeza, en la cubierta del *Huáscar*. Óleo de T. Somerscales.
Colección Escuela Naval "Arturo Prat", Valparaíso.

IQUIQUE, MAYO 21
DE 1879

LA BANDERA A MEDIA ASTA

La gesta de Prat y sus "muchachos" empezó a inmortalizarse rápidamente. El día 26, más de diez mil santiaguinos se congregaron en la Alameda en torno a la estatua de O'Higgins, mientras que en Valparaíso, *El Mercurio* de esa ciudad informaba que "una banda de música bajó del cerro San Antonio y recorrió las calles hasta la Merced seguida de miles de ciudadanos que manifestaban su entusiasmo por medio de estrepitosos y unísonos vivas".[11] Paralelamente, y cada cierto tiempo, las campanas de las iglesias La Matriz y San Francisco eran echadas al vuelo.

A las cuatro de la tarde de ese mismo día, se celebró en la Catedral de Santiago un solemne Tedeum. Prat, un honrado y digno capitán de fragata, desconocido hasta entonces, iniciaba el camino hacia su laica santificación, despertando y removiendo hasta los cimientos las fibras de patriotismo de cada chileno y chilena que, con desconcierto y ansiedad, se preguntaban quién era este capitán Prat.

La primera reseña biográfica publicada sobre el héroe se debió a la conocida pluma de Benjamín Vicuña Mackenna y fue difundida por el diario *El Ferrocarril* el día 27 de mayo.

En ella, y con algunos pequeños errores propios de una información recabada en tan poco tiempo, el senador liberal y ex intendente de Santiago daba cuenta de los principales hitos de la corta vida de Prat, quien con tan solo 31 años dejaba tras de sí una estela de gloria. En el primer párrafo se leía:

> Las nobles mujeres de Chile que han hecho izar delante de sus moradas los colores de la patria al tope y a media asta, han sabido interpretar, como acontece casi siempre, las emociones que en estos momentos solemnes agitan el corazón de todos los chilenos. Hay un gran dolor; pero hay también una gloria inmortal, y el alma balanceada, como en la ola la quilla, se eleva hasta el cielo o decae hasta el llanto o el gemido, delante de la honda impresión que la trabaja.[12]

Luego de destacar la "interesante coincidencia" de que el primer buque en cuya cubierta había puesto Prat el pie como guardiamarina fue la *Esmeralda* —donde en noviembre de 1865, en plena guerra con España, tuvo su primera prueba de fuego— Vicuña Mackenna afirmaba lo que con el tiempo ha pasado a ser una constante en todos quienes han estudiado y analizado su vida: "el cadete Prat fue desde el primer día lo que ha sido el capitán de fragata que cayó sobre el puente del *Huáscar* o en la pira del heroico sacrificio: fue el hijo del deber".[13]

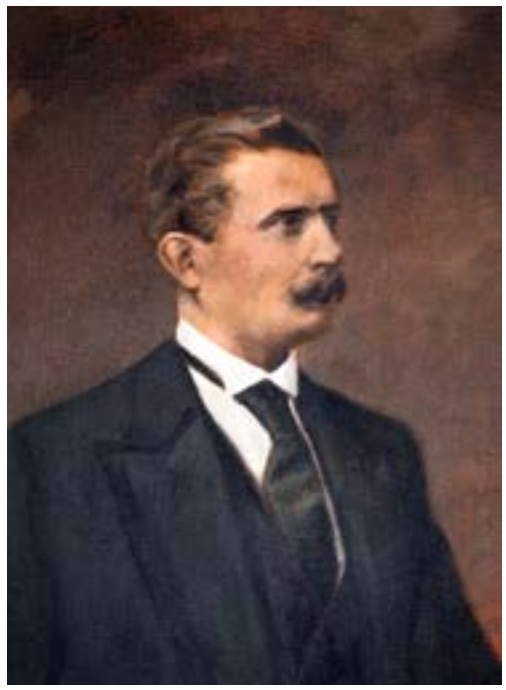
Pero había más. Prat no era solo el marino "de espartano vestir y de austero aspecto" sino que un "hombre de pensamiento" que —agregamos nosotros— creía servir también a Chile desde la civilidad, conociendo y estudiando sus leyes para mejorarlas y hacerlas más inclusivas. El título de su memoria de prueba, "Observaciones a la lei electoral vijente" —aprobada en 1876—, hablaba por sí misma. Como nuestro escudo, el ciudadano Prat tenía doble militancia: la de la razón y la de la fuerza, la del intelecto y la de la espada; hombres así, capaces de consumar un acto heroico, eran, como decía Vicuña Mackenna, "doblemente héroes".[14]

< Alegoría en talla de escayola del Combate Naval de Iquique, del escultor chileno José Miguel Blanco. Colección particular.

Habían pasado solo seis días desde el hecho y la ambigüedad de los telegramas, "esa niebla lejana de las modernas batallas", mantenía a todos en ascuas. "¿Ha volado la *Esmeralda*? ¿O simplemente se ha ido a pique?",[15] era la pregunta que todos se hacían. Nuestro primer biógrafo de Prat replicaba:

> ¡Ociosa divergencia! Porque lo único que debería preguntarse es si la nave chilena o su bandera cayeron en manos del potente e irresistible enemigo. Antiguamente se hacía esto arrimando un lanzafuego a la Santa Bárbara. Hoy es innecesario. Se pone firme el flanco del glorioso esquife al embate del ariete, y se salta ágiles por la borda para morir sobre la cubierta enemiga. ¿Y no es esta, la gloria de la cuchilla, tan fúlgida como la del fuego?

En verdad, como bien señala Carlos López Urrutia, autor de varios libros sobre la Marina chilena, "nunca antes ni después el comportamiento de un solo hombre habría de afectar tan profundamente el curso de los acontecimientos de una nación".[16] Todo parecía irreal y milagroso. Entre las autoridades navales hubo clara conciencia de que ese mediodía del 21 de mayo Chile se había salvado de una gran catástrofe. Los dos blindados peruanos —escribía Altamirano— hubieran podido destruir en menos de una hora los débiles barcos que custodiaban Iquique, lanzarse luego a incendiar Antofagasta y después toda la costa. "Nos ha salvado el heroísmo de nuestros marinos", señalaba orgulloso, agregando que "un acontecimiento que debía traernos la muerte nos ha traído la gloria…".[17]



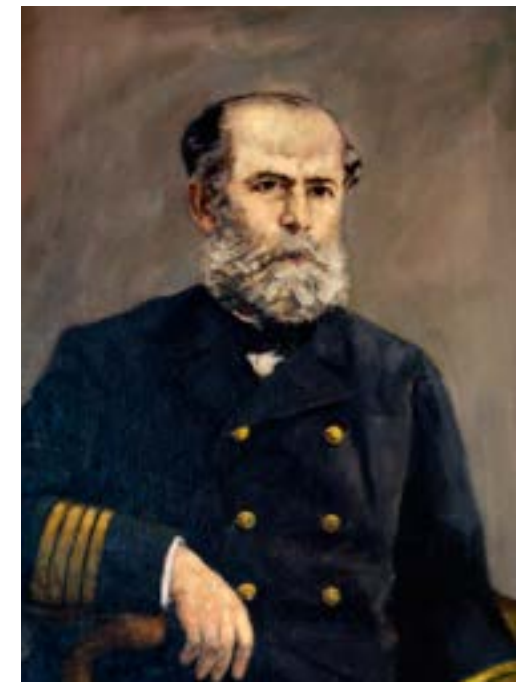
Cripta al loor de Chile, donde se exhiben los retratos de veintisiete héroes de la Guerra del Pacífico. Colección Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.

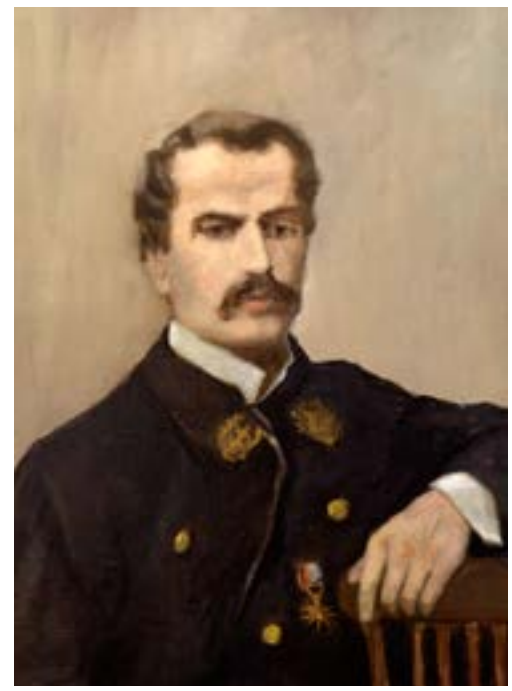
< Eduardo Hyatt, ingeniero 1º; Ernesto Riquelme, guardiamarina; Ignacio Serrano, teniente 2º; Vicente Zegers, guardiamarina, alcanzó el grado de contraalmirante; Juan Óscar Goñi, contador; Arturo Wilson, guardiamarina, alcanzó el grado de vicealmirante.

^ Patricio Lynch, vicealmirante; Jorge Montt, capitán de fragata, alcanzó el grado de vicealmirante; Germán Segura, cirujano; Vicente Mutilla, ingeniero; Juan de Dios Aldea, sargento 2º; Manuel Orella, capitán de corbeta, alcanzó el grado de capitán de fragata.

^ Juan Cabrera, ingeniero civil; Arturo Fernández, teniente 1º, alcanzó el grado de contraalmirante; Pedro R. Videla, cirujano; Cornelio Guzmán, médico cirujano; Antonio Hurtado, subteniente, alcanzó el grado de teniente coronel; Francisco Sánchez, teniente 1º, alcanzó el grado de contraalmirante.

> José Gutiérrez, ingeniero 3º; Juan José Latorre, capitán de fragata, alcanzó el grado de vicealmirante; Juan Williams Rebolledo, capitán de navío, alcanzó el grado de vicealmirante; Manuel Thomson, capitán de fragata; Dionisio Manterola, ingeniero 3º; Galvarino Riveros, contraalmirante.





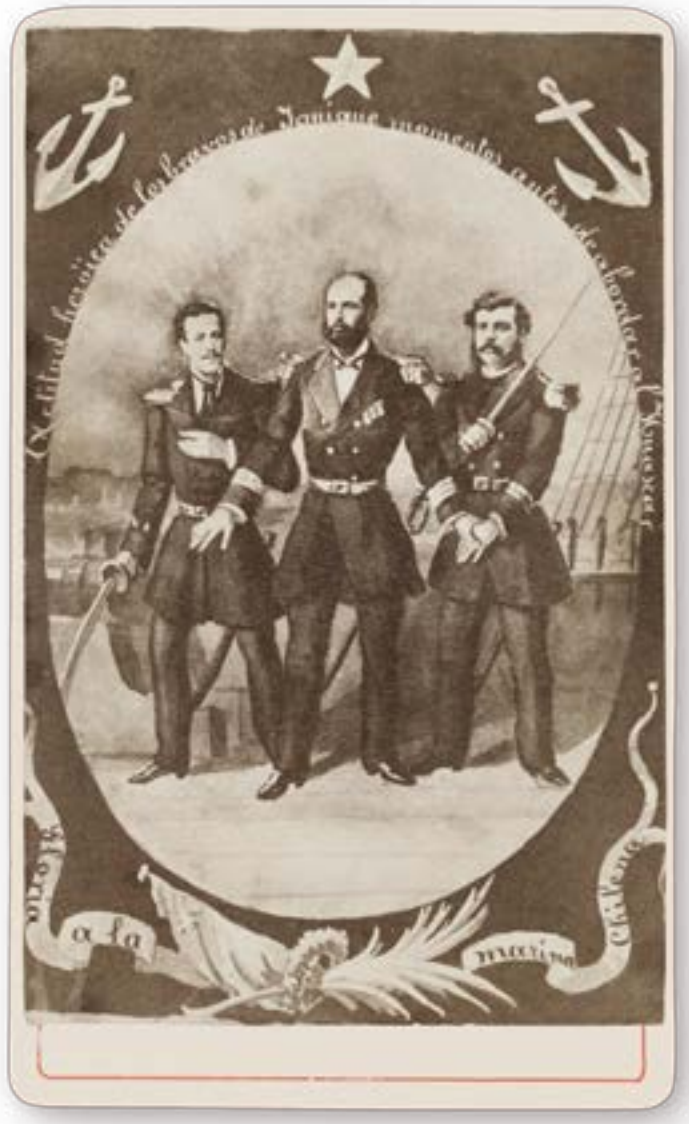
Durante las semanas siguientes, cuenta un testigo de primera fuente, "la relación del sublime Combate de Iquique y del heroico sacrificio de Prat, Serrano y Aldea, era tema de todos los comentarios, y creo que ningún niño de ese tiempo dejó de aprender de memoria la arenga de Prat". Esta había sido conocida el 29 de mayo mediante el parte de guerra enviado al comandante general de Marina por el teniente Luis Uribe, quien, todavía prisionero en Iquique, era el segundo comandante de la *Esmeralda* al momento del combate y había sobrevivido junto a otros 57 tripulantes.

Tengo el honor —escribió Uribe desde los altos de la Aduana iquiqueña, su lugar de cautiverio— de poner en conocimiento de V. S. que el 21 del presente, después de un sangriento combate de cuatro horas con el monitor peruano *Huáscar*, la *Esmeralda* fue a pique al tercer ataque de espolón del enemigo. El honor de la bandera ha quedado a salvo, pero desgraciadamente tenemos que lamentar la pérdida de tres de sus más valientes defensores: el capitán Prat, el teniente Serrano i el guardiamarina Riquelme.[18]

Luego de reseñar las circunstancias de la batalla y el abordaje de Prat, Serrano y el sargento Aldea, el teniente Uribe concluyó su informe diciendo:

> El guardiamarina señor don Ernesto Riquelme, que durante la acción se portó como un valiente, disparó el último tiro; no se le vio mas i se supone fue muerto por una de las últimas granadas del *Huáscar*. Pocos momentos después del tercer espolonazo, se hundió la *Esmeralda* con todos sus tripulantes i con su pabellón izado al pico de mesana, cumpliendo así los deseos de nuestro malogrado comandante, quien, al principiar la acción dijo; 'Muchachos! La contienda es desigual. Nunca se ha arriado nuestra bandera ante el enemigo: espero, pues, no sea esta la ocasión de hacerlo. Mientras yo esté vivo, esa bandera flameará en su lugar, i os aseguro que si muero, mis oficiales sabrán cumplir con su deber'. Los botes del *Huáscar* recojieron los sobrevivientes, i en la tarde del mismo día fuimos desembarcados en Iquique en calidad de prisioneros. Acompaño a US una relación de la oficialidad i tripulación que han salvado i que se hallan presos en este puerto.[19]

Las palabras pronunciadas por Prat calaron tan hondo en la ciudadanía que muchos padres quisieron recordar la gesta, llamando a sus hijos con el nombre del héroe o del buque que comandó. Así, Gonzalo Vial consigna que en menos de dos meses, y solo en Santiago, cinco parroquias bautizaron



< Relicario con restos de la *Esmeralda*, *ca*. 1879.
Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

^ "Gloria a la Marina chilena. Actitud heroica de los bravos de Iquique momentos antes de abordar al *Huáscar*". Alegoría que representa a Ernesto Riquelme, Arturo Prat e Ignacio Serrano.
Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

< Ilustración de Arturo Prat en la portada de revista *Zig Zag*, 22 de mayo de 1954.
Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

^ Registro de marca para aguardiente de sustancia, como tributo a los mártires de Iquique. Fabricado por Ivani y Lanzarotti, Santiago, 1890.

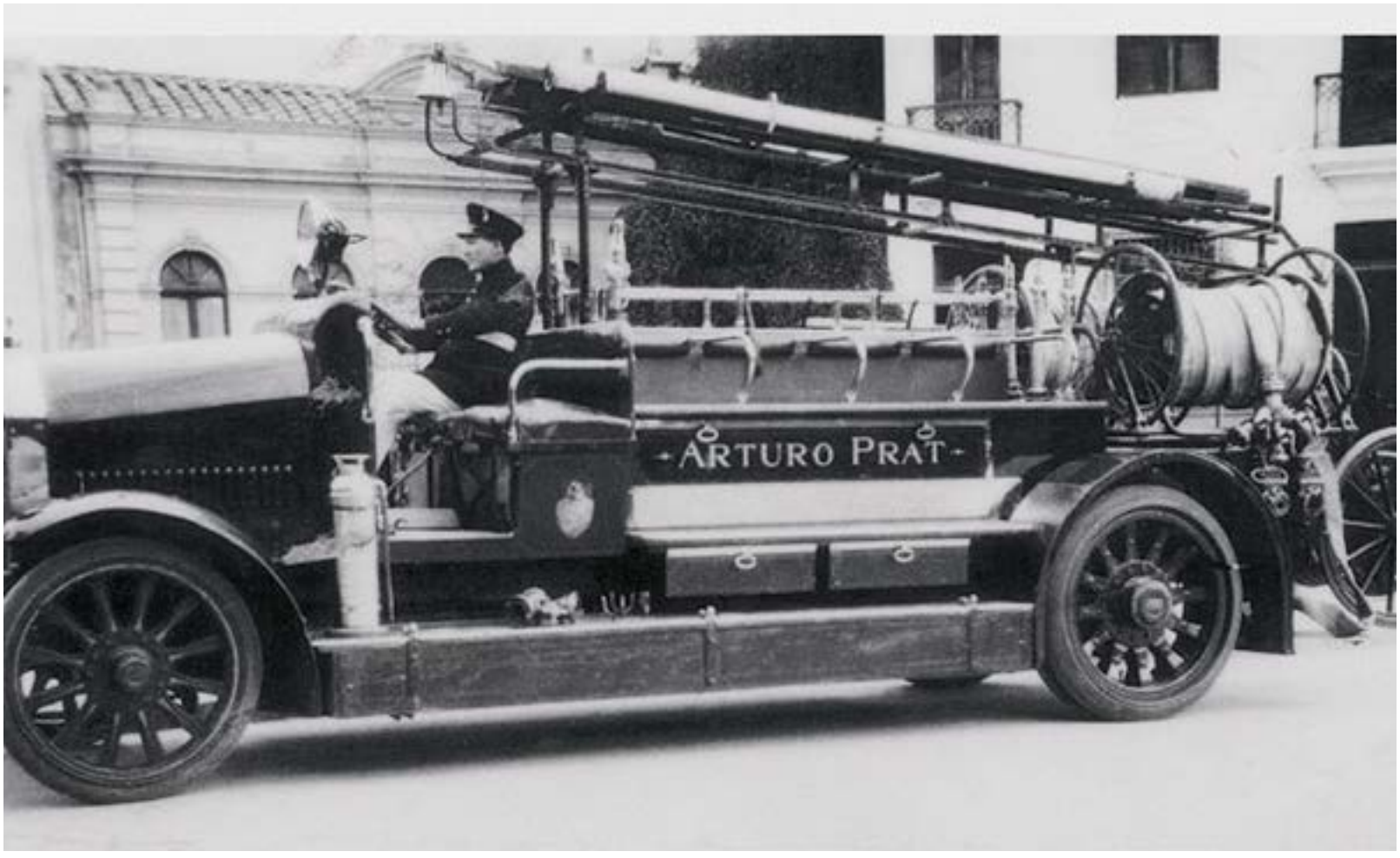
a treinta Arturos y veinticinco Esmeraldas, mientras que la Quinta Compañía de Bomberos de Santiago fue la primera institución que decidió llevar su honroso nombre, "como emblema de abnegación i conciencia del deber". Los mismos gestos se dieron en provincias y pueblos pequeños cuyos habitantes, exultantes, esperaban con ansias más noticias e instrucciones para partir cuanto antes al frente.[20]

En efecto, los regimientos no dieron abasto para recibir a miles de jóvenes que deseaban enrolarse voluntariamente en las fuerzas de combate. Todos ellos querían emular el coraje y el sacrificio de Prat y de los casi doscientos hombres que habían luchado con honor, sin haberse rendido ni arriado la bandera.

Muchas fueron las familias que en esos días vieron partir a varios de sus hijos al norte. Uno —entre tantos ejemplos— fue el de mi bisabuelo Pedro Seaton Fuller, quien, motivado por los sucesos y sin el consentimiento de sus padres, se enroló junto con su hermano Alejandro como soldado en el recién formado regimiento *Esmeralda*, creado especialmente con ese nombre el 31 de mayo, para acoger a los nuevos e inexpertos postulantes que tenían un solo y único objetivo: vencer a toda costa.

El eco de Prat y de sus bravos marinos acompañó de aquí en adelante todas las campañas del Ejército, el cual —como escribió Alejandro a su madre desde Tacna— "sabe muy bien que en caso de un desastre no hai salvación y por consiguiente todos han jurado que mientras quede uno vivo, ese peleará hasta que sucumba".[21]

El mismo fervor y espíritu patriótico había animado a ese imberbe colegial porteño, quien apenas supo del sacrificio de Prat, suplicó insistentemente a su padre para que lo autorizara a alistarse, en su caso, al regimiento *Lautaro*. Arturo Benavides terminó logrando su cometido. "El más glorioso general —rememoró posteriormente— no tenía más amor al uniforme que el que yo tenía ese día por el de soldado del *Lautaro*".[22] Ciento cuatro de sus compañeros de la Escuela Superior de Valparaíso terminaron siguiendo sus pasos.



LA HAZAÑA SE UNIVERSALIZA

Mientras tanto, la prensa extranjera no había escatimado alabanzas a la hora de referirse a los sucesos de Iquique, convirtiendo el combate en leyenda y a Prat en un personaje casi mitológico.

El *Times* de Londres señaló que se había presenciado "uno de los combates más gloriosos que jamás haya tenido lugar: un viejo buque de madera casi cayéndose a pedazos, sostuvo la acción durante tres horas y media contra una batería de tierra y un poderoso acorazado y concluyó con su bandera al tope", mientras que *Le XIX siècle* en París publicaba que "el capitán de la *Esmeralda* ha dado ejemplo de saber morir… Morir así es levantarse vencedor". En Alemania, las loas no fueron menores. El *Allgemeine Zeitung* de Berlín calificó el encuentro bélico como un hecho "radiante", "casi fenomenal", "un punto luminoso en sus anales", y el *Sun* de Nueva York, teniendo a la vista los periódicos llegados tanto de Chile como Perú, comentaba que su lectura "comprueba que ese combate fue grandioso y heroicamente peleado por Arturo Prat, comandante, i por la tripulación de la corbeta chilena".[23]

En tanto, *La República* de Buenos Aires, por medio del periodista Héctor F. Varela, no limitó adjetivos para referirse a "la conducta sublime, heroísmo, resolución y valor del comandante Prat de la corbeta chilena *Esmeralda*… hombre que ha sabido ser héroe y mártir glorificando su patria con la sublimidad de su martirio".

Lo interesante es que, además, agregaba: "no son los chilenos quienes lo dicen: son por el contrario, los mismos peruanos, a cuyas manos ha muerto el intrépido Prat, quienes ponen la corona sobre su frente con una hidalguía que mucho realza el carácter de la nación peruana".[24]

Se refería específicamente al comandante del monitor *Huáscar*, Miguel Grau, quien ya en el parte de guerra enviado el 23 de mayo al presidente del Perú, Ignacio Prado, informaba del "temerario arrojo" con que había actuado Prat.[25]

Dicho reconocimiento fue reiterado y hecho público cuando, testimoniando su caballerosidad y en un gesto que lo ennoblece, el 2 de junio, le escribió una sentida carta a Carmela Carvajal, en la cual, entre otras cosas, le expresaba: "En el Combate Naval del 21 próximo pasado, que tuvo lugar en las aguas de Iquique entre las naves peruanas y chilenas, su digno y valeroso esposo, el capitán de fragata Arturo Prat, comandante de la *Esmeralda*, fue como usted no lo ignorará ya, víctima de su temerario arrojo en la defensa y gloria de la bandera de su patria". Junto con la misiva, Grau le envió "las inestimables prendas que se encontraron en su poder", las cuales, agregaba, "le servirán indudablemente de algún pequeño consuelo en medio de su desgracia y por eso me he anticipado a remitírselas".[26]

< Carro de la Quinta Compañía de Bomberos "Arturo Prat", fundada en 1873 como "América". En 1879 cambia su nombre en honor a los sucesos y al héroe de Iquique.

^ Medalla de la Escuela Naval "Arturo Prat", Valparaíso.

Entre los objetos enviados destacaban el escapulario de la Virgen del Carmen, distintivo de su fe; la argolla matrimonial, símbolo de su fidelidad, y la espada con el nombre de Prat grabado en su hoja que para su viuda y para Chile tenían un profundo significado. Carmela era consciente de ello; tanto, que —sin aún reponerse a su angustia y dolor— el 1º de agosto respondió a la magnanimidad de Grau agradeciéndole su gran gesto. Destacaba en su carta que, por encima de las pasiones de la guerra, Grau tuviera la valía "cuando aún palpitan los recuerdos de Iquique, de asociarse a mi duelo y de poner muy alto el nombre y la conducta de mi esposo en esa jornada. Ello —continuaba— tiene aún el más raro valor de desprenderse de un valioso trofeo poniendo en mis manos una espada que ha cobrado un precio extraordinario por el hecho mismo de no haber sido jamás rendida".[27]

Carmela, al igual que todos los chilenos, ni siquiera había tenido la posibilidad de llorar sobre su tumba. Esta se encontraba muy lejos, en una modesta fosa del cementerio de Iquique, donde un ciudadano español de buena voluntad, Eduardo Llanos, había enterrado sus restos y los del teniente Serrano, un día después del combate.

Dos sencillas y toscas cruces recordaban el lugar, al cual comenzaron a llegar poco a poco y en desordenada procesión quienes de boca en boca se fueron enterando de su ubicación. Allí, comenta Benjamín Subercaseaux, "entre los cerros áridos y el mar eternamente azul, un marinero peruano había grabado con su cortaplumas esta inscripción que era el sentir de todo un pueblo: 'Bine a bicitarte porque te bi sucumbir en el combate del 21 de mayo. P. Savatiejo'". [28]

Pero ese reconocimiento no fue el único. Desde el mismo día 23 de noviembre de 1879 —fecha en que Iquique pasó definitivamente a manos chilenas— hasta mayo de 1881, en que sus restos fueron exhumados y trasladados a la iglesia matriz de la ciudad, dicha sepultura se convirtió en el primer santuario donde se le pudo rendir tributo concreto. Durante todo ese período un peregrinaje de soldados y oficiales, importantes civiles, pero sobre todo chilenos anónimos de distinta condición, visitaron su tumba para rendirle un postrer homenaje. "Esta sepultura —describió un soldado que la visitó en octubre de 1880— es tan modesta como la de los pobres de solemnidad. Una sencilla reja de madera llena de inscripciones y firmas de los que la han visitado, es todo lo que se ofrece a la vista del que la contemple...".[29]

Pero ello era bastante: nada menos que la respuesta espontánea de quienes en medio de la guerra sentían la necesidad y la obligación moral de dejar testimonio de que habían estado allí, cerca de un ser venerado y venerable. Las frases, los nombres y los poemas que fueron grabados en esas maderas, lo dicen todo. Entre las sobrias firmas de C. Condell o de Victoria Subercaseaux de Vicuña Mackenna, resaltaban las de los "Oficiales i tropas del batallón Quillota" o la de la "Artillería de Marina", mezclándose con ellas las del pueblo: "Viva Praz, viva el eroe"; las del romántico: "he cojido de esta tumba una flor marchita, me parece que llevo un tesoro"; la del poeta: "…Al jigante, espacio nunca a su grandeza da, lo veo en esta tumba en que estrechado duerme el coloso de la gloria: Prat"; la del creyente: "inclinamos con veneración en tu tumba nuestra rodilla" o la del simple ciudadano: "héroe ilustre, la patria agradecida no olvidará tu nombre ni tu gloria".

Como escribió el mismo soldado que con su batallón se puso firme ante esa cruz: "los sepulcros de los grandes hombres no necesitan más brillo que el de sus propias virtudes".[30]

Mientras tanto, el 12 de septiembre de 1879, una ley concedió pensiones a las familias de todos los caídos y dispuso que, en nombre de la República, se levantara un monumento que simbolizara el agradecimiento del pueblo de Chile a los héroes. Una colecta nacional logró reunir cincuenta y seis mil pesos oro, a los que se agregaron treinta y cinco mil aportados por el Gobierno, el cual nombró una comisión especial para sacar adelante el trabajo.

> Algunas etiquetas, sellos postales y billete cuyo diseño se ha inspirado en el Combate Naval de Iquique y en la figura del héroe, Arturo Prat, a modo de homenaje.
> Colecciones Museo Postal, Correos de Chile; Banco Central de Chile y Archivo Morgan Impresores.

FÁBRICA DE CIGARRILLOS
LA CUBANA
IQUIQUE
CAPITAN PRAT.
PAPEL TRIGO
DIEZ CENTAVOS PAQUETE
CONTENIENDO UNA FOTOGRAFIA
REGULARES
MONUMENTO
MARCA DE FABRICA
A LA MARINA
REGISTRADA

CHILE: TRADICION NAVAL
BUQUE ESCUELA ESMERALDA
CHILE
50
PESOS
CHILE: TRADICION NAVAL
CAP. ARTURO PRAT CH. – MUSEO NAVAL MARITIMO VALPARAISO
50
PESOS
CHILE

PREMIOS
DE $ 1 A $ 2000
CIGARRILLOS
ESMERALDA
COMPAÑIA GENERAL
DE TABACOS
VALPARAISO
HEBRA TRIGO
REGULARES
A LOS FUMADORES
ESMERALDA

CORREOS DE CHILE
$ 2
75º ANIV COMBATE NAVAL DE IQUIQUE
1879 1954
ESPECIES VALORADAS CHILE

CORREOS DE CHILE
40 CTS.
CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE ARTURO PRAT, 1848
ESPECIES VALORADAS CHILE

VEINTE
37048
EL BANCO DE CURICO
Curicó
18
EL BANCO DE CURICO
20
Chile
Nº 37048
PAGARÁ A LA VISTA AL PORTADOR EN CURICÓ
VEINTE PESOS
MONEDA CORRIENTE
Curicó
de 18
VEINTE PESOS
EL CAPITAN DE CORBETA ARTURO PRAT
VEINTE VEINTE
CENTAVOS
SUPERINTENDENTE DE LA CASA DE MONEDA
JEFE CTE

PRAT INMORTAL

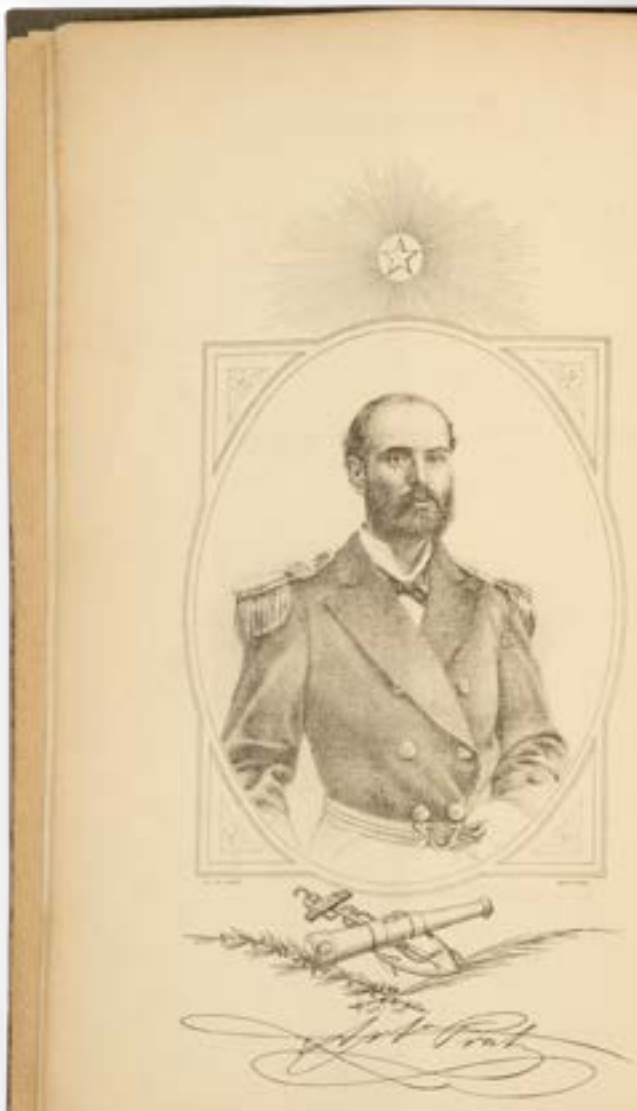
Pero la guerra continuaba y el ejemplo de Prat nunca dejó de estar presente en las batallas que siguieron. Cuando en octubre fue capturado el *Huáscar* en Angamos, todo Chile se estremeció. En su cubierta había muerto heroicamente Prat, por lo que de ahí en adelante, cada vez que el buque blindado fondeaba en algún puerto, una interminable romería de visitantes subía a bordo a conocer el lugar preciso donde este se inmortalizó. Cuenta Vial que muchos "caían de rodillas para besar el punto exacto donde había perecido".[31] Su ejemplo de arrojo y valor no solo fue el norte de quienes el 7 de julio de 1880 lograron, en menos de 55 minutos, tomarse el Morro de Arica y con ello la ciudad, sino que también había presidido la acción de los 77 valientes de La Concepción, que dos años después, en 1882, prefirieron morir antes de arriar la bandera y rendirse frente al enemigo.

Pero Prat fue y es mucho más que un héroe militar. Es cierto que a raíz de su sacrificio en la *Esmeralda* el pueblo chileno hizo suya la guerra con una entereza y fuerza de voluntad desconocida hasta entonces y que en definitiva fue lo que terminó dándonos la victoria. Es cierto también que a partir de ese 21 de mayo las Fuerzas Armadas chilenas hicieron suyo el principio de que una posición jamás debe rendirse, aunque ello cueste la vida, lo que se demostró en las batallas que siguieron.

Pero, junto con eso, Prat fue y sigue siendo un héroe civil, por ser simplemente quien fue: un hombre de carne y hueso que había actuado de acuerdo con sus convicciones y estilo de vida, sabiendo —cuando las circunstancias lo ameritaron— enfrentar su destino con la libertad y la naturalidad de quien sabe lo que hace.

^ Medalla conmemorativa del natalicio del héroe. Colección Escuela Naval "Arturo Prat", Valparaíso.

> Retrato de Arturo Prat, realizado dos meses después del Combate Naval de Iquique. El pintor tuvo oportunidad de conocer al héroe embarcado en el vapor *Lontué* y, tras su muerte, lo habría pintado de memoria o sobre la base de apuntes. Óleo de J. F. González, 1879.
Colección particular.



EL CAPITAN DE FRAGATA

ARTURO PRAT

ESTUDIOS SOBRE SU VIDA

POR

RAMON GUERRERO VERGARA

Antiguo Teniente de Marina

Y

JOSÉ TORIBIO MEDINA

Abogado.

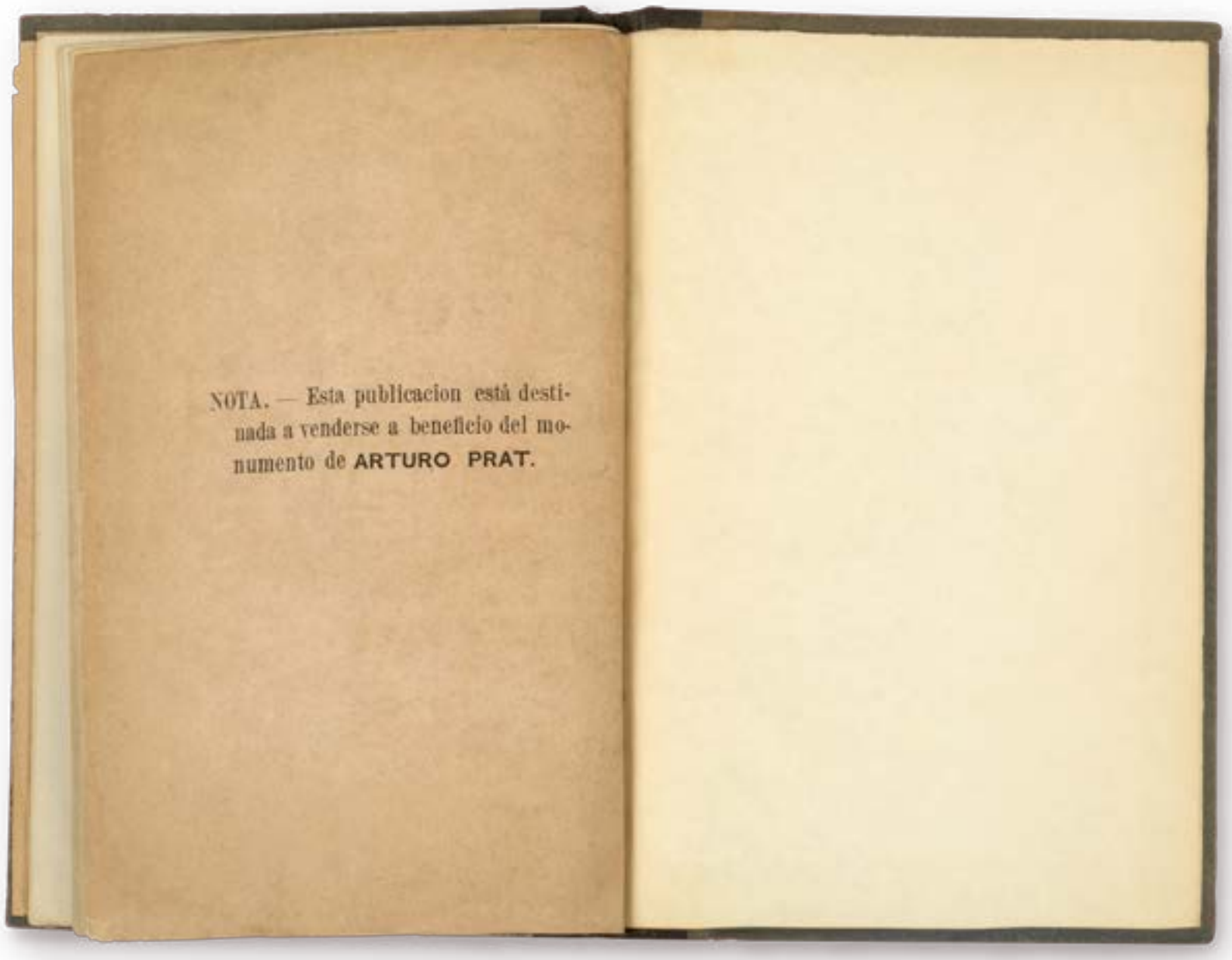
SANTIAGO DE CHILE

1879.

Biografía de Arturo Prat, escrita poco después de los sucesos de Iquique. Edición original de 1879. Arriba, portadilla del libro. En página de enfrente, nota en el colofón.
Colección particular.

Desde el momento que comenzaron a conocerse detalles de la cotidianeidad de su corta existencia, de la sencillez de su origen y de la forma en que había enfrentado las dificultades que la vida le puso en el camino, su figura además se humanizó. Cooperaron con ello las primeras biografías que salieron a la luz pública al mes exacto de su muerte, en junio de 1879, y que escritas por personas cercanas a su entorno pudieron dar cuenta de datos y rasgos de su personalidad absolutamente desconocidos hasta entonces. Una, la de Bernardo Vicuña —hermano de Benjamín—, fue publicada en Valparaíso por la imprenta de *El Mercurio* y, la otra, días después en Santiago, escrita por el teniente de Marina Ramón Guerrero Vergara, su compañero y amigo, con la colaboración del renombrado bibliófilo e historiador José Toribio Medina.

En esos primeros trabajos se encuentran las bases de gran parte de la información sobre su vida, que dieron forma a la imagen que tenemos de Prat. Ampliada posteriormente con mayor rigurosidad y acuciosidad por nuevos biógrafos, la esencia de su trayectoria y de sus rasgos de personalidad sigue siendo la misma que ellos relataron para sus contemporáneos.


NOTA. — Esta publicacion está destinada a venderse a beneficio del monumento de **ARTURO PRAT.**

Hasta hoy, no hay contradicciones ni dobles lecturas. Ha pasado el tiempo, las investigaciones se renuevan, de vez en cuando uno que otro antecedente nuevo sale a luz, pero todos ellos no vienen sino a confirmar una verdad sorprendente: Arturo Prat fue verdadera y comprobadamente un hombre sin tacha, genuinamente fiel a sí mismo y a sus convicciones, que pudo ser erigido como modelo de vida y de muerte simplemente porque lo es.

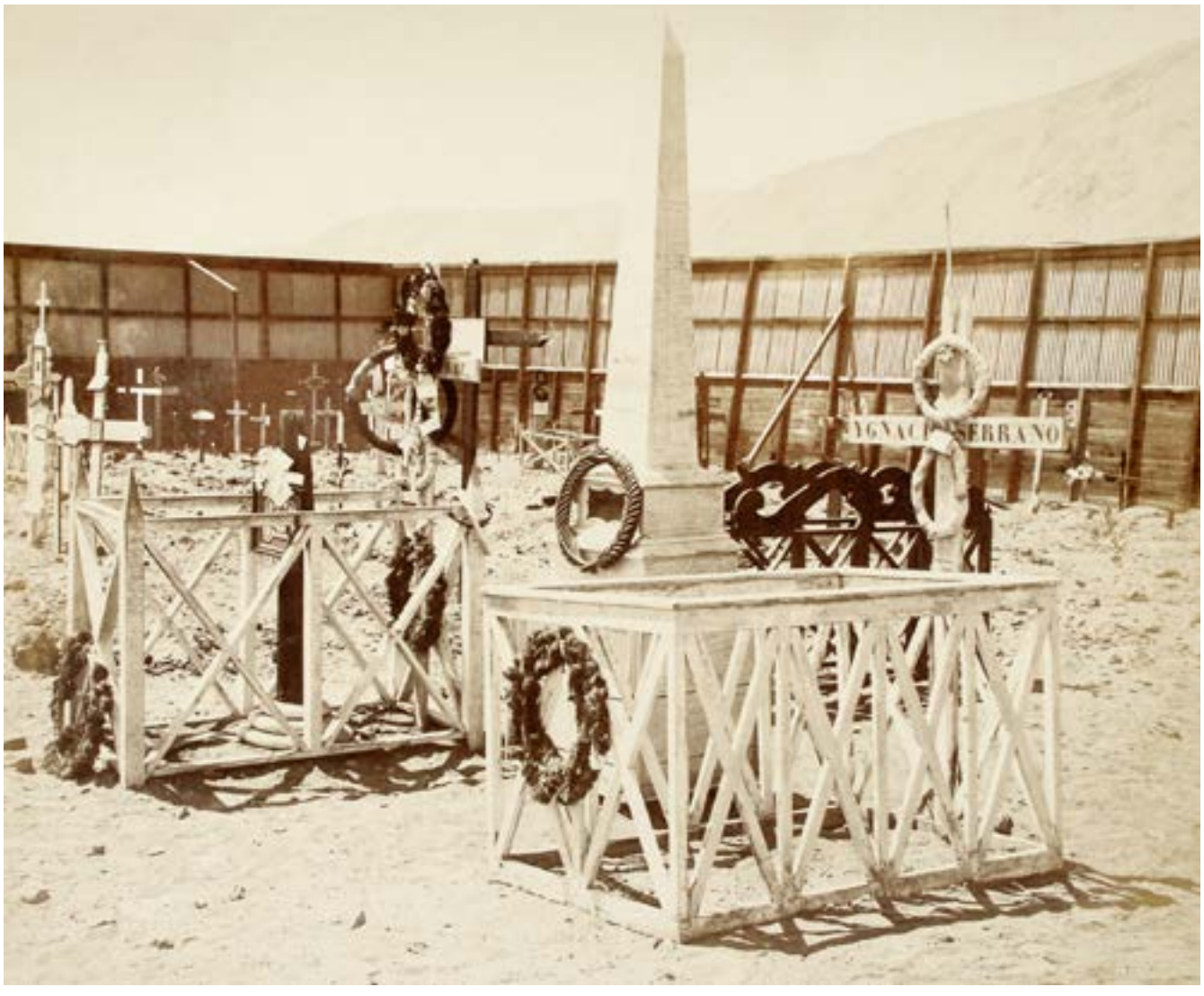
Los héroes no se improvisan. Están ahí, listos para actuar cuando el momento límite así lo demande. El gran legado de Prat es que —sin quererlo— nos ha permitido como nación, es decir, como comunidad de hombres y mujeres libres que se proyecta en el tiempo, tener un relato irrefutable de lo que puede llegar a convertirse uno de los nuestros y que, llenándonos de orgullo, representa la voluntad de ser del alma nacional.

Si Prat no hubiera existido, habríamos tenido que inventarlo.

Atardecer del 21 de mayo, 1887. Se puede apreciar el cuerpo de Arturo Prat en el muelle de Iquique y, al fondo, se ve al monitor H*uáscar* zarpando de la rada. Colección particular.

El viaje final de los caballeros del mar

MARCELA BAÑADOS N.



Tumbas de Arturo Prat e Ignacio Serrano en el cementerio de Iquique. Dos años después del entierro, fueron trasladados a la iglesia de la Inmaculada Concepción. Tendrían que pasar siete años más antes de alcanzar su sepultura definitiva. Fotografía Spencer y Cía., 1880. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

Eduardo Llanos, ciudadano español que se encargó de dar sepultura a Arturo Prat e Ignacio Serrano en Iquique. Retrato dedicado a Blanca Estela Prat, hija de Arturo. Colección Museo Marítimo Nacional, Valparaíso.

A las 7.15 de la mañana del 21 de mayo de 1879, se avistó en la rada de la ciudad la silueta de los buques que protagonizarían —junto con nuestra corbeta *Esmeralda*— uno de los episodios más célebres de la historia chilena: el Combate Naval de Iquique.

A las 11.45 de la misma mañana, y luego de una lucha encarnizada, el cañón de popa por el lado de estribor de la *Esmeralda* haría el último disparo antes de hundirse con su bandera al tope y con su tripulación dando vivas a Chile. La conmovedora escena ahogó los gritos de entusiasmo de los vencedores y sumió a los testigos en un silencio cuajado de respeto y admiración.

A las 12.10, la corbeta ya estaba hundida y a la misma hora yacía muerto su capitán, Arturo Prat Chacón, en la cubierta del monitor peruano *Huáscar* después de haberlo abordado, en uno de los actos de mayor valentía narrados en la historia de Chile.

Pero no solo Prat se llenó de gloria aquel 21 de mayo; también lo hicieron los marineros de la *Esmeralda,* y en especial el teniente Ignacio Serrano y el sargento Juan de Dios Aldea, quienes siguieron a Prat en el célebre abordaje. Llena de gloria también se ha mantenido la memoria del capitán del *Huáscar,* Miguel Grau, quien, en un acto de gran nobleza, en cuanto se disiparon los humos del combate ordenó desembarcar los cuerpos de Prat y de Serrano, depositándolos en la vereda que enfrentaba al edificio de la Aduana para que recibieran cristiana sepultura. En el mismo lugar dejaron al agónico sargento Aldea, quien falleció por sus heridas dos días después.

Al momento de estos hechos la ciudad estaba casi vacía. Sus moradores estaban guarecidos para intentar capear los embates de la encarnizada batalla, cuyos proyectiles —a pesar de los esfuerzos de ambos capitanes por proteger la ciudad— caían sobre los techos como un vendaval de fuego y plomo. En las cercanías del edificio de la Aduana se erigía el cuartel de bomberos de los inmigrantes españoles que residían en Iquique, quienes se encontraban en una atenta guardia observando los sucesos y dispuestos a intervenir ante la primera emergencia. No obstante, no fue el combate de un incendio lo que llenó de gloria a los españoles, sino la humanitaria reacción de su director y su enorme respeto por la heroica gesta chilena.

Los relatos cuentan que Eduardo Llanos y Álvarez, director de la Compañía Española de Bomberos N° 1, y don Benigno Posada, presidente de la Sociedad Española de Beneficencia de Iquique, habiendo conocido el destino de los cuerpos de Prat y Serrano, fueron en su búsqueda para honrar su valentía con una digna sepultura. Los restos se encontraban en el hospital de la ciudad y junto a ellos el moribundo Aldea.

Los restos mortales de los héroes fueron amortajados en dos sábanas que llevó Llanos, bordadas con sus iniciales: "E LI". Mientras, Posada conseguía la autorización de las autoridades peruanas para darles sepultura, la que fue entregada con la condición de hacer todo de manera muy reservada. Llanos ordenó a un carpintero que construyera dos ataúdes con la madera de los botes destruidos en la batalla y a un funcionario del hospital que hiciera dos cruces de madera. Al día siguiente, un comerciante italiano facilitó un carretón y con la ayuda de tres funcionarios del hospital depositaron los cadáveres en dos humildes sepulturas del Cementerio N° 1, las que fueron adquiridas por el propio Llanos por la cantidad de 83 soles, salvando así a Prat y Serrano de ir a parar a una fosa común.

Dos años más tarde, y cuando la ciudad de Iquique ya era chilena, las autoridades de la época realizaron una emotiva ceremonia en honor a los héroes, exhumando sus cuerpos aún amortajados en las sábanas y trasladándolos a la iglesia de la Inmaculada Concepción de la ciudad, la que posteriormente sería la Catedral de Iquique. Gracias a las gestiones de Llanos, los voluntarios de la bomba España de Iquique fueron homenajeados realizando una guardia de honor, escoltando a los héroes a su próxima morada y depositando los restos en una bóveda especialmente construida para recibirlos.

El acontecimiento está registrado a pluma el día 22 de mayo de 1881 en el Libro de Guardia de la Compañía, con el siguiente relato:

> El día 22:
> Estaba citada la Compa para asistir al cementerio a las 7 am salía del cuartel con 38 auxiliares y 24 voluntarios incluidos los oficiales.
>
> Se conducían los carros mortuorios que la Compa ofreció para trasportar a la iglesia los restos de Prat y Serrano y una vez en el cementerio, esperaron los auxiliares y el estandarte con la escolta respectiva afuera de aquel lugar, entrando los sres. voluntarios, los cuales una hora más o menos después salían arrastrando dichos carros: a la retaguardia las autoridades y empleados públicos que seguían los féretros, siguió nuestro estandarte con la escolta y los auxiliares, continuando después las demás compañías.
>
> Una vez en la iglesia, nuestro estandarte ocupó uno de los esquineros del catafalco junto con los sres. de la escolta y el resto de la compa formó delante de la iglesia hasta concluir la ceremonia, retirándose enseguida a su cuartel en donde rompió filas 10 minutos después.
>
> A las 3 pm:
> A la invitación del Sr. Capitán, los oficiales Burgeño, García, Armengol, Pahul Tarberner, el que suscribe y el voluntario Las Rosas, lo acompañaron a la casa de [sic] Sr. Jefe Político, el objeto de asistir a la ceremonia de dar sepultura en la bóveda de la iglesia a los restos de Prat y Serrano. Con efecto después de unas atenciones hechas por el Sr. Jefe Político y oficiales del Linares en casa del primero, fuimos en corporación en donde cupo el honor a la oficialidad de la Compa Española de Bomberos "Iquique N°1" bajar el catafalco y depositar en la bóveda los restos de Arturo Prat y Ignacio Serrano. Hecho lo cual terminó la ceremonia y después de despedir al Jefe Político en la puerta de su casa, se retiró cada cual a la propia.
>
> G. Román, Teniente 2°

Los cuerpos de los héroes descansaron allí hasta el 10 de marzo de 1883, cuando un enorme incendio afectó a la ciudad, incluida la iglesia, y los restos de Prat y Serrano debieron ser trasladados al sótano de una casa comercial ubicada en la calle Bolívar N° 35. Los cuerpos fueron trasladados nuevamente en mayo de 1884 a la iglesia reconstruida.

Las exhumaciones finales ocurrieron en 1888, cuando Prat, Serrano y Aldea —cuyo cuerpo fue rescatado de la fosa común del Cementerio de Iquique—, junto a los héroes del Combate Naval, fueron trasladados, esta vez de manera definitiva, a su última sepultura, al Monumento a los Héroes de Iquique erigido en el puerto de Valparaíso.

Por su parte, Eduardo Llanos y Álvarez volvió a su tierra natal y cada vez que un buque de guerra chileno recalaba en un puerto español, una delegación de la tripulación se dirigía a su casa para saludarlo, expresándole la eterna deuda de honor que con él tenía el pueblo chileno. Este acto de agradecimiento ocurrió sagradamente hasta 1927, año de la muerte del célebre voluntario español.

Catafalco en iglesia de la Inmaculada Concepción de Iquique. 13 de mayo de 1888, previo al zarpe de los restos de los héroes con destino a Valparaíso, donde serían sepultados el 21 de mayo del mismo año. Fotografía anónima. Colección Museo Histórico Nacional, Santiago.

Los héroes de Iquique en Valparaíso: Crónica de un monumento-mausoleo

HERNÁN RODRÍGUEZ V.

A pocas horas del heroico sacrificio de Prat surgió la idea de levantarle un monumento. Cuando se conoció en detalle la gesta del Combate de Iquique, el sábado 24 de mayo de 1879, el pueblo salió a la calle enarbolando banderas e improvisando arengas. La ciudad no durmió y el domingo 25 amaneció embanderada. Hubo Tedeum en la Catedral y al mediodía una concentración enorme en la Alameda, a la que se llevó, flameando, la bandera ante la cual se juró la Independencia de Chile el 12 de febrero de 1812. Habló Benjamín Vicuña Mackenna y, con pasión, inspirado, dijo:

> Ciudadanos: en uno de los sitios públicos de Amberes he visto la estatua de un heroico huérfano que en la guerra de 1830 voló en el Escalda la cañonera que mandaba, antes que arriar la bandera de la Bélgica libre, confiado en su infantil pujanza. ¿Y nosotros, compatriotas, no tendremos un trozo de mármol de nuestras canteras, una efigie de bronce fundida de cañones enemigos para consagrar la proeza de Iquique, digna de la Antigüedad?[1]

Fue el primero que mencionó en Santiago la idea de un monumento. El día antes, en Valparaíso, ya otro lo había hecho. Efectivamente, el 24 de mayo hubo en el puerto la misma exaltación que en la capital. El pueblo se agolpó en la plaza frente a la Intendencia —actual plaza Sotomayor— y, mientras esperaba las palabras del intendente Altamirano, Eduardo de la Barra, director del Liceo, arengó a la muchedumbre y concluyó diciendo: "Mientras la Patria adopta por hijos a los huérfanos de los valientes que sucumbieron, cumple al pueblo de Valparaíso perpetuar en el mármol el recuerdo de la *Esmeralda* y alzar un monumento a la memoria de las víctimas sacrificadas por la Patria". Mientras la muchedumbre aplaudía, eufórica, el intendente reiteró la misma idea: "es necesario que Prat renazca al lado de Cochrane, en una estatua de bronce".[2]

Al día siguiente, siempre en Valparaíso, Francisco Echaurren distribuyó una proclama en que se refirió al monumento como proyecto de "gratitud nacional" y rogó a los bancos de la plaza que recibieran los depósitos que entregarían los patriotas porteños. Mientras se iniciaba la colecta en Valparaíso, en el Club de Septiembre de Santiago los socios se suscribieron para levantar la estatua a los héroes y formaron una comisión que presidió Rafael Larraín Moxó y secundó Vicuña Mackenna, comisión similar a la que se creó en Valparaíso, presidida por el intendente Altamirano y secundada por Echaurren. Mientras se recolectaban recursos, el 12 de septiembre de 1879 el presidente Pinto firmó una ley que decretó "la erección de un monumento que, a nombre de la República, simbolice la gloriosa defensa hecha por el capitán de fragata don Arturo Prat y sus valerosos compañeros a bordo de la corbeta *Esmeralda*". Antes de que concluyera el año, en octubre, las comisiones pro monumento de Santiago y Valparaíso llegaron al acuerdo de que la estatua de Prat debía estar en Valparaíso, "capital marítima de la República".[3]

Decidido el lugar había que definir la forma, habido consenso que el monumento debía tener, en su cúspide, una gran estatua de Arturo Prat. Respecto a la autoría, se decidió buscar escultores en Europa.

Entre 1880 y 1882, las comisiones de la capital y el puerto debieron fundirse en una sola, que, a su vez, contactó a los ministros de Chile en Londres y París —Marcial Martínez Cuadros y Alberto Blest Gana, respectivamente— y al comandante Luis Ángel Lynch Irving, delegado de la Armada en Europa, encargado de atender la construcción de sus buques, especialmente la del nuevo crucero *Esmeralda*. Objetivo de los diplomáticos y el marino era encontrar un autor que propusiera una estatua que agradara a la comisión. La búsqueda se centralizó en París y le cupo a Alberto Blest y a su secretario, Carlos Morla, hombre culto e informado, una activa participación.[4]

< Plaza Sotomayor. Vista del monumento hacia la bahía. Fotografía Félix Leblanc, *ca*. 1888.
Colección Biblioteca Nacional de Chile, Santiago.

Esto nos lleva a uno de los misterios que rodean el monumento a Prat. ¿Se invitó al escultor Auguste Rodin a presentar una propuesta? Hay hechos concretos que permiten pensarlo. En 1879 Rodin envió una escultura al concurso para conmemorar la defensa de París contra la invasión prusiana de 1870-1871. Era una figura alegórica, una diosa alada, protegiendo a un guerrero desfalleciente. La llamó *La Défense*, pero no fue seleccionada. Años después, Rodin trabó amistad con Carlos Morla, e incluso, en 1884, hizo un excepcional retrato escultórico de su señora, Luisa Lynch. Es posible que Morla lo haya invitado a presentar una propuesta para la estatua de Prat y Rodin enviara su escultura *La Défense*, con otro nombre. ¿Es la misma que se exhibe en Viña del Mar, con el título de *El héroe y la gloria*? En todo caso, la escultura no gustó a la comisión. Desde 1919, se exhibe en el Museo Rodin de París como *L'Appel aux armes* (*La Victoire*) y es el monumento recordatorio de las víctimas de la batalla de Verdún, en Francia.[5]

A quien se invitó y luego contrató fue al francés Denis-Pierre Puech, escultor que en 1881, a los 27 años, ganó el Premio de Roma. La noticia se supo en Chile y José Miguel Blanco, activo polemista y escultor, hizo comentarios adversos a la forma en que la comisión estaba tomando las decisiones, haciendo ver la necesidad de incorporar conocedores o artistas al proceso. Posiblemente su crítica o la necesidad objetiva de incluir miradas más profesionales hicieron que el Gobierno añadiera al proyecto a Virginio Arias, escultor chileno residente en París desde 1875. Se le contrató como "inspector" de la obra, aunque, en realidad, fue coautor de ella. Arias, un año menor que Puech, fue compañero suyo en el taller del escultor Jouffoy, donde también trabajó Rodin, al que el chileno admiraba. Motivado por la valentía de sus compatriotas en la guerra de 1879, Arias realizó la escultura *El héroe del Pacífico* —hoy conocida como *El roto chileno*— y la presentó con éxito al Salón de París en 1882. Fue entonces que comenzó a trabajar en el monumento a Prat, para el que realizó las figuras de Juan de Dios Aldea e Ignacio Serrano, además de los bajorrelieves de mármol para el pedestal. Puech, por su parte, realizó las estatuas del marinero desconocido, de Ernesto Riquelme y, la más grande, la de Arturo Prat, a quien propuso de pie, en una postura

clásica, acompañado de una figura alada representando a la Gloria. Envió los bocetos a la comisión, en Chile, y recibió en París, como respuesta, el siguiente telegrama: "aprobado monumento. quitando gloria".[6, 7]

José Miguel Blanco, desde 1885 director de *El Taller Ilustrado*, seguía de cerca el avance del monumento y las decisiones de la comisión, a la que criticaba, porque lo había encomendado a "artistas oscuros sin reputación ninguna", a excepción de Arias, "de cuyo talento no podríamos dudar, antes por el contrario, confiamos ciegamente".[8, 9]

El monumento es la suma de estatuas y pedestal. Se ha dicho que en él trabajó el arquitecto Diogène-Ulysse Maillard. Pero Diogène-Ulysse no fue arquitecto sino pintor y grabador, reconocido por sus figuras y desnudos que le hicieron ganar el Premio de Roma en 1864 y obtener la Legión de Honor en 1884. ¿Quién fue el arquitecto, entonces? Una publicación de 1888 menciona a Maillart, no Maillard, y actualmente, en la web, se pueden encontrar referencias a Norbert-Auguste Maillart, francés, nacido en 1856, egresado de Beaux Arts, segundo Premio de Roma en 1881, en América en 1884, donde entre 1885 y 1886 hizo el Teatro Victoria de Valparaíso y —creemos— el monumento a Prat. Del puerto pasó a Buenos Aires, donde realizó una obra arquitectónica notable: el edificio del Correo, el Palacio de Justicia, el Colegio Nacional y la ampliación de la Casa Rosada, entre otras cosas. Volvió a Francia en 1912.[10] Suponíamos que único autor del Teatro Victoria —destruido por el terremoto de 1906— era el chileno Eduardo Fehrman, pero, al parecer, fue obra compartida, como posiblemente fue el monumento de la plaza Sotomayor, donde al menos trabajaron Puech, Arias, Maillart, Fehrman y quizá otros, que construyeron una base de mármol flanqueada por cuatro columnas dóricas que sostienen la figura de Prat, sobre un zócalo, también de mármol, en el que se insertan cuatro pedestales en ángulo, para Serrano, Riquelme, Aldea y el joven marinero, todo sobre una explanada hecha con piedra rosada de la cantera de Rigolemu, en Pelequén.

Aunque los restos de los héroes seguían en Iquique, el monumento se levantó rápido. La primera piedra se puso el 18 de septiembre de 1885. Entre diciembre de ese año y febrero de 1886, la Compañía Inglesa de Vapores trajo las esculturas, los mármoles, las luminarias y las rejas. Se inauguró ese año, el 21 de mayo. Quedó listo el monumento, pero faltaba que fuera mausoleo.

En noviembre de 1887 falleció Carlos Condell y, con una impresionante ceremonia, se le sepultó en la cripta de Valparaíso. En la Cámara, el diputado Jacinto Chacón pidió al ministro Miguel Luis Amunátegui más claridad —o menos vaguedad— para traer los restos de los otros héroes, trámite que estaba pendiente desde que el diputado Ramón Ricardo Rozas presentara un proyecto de ley para tal fin en diciembre de 1879. "Una actitud más categórica […] que se

< Monumento a Prat. Fotografía Félix Leblanc, *ca*. 1888. Colección Biblioteca Nacional de Chile, Santiago.

^ Reverso y anverso de medalla conmemorativa de la inauguración del Monumento a la Marina, el 21 de mayo de 1886. Faltaban aún dos años para que llegaran los cuerpos de los héroes. Colección particular.

Llegada de los restos mortales de Prat, Serrano y Aldea, 21 de mayo de 1888. Fotografía anónima. Álbum "Monumento a la Marina". Colección particular.

21 DE MAYO 188
A LOS HEROES DE IQUIQUE
CONDELL
ORELLA
VIDELA
PUNTA GRUESA
21 DE MAYO
DE 1879

fije el día para hacer la traslación". "No se puede fijar el día y la hora […] esos restos, tal vez, serán trasladados el 21 de mayo próximo", contestó evasivamente el ministro. Desde ese incidente los hechos se sucedieron aceleradamente.[11]

El 5 de mayo de 1888 salió la Escuadra hacia Iquique, llevando 68 invitados del Ejecutivo, las Cámaras, las Cortes, las Fuerzas Armadas, la universidad, el instituto, los municipios, la prensa. Hasta los deudos de los héroes, en el vapor *Mapocho*: hermanos, cuñados e hijos de Prat, Serrano y Riquelme. La Escuadra entró a Iquique la tarde del 10 de mayo, nueve años después de que lo hiciera Arturo Prat en la *Esmeralda*. Se trasladaron los restos desde la iglesia matriz y el 14 de mayo se inició el regreso a Valparaíso. El 19 se reunió la Escuadra en Quintero, donde aguardó hasta el día 21. Se puso en marcha en la madrugada y a las 8 entró a la bahía de Valparaíso, donde el fuerte Bueras la saludó con una salva. Nueve años antes, a esa misma hora, el *Huáscar* disparaba el primer cañonazo contra la *Esmeralda*.

Cinco filas de embarcaciones avanzaron hacia el muelle Barón, con la falúa presidencial al centro, transportando los restos de Prat y, a ambos lados, los de Serrano y Aldea. Bajaron a tierra las urnas y se colocaron sobre carros fúnebres tirados cada uno por tres parejas de caballos cubiertos con mandiles negros que rozaban el suelo. Un centenar de coronas cubrían los carros. Entre ellas, las de Rosario Chacón de Prat y Carmela Carvajal de Prat. En el muelle, el huérfano de Condell entregó una corona al huérfano de Prat, un niño de nueve años.

Más de setenta y cinco mil personas, quince mil de Santiago, atestaban el puerto. "Ni cuando los funerales de Condell, ni cuando la traslación de los restos de Lynch, ni cuando entró el Ejército vencedor de la Guerra del Pacífico se había visto una concurrencia así…". A las 13 horas el cortejo se puso en marcha y dos horas más tarde llegó a la plaza de la Victoria, donde el jefe de Estado esperaba en el pórtico de la iglesia del Espíritu Santo. Pasó a encabezar el desfile,

mientras la orquesta, dirigida por el maestro Pedro Cesari, tocó la *Marcha fúnebre* de Chopin. Avanzaron por la calle Condell hasta la plaza Sotomayor, donde, en la fachada de la Intendencia, flameaba la misma bandera que se enarboló para la repatriación de los restos de O'Higgins, en 1869, en la corbeta que llevaba su nombre. En la plaza, frente al monumento, hablaron Luis Uribe —que en 1879 asumió el mando de la *Esmeralda* tras la muerte de Prat— y el presidente José Manuel Balmaceda, quién señaló: "Siento en mi corazón los latidos de todos los corazones chilenos [...] Pasarán los años y las generaciones y desde el fondo de la rada de Iquique, lo mismo que desde el seno de esta cripta o lo alto de este monumento, brillará en la historia como la estrella polar en nuestros mares una constelación de valientes que no eclipsarán los siglos ni los héroes venideros".

Anochece, las urnas descienden a la cripta mientras irrumpe el himno nacional y los fuertes del puerto y las naves de guerra izan al tope sus banderas. En la noche el monumento se iluminó con la novedad de la luz eléctrica y la muchedumbre congregada en la plaza se mantuvo por horas contemplándolo, en silencio.[12]

El monumento a Prat se levantó en la plaza Sotomayor, corazón cívico del puerto, donde estuvo la Aduana colonial y, desde 1856, la Intendencia republicana. Ahí se

Llegada de los restos de los héroes al muelle Barón el día de sus exequias y vista del muelle Prat. Álbum "Monumento a la Marina", 1886-1888. Colección particular.

levantó el primer monumento porteño en febrero de 1873, la estatua a Cochrane. Para colocar en la misma plaza la estatua de Prat hubo que extenderla hasta el mar y demoler el elegante edificio de la Bolsa de Comercio, construido por Juan Berg en 1857. Desde 1886 a 1895 hubo ahí dos monumentos, uno a continuación de otro, Cochrane y Prat, ambos mirando a la Intendencia y dando la espalda al mar. ¿Por qué esa orientación? No sabíamos cuál era el motivo, hasta que recientes excavaciones de arqueología histórica pudieron explicarlo.

En 1998, Alejandra Didier y Alex Riveros buscaron en la plaza Sotomayor los restos del primer muelle de pasajeros de Valparaíso, y lo encontraron. Sus pilares y vigas y, lo más importante, los restos de un barco que sirvió de cimiento y base. Ese barco es la *Esmeralda* histórica, la que capturó Cochrane en 1820. En junio de 1825, la *Esmeralda* estaba anclada en el puerto cuando un temporal la varó en la playa. El gobernador Ignacio Zenteno tuvo la idea de utilizar su casco como base del muelle que el puerto requería con urgencia. Arrastró la nave frente a la Aduana, la llenó de arena y la convirtió en cimiento del primer muelle de pasajeros, que comenzó a utilizarse en 1826. Cuando se levantó el monumento a Cochrane, en 1873, la ciudad había avanzado hacia el mar y del antiguo muelle solo quedaba el recuerdo. Recuerdo que, posiblemente, definió la orientación del marino inglés, mirando hacia la nave enterrada en la que realizó su proeza. Cuando se levantó el monumento a Prat, a continuación del de Cochrane, se habría tomado la misma decisión: mirar hacia la *Esmeralda* histórica, que inició la tradición de un nombre entrañable y heroico.[13]

< Imagenes de la plaza de la Intendencia, hoy Sotomayor, engalanada con ocasión de la llegada de los restos mortales de los héroes, 21 de mayo de 1888. Álbum "Monumento a la Marina". Colección particular.

v Frente a la iglesia del Espíritu Santo (llamada antes San Agustín), donde Arturo Prat contrajo matrimonio. La comitiva se detuvo en este lugar y hubo discursos, 21 de mayo de 1888. Álbum "Monumento a la Marina". Colección particular.

"Y así era hace un siglo y medio atrás, cuando Valparaíso empezó a ser una ciudad".

"Y así hacia 1850".

"Así era esta misma plaza en los primeros años de 1900".

"Esta es la plaza Sotomayor. Es el corazón de Valparaíso".

Evolución de la plaza de la Intendencia, hoy Sotomayor, según los dibujos de Renzo Pecchenino, Lukas. Valparaíso, *ca.* 1978.

¿De qué están hechos los buques?

FRANCISCO GAZITÚA C.

¿De qué están hechos los puentes? ¿De anhelo, de acero?, se interroga el poeta Rafael Alberti.

Para responder esta pregunta, comencé a buscar un buque. Y, entre todos, escogí solamente a los que en su vida real se ganaron sus derechos literarios.

Los que en un cuarto acto final, por la fuerza del empeño, fueron llevados al fondo del mar.

Por ese acto, donde se privilegió el anhelo sobre el acero, y por la calidad de su naufragio, entraron a la literatura. De esta manera, los seres de los mares se transformaron en seres de los libros.

La muerte se llevó sus buques y sus vidas, pero nos dejó el anhelo.

Entre muchos buques naufragados, encontré la *Esmeralda II*, el buque de Arturo Prat, diseñada y traída a Chile por mi bisabuelo, el almirante Roberto Simpson, 23 años antes de su naufragio.

Trabajé para construirla durante un año.

Pasó un verano, un otoño, un invierno en mi taller de Pirque. Y en el trabajo de rehacerla, comencé a entender la finura de su estructura de goleta, la fuerza de su máquina a vapor, la fortaleza de su cubierta de roble, la liviandad de sus velas, hechas con la misma exactitud y dedicación de la mejor de las esculturas.

A medida que comprendí la calidad de su factura, empecé a sentir la tragedia de su hundimiento y su derrota.

Su materia perdida a cambio de un empeño.

En este tiempo de trabajo entendí la medida que, en un momento, tuvimos todos los chilenos, cuando comenzamos a hundirnos en la *Esmeralda*.

Y por esa medida quedamos, desde ese día, iluminados.
Un buque de guerra entró a la cultura.

La *Esmeralda* subió a la cultura cuando bajó al fondo, cuando sintió, desde la punta del bauprés al final de su timón, que su diseño y estructura se desintegraban.

Bajando supo que lo perdía todo: el viento para sus velas, la Cruz del Sur en la noche y su capitán valiente.

Bajando sintió la soledad en sus costillas y sus palos. Sintió la soledad de su materia entrando en la muerte.

Pero siempre supo, en el fondo oscuro del mar, que en la superficie quedó flotando el anhelo.

La historia dice que la *Esmeralda* es un buque derribado, también dice que se hundió para un triunfo moral, pero la literatura dice que se hundió para un triunfo cultural.

Los libros nunca fueron tan grandes como para guardar su madera, sus cañones y sus fierros, solo alcanzaron a guardar el patrimonio de su anhelo.

La escultura, entre todas las artes, es la que modela la materia y la usa para marcar, para inmovilizar empeños humanos, en el tiempo.

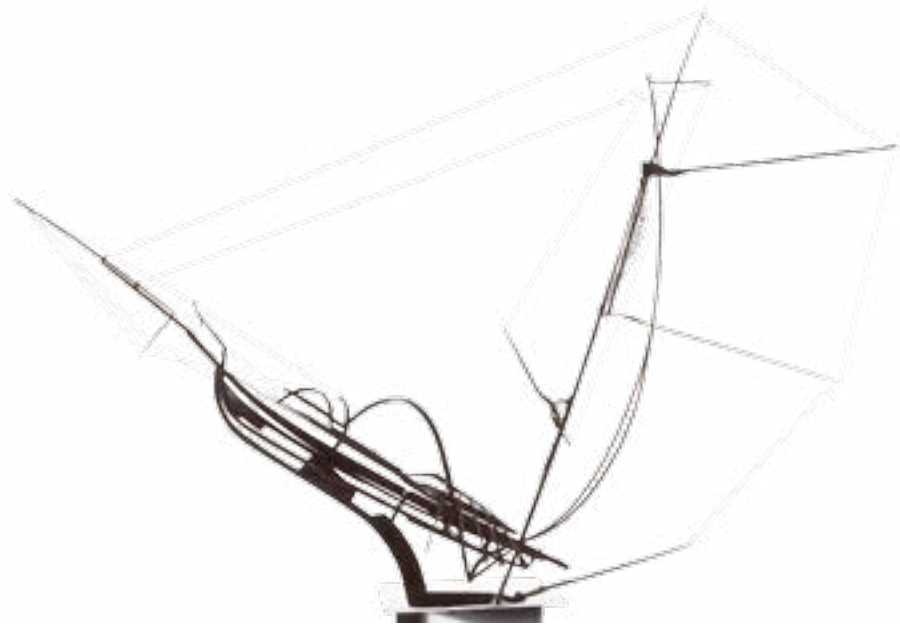
De esta manera, el tiempo pasa constantemente por la proa de las esculturas quietas. Y las esculturas viajan en el tiempo, "inmóviles en lo móvil", al contrario del *Nautilus* de Julio Verne.

La escultura tiene solamente el encargo de detener el tiempo en la materia, para marcar hechos después de los cuales no se puede seguir viviendo.

Después de ciento treinta años de navegación en las letras, el buque *Esmeralda* entró en la paz de la navegación lenta: ríos arriba, tierras adentro, cordillera arriba, donde todavía hay hombres que no conocen el mar, pero sí conocen la *Esmeralda*.

Y ellos nombraron "Esmeralda" al más hermoso y recóndito de los ríos tributarios del Maipo, por sus gigantescas rocas negras, que se hunden, como un buque, en forma diagonal.

Desde el mar, donde, timón en mano, ganaron para la *Esmeralda* sus derechos culturales, donde la literatura le devuelve su derecho a vivir en los libros, martillo en mano reconstruimos y le devolvimos al buque sus derechos escultóricos para que, en el silencio de sus fierros, viva solamente para responder una pregunta: ¿De qué están hechos los buques: de acero o de anhelo?



< Escultura en acero *Buque Esmeralda II*, de Francisco Gazitúa, 2001. Se ubica en la bifurcación de avenidas Las Condes y Apoquindo, Santiago.

^ Maqueta de la escultura *Buque Esmeralda II*, de Francisco Gazitúa.

MÁS ALLÁ DE LA HISTORIA

MIGUEL LABORDE D.

Luis Orrego Luco estaba estudiando en Suiza en mayo de 1879. Al leer la prensa en esos días, en la que por primera vez aparecía el nombre de Chile, sintió un orgullo patrio tan profundo que marcó toda su vida futura. Y es que los diarios y las revistas helvéticas se referían a Arturo Prat como a un hombre de otra época, de hazañas griegas o romanas, fuera del presente. Literalmente, un inmortal.

Desde el primer momento quedó en claro que Prat quedaría esculpido para siempre en ese salto de buque a buque, ofrendando su vida. En 1879, a fines del siglo XIX, cuando los tiempos eran más frívolos y blandos, menos heroicos, ahí había un acto de los que se pasan al mármol. Antes de entrar a considerar esa imagen, que hará de Prat el héroe chileno por antonomasia, recordemos el período que él vivió, entre Uruguay y Argentina, observando cómo desde Buenos Aires se actuaba en relación con la Patagonia, con firme ambición, sin que las autoridades chilenas atendieran a sus cartas de advertencia. Él vio venir la pérdida territorial, enorme y dolorosa, y nada pudo hacer al respecto. Al mando de la *Esmeralda*, en cambio, él es el comandante y al fin puede liderar las acciones, sin esperar la venia de nadie. Su salto, entonces, se venía incubando por años, inflamando su espíritu. No es algo del momento, espontáneo, sino una decisión de raíces profundas.

Volvamos a su condición de héroe de raigambre grecorromana y recordemos que en la Grecia arcaica los grandes guerreros eran considerados fuerzas de la naturaleza. Imprevisibles, como el viento de una tormenta o un terremoto, arrastrados por energías desconocidas, podían ser tan caprichosos y misteriosos como los dioses del Olimpo. Literalmente, eran semidioses y no podían ser encerrados en las leyes de este mundo cotidiano. Ellos habitaban fuera de este espacio-tiempo, en otro plano de la realidad.

Para desgracia de los simples mortales, ese héroe arcaico podía abandonar el campo de batalla siguiendo un impulso. De hecho, lo hacía. Y nadie podía juzgarlo.

Esa Grecia turbulenta, en la que la tendencia al caos es más poderosa que la que busca el orden del cosmos, llega a su fin cuando los líderes de la guerra, amados pero voluntariosos, a pesar de ser adorados y poder satisfacer todos sus caprichos, renuncian a esa condición semidivina para someterse a las leyes humanas. Ya no veremos a un general, o al capitán de nave, abandonando el escenario de la acción por satisfacer algún capricho.

Es entonces que la civilización griega avanza hacia su Edad de Oro y conquista su plena madurez. Las esculturas del siglo V antes de Cristo exhiben una profunda serenidad,

El héroe y la gloria, ejemplar de la escultura de Auguste Rodin, *ca.* 1878. La obra original se presentó como proyecto para el Monumento a los Héroes de Iquique, pero finalmente no se utilizó. En la década de 1960, este ejemplar se instaló a un costado del Sanatorio Marítimo, frente al Regimiento Coraceros, y ahí permaneció hasta 1977, año en que se ubicó en el frontis del Palacio Carrasco, Viña del Mar, su actual emplazamiento.

una quietud interior, propia de hombres que están en paz con el mundo. Se han prometido, interiormente, entregar sus talentos a la nación, cueste lo que cueste, y esa determinación marca líneas definidas en sus rostros. Jamás abandonarán su puesto, están dispuestos a morir por la patria. La nación es más que el individuo, aunque sea este un semidiós.

Algo de eso tiene el rostro de Prat, su mirada de joven oficial antes de 1879. Es un ser que tiene el destino resuelto, que ha tomado el control de su vida y, enfrente lo que enfrente, lo hará sin pestañear. Es una mirada hermosa la suya, la de un ser de espíritu templado.

Es algo diferente del valor, o del coraje, que aflora recién en el momento de la acción en muchos casos, incluso sorpresivamente. En Arturo Prat Chacón, revela la fuerza interior de quien ha encontrado, o más bien escogido, mediante un proceso de desarrollo personal, el sentido de su vida.

Habían pasado los siglos, los viajes y el comercio borraba ya las últimas zonas blancas de los mapas, todo era concreto y medible, tasables las riquezas de cada rincón de la geografía, enfrentados los imperios para colonizar hasta los rincones más remotos del planeta. Había terminado el tiempo mítico de los héroes que parecían regir sus conductas por leyes de otros mundos.

Chile nació bajo un signo afín a los combates heroicos, desde la Guerra de Arauco en adelante. Luego habrá de conmemorar, desde sus primeros años republicanos, el desastre de Rancagua, la batalla de La Concepción, el Combate Naval de Iquique. Que no son triunfos bélicos, de las armas, sino de los espíritus.

Es ahí cuando lo ético, al ser perfecto, alcanza la belleza estética y encarna la más honesta de las verdades. En el salto de Prat se conjuga todo, lo bueno, lo bello y lo verdadero. Como si hubiese estado escrito que ese gesto tomaría forma, por deseado o anunciado.

No es fácil ni frecuente el desplazamiento físico entre dos naves; de ahí también que el abordaje —exceptuado el masivo de piratas— sea tan poco probable, lo que perfila con mayor precisión la originalidad de Prat. De ahí la recordada frase escrita por el comandante John Rogers, de la Armada de Estados Unidos de América: "Desde que hay mar y desde que hay marina, jamás se ha presenciado nada más grande ni más heroico que la conducta de Prat y sus compañeros".

Dos acápites al respecto. El primero, que el líder, al dar el ejemplo de heroísmo, inflama y contagia a sus hombres, los que así, como es el caso, también devienen figuras memorables. El segundo, que la dignidad de Miguel Grau, el adversario peruano, es un complemento que consuma la perfección del momento.

Luego, no es casual la posición de Arturo Prat, recordado cada mes de mayo por todo el país, y cuyo nombre es el que figura en más calles de Chile. Como arquetipo del héroe nacional, con él culmina la gesta de la Independencia. Porque no basta con ser libres para alcanzar la condición de país en forma; hay que tener un destino, una identidad, un modo de ser, y es ahí, en la rada de Iquique con ese acto, que la condición del ser chileno quedó definida y grabada en el inconsciente colectivo, en el imaginario nacional, como la escena que emociona más que cualquier otra en nuestra historia, porque, intuimos los chilenos, corresponde al nacimiento de la nación.

< Busto de Arturo Prat.
Colección Armada de Chile, Valparaíso.

El liderazgo de Prat... ¿y si no hubiese sido héroe?

JUAN CARLOS EICHHOLZ C.

Tenía diez años, la misma edad con que Arturo Prat ingresó a la Escuela Naval, cuando me tocó representar al héroe en el acto conmemorativo del Combate Naval de Iquique que cada año se hacía en el colegio. Lo cierto es que, al subirme al escenario, sabía muy bien lo ocurrido ese 21 de mayo de 1879, pero no tenía mucha idea de quién había sido ese personaje antes de aquel día que marcó el fin de su corta vida, de apenas 31 años.

Hoy sé bastante más y la pregunta que me da vueltas en la cabeza es la que titula este artículo: ¿Y si Prat no hubiese sido héroe? ¿Acaso sabríamos de él si ese 21 de mayo no hubiese pasado lo que pasó? ¿Si, por ejemplo, el almirante Williams hubiese llegado con su flota unos pocos días antes al Callao, cuando la flota peruana aún no zarpaba rumbo al sur? ¿O si ambas flotas se hubiesen divisado al cruzarse en el camino? ¿O si Prat hubiese seguido al mando de la *Covadonga* y a Condell se le hubiese asignado la *Esmeralda*? En fin, las probabilidades de que Prat no tuviese que enfrentar la decisión de saltar sobre la borda del *Huáscar* eran muy altas. Y si así hubiera ocurrido, seguramente la gran mayoría de los chilenos no sabríamos acerca de él.

Y es que así suele suceder con los héroes, que llegan a serlo porque en algún momento de sus vidas, muchas veces sin buscarlo, resultaron ser protagonistas de un acto heroico. ¿Qué habría sido de Aquiles si Helena no se hubiese arrancado con Paris? ¿O de Nelson si no hubiese existido Trafalgar? Lo interesante es que el ser héroe poco tiene que ver con eso que llamamos liderazgo. De hecho, lisa y llanamente, lanzarse al abordaje no es en sí un acto de liderazgo, menos si es el producto de circunstancias fortuitas. El asunto, por lo tanto, es si, más allá de la categoría de héroe nacional a la que sus compatriotas contemporáneos lo elevaron poco tiempo después de su muerte, podemos encontrar en la vida previa de Prat algunos elementos que nos permitan afirmar que habría ejercido liderazgo.

Quizás la expresión que más se repite para describir el comportamiento de Prat a lo largo de su vida sea la de haber sido "hijo del deber", como lo puso Benjamín Vicuña Mackenna en la primera reseña biográfica que se publicó de él, a días de su muerte. Habría que agregar, eso sí, que se trata de un cumplimiento del deber medido con los estándares más altos posibles. Y es que Prat no fue solo un buen hijo; fue un hijo ejemplar. No fue solo un buen esposo; fue un modelo de ternura y entrega profunda hacia su mujer. No fue solo un buen cadete; fue el cadete con las mejores calificaciones de su generación. No fue solo un buen teniente y capitán; fue un hombre de armas que, como superior de otros, supo combinar excepcionalmente bien los valores de la estrictez y la humanidad en la formación de los suyos. En fin, no fue solo un buen marino; fue un marino que asumió cada una de las responsabilidades que se le asignaron con un sentido de profesionalismo difícil de igualar.

› Pañuelo de Arturo Prat.
Colección Museo del Carmen de Maipú, Santiago.

DEL USO PERSONAL DEL HEROICO
DE LA "ESMERALDA"
ARTURO PRAT

Dada esta descripción de su persona, no es de extrañar que, puesto en la situación a la que se enfrentó ese 21 de mayo, su alto sentido del deber lo haya llevado a dar una batalla casi imposible frente a un enemigo a todas luces superior, guiado por un sentido patrio que no admitía la rendición.

Con todo, y por más alto que haya sido ese estándar de cumplimiento del deber, no es posible afirmar por esa sola característica que Prat haya ejercido liderazgo. Sí es posible afirmar que estamos en presencia de un hombre en quien los rasgos más nobles de nuestra naturaleza humana se ven enaltecidos de un modo superlativo, al punto que llegan a conmover. Pero si hay algo que tiene el ejercicio de liderazgo es que supone ir más allá del deber, ir más allá de las expectativas que son depositadas sobre nosotros, al límite de desafiarlas y asumir riesgos por hacerlo. El Padre Hurtado, por ejemplo, también fue un hombre de rasgos excepcionales, pero si decimos que ejerció liderazgo, no fue por tener esos rasgos, sino porque se atrevió a desafiar a una sociedad que, en su mirada, vivía en la contradicción de predicar un estilo de vida que luego no practicaba. "¿Es Chile un país católico?", se atrevió a decir, interpelando a muchos que, sintiéndose tocados, lo calificaron de cura rojo.

¿Existe en la vida de Prat algo que nos permita ver un patrón similar? La verdad es que, aunque sin demasiada notoriedad, sí lo hay, y tiene el mérito de darse en el contexto de la vida militar, típicamente marcada por la obediencia y la subordinación, y de parte de alguien que aún no llegaba a tener un rango jerárquico tal que le permitiera levantar la voz sin correr riesgos. Nadie podría decir que Prat no fue un hombre extremadamente leal a la Armada, que lo cobijó desde niño, pero cualquiera que conozca su historia tendría que reconocer que, dentro de esa lealtad, se atrevió a desafiar ciertos aspectos de la institucionalidad que le parecían contradictorios con los valores proclamados, generándole conflictos con algunos de sus superiores y arriesgando su carrera militar.

Ya a los 15 años de edad, junto a otros guardiamarinas, protestó en contra de un instructivo que le parecía anticuado y degradante, lo que le valió estar trasbordado en un pontón por seis meses. Años más tarde comenzaría a cuestionar las antiguas ordenanzas españolas que regían el quehacer de la Armada y, con el tiempo, se ganaría el espacio y la autorización para trabajar en una nueva normativa. Siguiendo su indisimulada atracción

por el Derecho, con apenas 20 años de edad, el entonces teniente Prat tomó la defensa de un oficial acusado de desobediencia, asumiendo la misión con tal seriedad que, con riesgo para sí mismo, cuestionó al entonces comandante de la *Covadonga* en el Consejo de Guerra que se formó para juzgar el caso, del que Prat salió victorioso. Y ya como estudiante de Derecho de la Universidad de Chile y capitán de la Armada, cuatro años después defendería con éxito el caso de un compañero acusado por un almirante frente al Consejo de Guerra de Oficiales Generales por haber contraído matrimonio en Inglaterra con una mujer divorciada. De hecho, Prat se convertiría en el primer oficial activo de la Armada en obtener su título de abogado, lo que no solo habla de su permanente espíritu de superación, sino también de su anhelo por, entendiendo y respetando el orden existente, siempre buscar mejorarlo. El solo tema de su tesis para obtener el título habla por sí mismo en este sentido y más allá de la realidad de su querida Armada: "Observaciones a la lei electoral vijente."

Como se ve, sin perder jamás su sentido de identidad con la institución a la que pertenecía, Prat fue siempre un progresista, que se jugó porque ella avanzara, aunque eso le valiera ser criticado. Hasta el momento de su muerte, ese indudable ejercicio de liderazgo no resultó ser visible más allá de las fronteras de la Armada, pero ¿qué habría ocurrido si ese 21 de mayo no hubiese existido? Nunca lo sabremos, por cierto, pero lo probable es que ese joven Arturo Prat se hubiese transformado con los años en un agente de cambio y progreso cada vez más conocido e importante, no solo dentro de la Armada, sino que, muy probablemente, fuera de ella también.

Sin embargo, el Combate Naval de Iquique sí tuvo lugar y catapultó la figura de Prat a la dimensión de héroe, algo que él, desde luego, jamás imaginó. Es emocionante leer las reacciones que la noticia fue generando a medida que se esparcía y la forma en que Prat fue siendo ascendido a los altares. Pero, al igual que entonces, la emoción no proviene del solo acto de arrojo y heroísmo, sino de ver la coherencia entre ese momento y lo que fue la vida entera de un hombre que, cualquiera fuera el costo, se jugó por los valores en los que creía, respetando la realidad en que vivía, pero cuestionándola cada vez que le resultó difícil conciliarla con ellos.

< Cadetes en formación, previo al desfile del 21 de mayo de 2011. Escuela Naval "Arturo Prat", Valparaíso.

> Poesía y campana de la corbeta *Esmeralda*, actualmente en el patio de la Escuela Naval "Arturo Prat", Valparaíso.

Legado en el siglo XXI

CRISTIÁN ZEGERS A.

Sin duda, la globalización se profundizará en las próximas décadas, pero para no vernos despojados de nuestro ser más auténtico, deberemos asimilarla con un mayor equilibrio de identidad nacional. Como en otras globalizaciones exitosas, estaremos urgidos a buscar valores distintivos, sellos únicos que nos servirán para competir en la escena planetaria. En posesión de un mayor nivel de desarrollo, Chile perdería su impronta desdibujada en la masa de naciones, sin capacidad de ofrecer rasgos originales. Sin embargo, irradiar el carácter nacional y hacer perceptibles sus valores significa encarar un proceso cultural bastante complejo. Con humildad, pues, en nuestra propia historia, podemos encontrar prototipos humanos de esa identidad y hacer de ellos un buen punto de partida.

En este sentido, Prat es la mayor inspiración, la más espontánea en el alma popular chilena y la que menos cultivo oficial ha tenido. La altura moral del héroe de Iquique lo colocó incluso por encima de los próceres de la Independencia y de los formadores de la República. Un heroísmo que no envejece el suyo, representación perfecta del sublime sacrificio por la patria. Desde que se hizo universalmente admirado, hace 135 años, su arraigo se conserva tan fresco y vital como la noche en que se conoció el combate. "Desde ese día, Prat se ganó los corazones de todos los chilenos",[1] no solo como el punto de inflexión decisivo en la Guerra del Pacífico, sino por las ricas facetas íntimas de ciudadano ejemplar, las mismas en que ahondan las últimas biografías consagradas a su persona.

Mirado con ojos actuales, lo que primeramente llama la atención en Prat es su combate "contracorriente" respecto de algunas prácticas extendidas en la Marina y en la realidad de su tiempo, las mismas que en toda época deberían ser erradicadas. Joven oficial, por ejemplo, se interesó por precisar la reglamentación de ascensos en la Armada, con el fin de poner atajo a las influencias sociales y los favoritismos políticos. Cuando el Gobierno, apremiado por la grave crisis económica, consideraba rescindir la adquisición de los blindados *Blanco* y *Cochrane*, ejes del triunfo naval en 1879, se oyó la voz del joven oficial advirtiendo de los riesgos de tomar una decisión como aquella.

Hoy mismo, pese a las reiteradas lecciones de costosas experiencias pasadas, cuesta enormemente mantener la noción de una disuasión adecuada para resguardar la larga soberanía chilena. A este respecto, Prat fue un precursor en la mejor línea. En aparentes aspectos secundarios —la mantención defectuosa en los buques de la Escuadra, por ejemplo— hizo ver la inoperancia que de ahí surgía, pero sin perder en sus reclamos el sentido de la disciplina, ya que medía perfectamente la magnitud de sus actos, llevándolos adelante únicamente por un imperativo del deber, y sin obrar nunca por arrebatos. El valor actual del legado del héroe en términos de responsabilidad cívica se desprende de esta alta concepción, siempre más allá de las propias obligaciones, y en la que nunca evadió molestias y aun consecuencias potencialmente muy onerosas para su carrera.

› Buque Escuela *Esmeralda* navegando entre Talcahuano y Valparaíso, en el marco de la Regata del Bicentenario 2010, que convocó a buques escuelas de Iberoamérica con el objetivo de estrechar lazos de amistad entre las marinas. Archivo Armada de Chile.

Para Gonzalo Vial, Prat configuró los trazos indelebles del servidor público por excelencia.[2] La profesión de abogado la obtuvo (el primer marino que lo hacía) con inmenso sacrificio de su descanso y su familia, y no por tener la seguridad de una segunda profesión, ya que no pensaba en dejar de ser marino, sino por los valores sociales que creía poder defender más eficazmente gracias a su nuevo atributo.

En el último tiempo, parece algo vaciada de sentido la abnegada noción del servicio público que prevaleció en las capas conductoras de la sociedad chilena en el siglo XIX, el de Prat, y hasta bien avanzado el siglo siguiente. En el actual ambiente se enfatiza el triunfo, la ganancia y el goce del individuo, con indiferencia por los sufrimientos ajenos y con ostensible desinterés tanto por la marcha de los asuntos públicos como por el resultado de los valores sociales imperantes. Contracara de todo esto es la figura de Prat que hace clases, sin remuneración alguna, en la escuela nocturna "Benjamín Franklin", convencido de que esa es la manera concreta de dar una salida a la pobreza y la cesantía. Su orgullosa pertenencia y servicio al Estado no es para servirse de este, sino para aplicarse el máximo rigor consigo mismo. En una delicada misión encomendada por sus superiores, registra pero no cobra un corte de pelo, pues de todos modos hubiera debido hacerlo. O bien carga el importe de un almuerzo, pero no el del vino. Delicadeza ejemplar. Su muerte dista de ser un sacrificio aislado. El liderazgo del capitán forjado en decenas de actitudes sencillas y serenas del mando cristaliza en el abordaje de la nave enemiga cuando ya no puede intentarse nada más, inmovilizada como estaba la *Esmeralda*. Tal es el liderazgo enérgico y glorioso que siguen sus compañeros en los siguientes espolonazos.

No fue una buena idea desplazar la apertura del Congreso Nacional desde el 1º de junio al 21 de mayo, volcando parcialmente la atención de esta fecha a los contenidos de la cuenta presidencial. A partir de 1915, declarado día festivo el aniversario del combate, por décadas la conmemoración estuvo siempre reservada a conferencias sobre la historia patria y a la enseñanza de los deberes cívicos de la juventud en todos los establecimientos educacionales. Singular fiesta cívica, además, en los más humildes pueblos chilenos, en torno al infaltable monolito del héroe, para hablar de ideales y valores patrios comunes. Para que todos estuviéramos conscientes de que una conducta heroica depende de raíces profundas, que en el caso de Prat fueron su amor a la justicia, su noble vida de matrimonio y su generosidad para ayudar a quien lo necesitara.

El sueño de Prat, tan vigente en nuestro siglo XXI, fue una grandeza de Chile levantada sobre ideales de carácter, no de riquezas materiales. La disciplina, una vida austera, el valor y el amor superior por la patria son constitutivos de un legado ejemplar que, especialmente vivo en la cultura popular chilena, preserva para hoy y para mañana lo más profundo de la identidad nacional.

› *Prat guiado al sacrificio por el genio de la Patria*. Óleo de Cosme San Martín, 1886. Salón "Arturo Prat", Palacio de La Moneda, Santiago.

NOTAS

REFERENCIAS

ACERCA DE LOS AUTORES

AGRADECIMIENTOS

NOTAS

Capítulo I
PRAT, EL HOMBRE
Piero Castagneto G.

1 Carta del comandante Miguel Grau a Carmela Carvajal, en Ahumada 1884: 305.
2 Vial 1995: 25.
3 Diario *El Mercurio de Valparaíso*, 27 de mayo de 1879.
4 *Memoria de Marina de 1858*, p. 17.
5 Fuenzalida Bade 1974: 40.
6 Programa de Estudios de la Escuela Naval, en *Memoria de Marina de 1860*, pp. 62-65
7 Caviedes 2007: 111.
8 Citado en Fuenzalida Bade 1974: 44.
9 Citada en Fuenzalida Bade 1974: 90-93.
10 Vial 1995: 71.
11 Iturriaga 2002: 41.
12 Vial 1995: 83.
13 Carmela Carvajal de Prat a Jacinto Chacón, 14 de mayo de 1880, reproducida en Iturriaga 2002: 209-210.
14 Vicuña 1879: 19.
15 Vial 1995: 96.
16 Carta de Arturo Prat a Carmela Carvajal, 9 de octubre de 1874, reproducida en Iturriaga 2002: 94.
17 De la Barra en *Boletín de la Guerra del Pacífico* Nº 7, 1 de junio de 1879, pp. 158-161.
18 Stegmaier 1985: 165-171.
19 Vial 1995: 110.
20 *Ibídem*: 117.
21 Caviedes 2007: 112.
22 *Ibídem*: 67-68.
23 *Ibídem*: 71.

Apartado 3
El héroe, el abogado
Sergio Martínez B.

1 De la Cerda & Ferrada 1980.
2 Citado por Feliú Cruz 1933.
3 De la Cerda & Ferrada 1980.
4 Bravo Lira 1992.
5 Fuenzalida Bade 1976.
6 Diario *El Mercurio de Valparaíso*, 1875.
7 Izquierdo Araya, en Prólogo a De la Cerda & Ferrada 1980.
8 De la Cerda & Ferrada 1980.

Apartado 4
Espiritualidad y fe
Monseñor Ricardo Ezzati A.

1 Iturriaga 2002: 28.
2 Vial 1995: 30 y 110.
3 Fuenzalida Bade 1974: 29.
4 Vial 1995: 112.
5 *Ibídem*: 116-117.
6 *Ibídem*: 112-114.
7 Duchens 2010: 75.
8 *Ibídem*: 110.
9 Duchens 2010: 71; Vial 1995: 110.
10 Duchens 2010: 72.

Capítulo II
PRAT, EL MARINO
Fernando Wilson L.

1 Sater 2010: XXII, XXIII.
2 Gardiner 1992: Caps. 2, 3 y 10.
3 Langlois 1910: 8 *et seq*.
4 Fuenzalida Bade 1967: XX.
5 Vial 1995: 41.
6 *Ibídem*: 43 *et seq*.
7 *Ibídem*: 51.
8 Vial 1995: 52; Fuenzalida Bade 1967: 597 *et seq*.
9 Novo y Colson 1883: 345 *et seq*.
10 Vicuña 1879: 19. Se hace la referencia de la entrega de más de la mitad de la recompensa por la presa a su madre, hasta la cifra de $1000.
11 Fuenzalida Bade 1967: 598.
12 *Ibídem*: 355-357.
13 Novo y Colson 1883: 488.
14 Vicuña 1879: 16.
15 Vicuña 1879.
16 Castagneto y Lascano 2009: 78 *et seq*.
17 Comisión de Servicio, Santiago, 5 de noviembre de 1878, Archivo General Histórico, Fondo Histórico, Volumen 58, Correspondencia, Folios 226, 227, 228. En Castagneto y Lascano 2009: 79.
18 Encina 1952: 174 en Castagneto y Lascano 2009: 76; Vial 1995: 162 *et seq*.
19 Castagneto y Lascano 2009: 76.
20 Vial 1995: 174.
21 Barros 1970: 323 *et seq*.
22 Langlois 1910: 165-167.
23 Wilson, V. "Memorias personales". Manuscrito inédito donado por la familia a la Escuela Naval "Arturo Prat", Valparaíso.
24 Las corbetas gemelas, *O'Higgins* y *Chacabuco*, tenían sus cubiertas tan debilitadas que sus baterías habían debido de ser reducidas para no fatigarlas con el peso ya excesivo, mientras que sus máquinas se encontraban en condiciones igualmente pobres a las de la *Esmeralda*.
25 Fuenzalida Bade 1967: 748.
26 Williams 1882: 47, en Fuenzalida Bade 1967: 749.

27 Vicuña 1879: 18 y 19, en Sater 2010: 08.
28 Fuenzalida Bade 1967: 763, sin referencia específica.
29 Fuenzalida Bade: 767.
30 Caviedes 2007. Usaremos esta obra junto a la descripción del Combate efectuada por el Guardiamarina Arturo Wilson como base para describir la acción. Wilson 1926.
31 Sater 2010: XI *et seq*.

Apartado 6
El rescate de la Esmeralda
Bárbara de Vos E.

1 Diario *El Mercurio de Valparaíso,* 24 de mayo de 1874.
2 *Íbidem*.
3 Fuenzalida Bade 1974: Cap. XXXIV.
4 Vial 1995: 68.
5 Diario *El Mercurio de Valparaíso,* 29 de mayo de 1875.
6 Fuenzalida Bade 1974.
7 Diario *El Mercurio de Valparaíso,* 27 de mayo de 1875.

Apartado 7
Agente confidencial en el Plata
Embajador José Miguel Barros F.

1 Oficio de Prat a nuestra Cancillería, fechado en Montevideo el 12 de diciembre de 1878.

Capítulo III
PRAT, SIEMPRE EN LA MEMORIA
Patricia Arancibia C.

1 En Ahumada 1884
2 Vial 1995.
3 Subercaseaux 1936.
4 Vial 1995.
5 Subercaseaux 1936.
6 Vial 1995.
7 Ahumada 1884.
8 Benavides 1929.
9 Ahumada 1884.
10 *Ibídem*.
11 Vial 1995.
12 Vicuña Mackenna 1930.
13 *Ibídem*.
14 *Ibídem*.
15 *Ibídem*.
16 López Urrutia 1976.
17 Ahumada 1884.
18 En Abel Rosales 1888.
19 *Ibídem*.
20 Vial 1995.
21 Carta de Alejandro Fuller a su madre Rosa Jofré. Mayo 1880. Archivo familiar.
22 Benavides 1929.
23 Sater 2010.
24 *La República de Buenos Aires*, 17 de junio de 1879. Republicado en *Estandarte Católico*, 11 de julio de 1879.
25 Abel Rosales 1888.
26 Carta de Miguel Grau a Carmela Carvajal, 2 de junio de 1879.
27 Carta de Carmela Carvajal a Miguel Grau, 1º de agosto de 1879.
28 Subercaseaux 1946.
29 *Ibídem*.
30 *Ibídem*.
31 Vial 1995.

Apartado 10
Los héroes de Iquique en Valparaíso: Crónica de un monumento-mausoleo
Hernán Rodríguez V.

1 Rosales 1888.
2 *Ibídem*.
3 *Ibídem*.
4 Vial 1995.
5 Rojas Stolze 2012.
6 Gazitúa 2005.
7 Rosales 1888.
8 Blanco 1885.
9 Blanco 1887.
10 Benezit 1948.
11 Vial 1995.
12 *Ibídem*.
13 Didier y Riveros 2004.

Apartado 14
Legado en el siglo XXI
Cristián Zegers A.

1 Subercaseaux 1936.
2 Vial 1995.

REFERENCIAS

ABEL ROSALES, J., 1888. *La apoteosis de Arturo Prat y de sus compañeros de heroísmo muertos por la Patria el 21 de mayo de 1879*. Santiago de Chile: Imprenta de los Debates.

AHUMADA, P., 1884. *Guerra del Pacífico (Tomo I)*. Valparaíso: Imprenta del Progreso.

BARROS, M., 1970. *Historia diplomática de Chile, 1541-1938*. Barcelona: Ediciones Ariel.

BENAVIDES, A., 1929. *Seis años de vacaciones. Recuerdos de la Guerra del Pacífico, 1879-1884*. Santiago de Chile: Imprenta Universo.

BENEZIT, E., 1948. *Dictionnaire critique et documentaire des Peintres, Sculpteurs, Dessinateurs et Graveurs*. Paris: Éditions Gründ.

BRAVO LIRA, B., 1992. *La Universidad en la Historia de Chile. 1622-1992*. Santiago de Chile: Pehuén Editores.

CASTAGNETO, P. y D. LASCANO, 2009. *Prat agente secreto en Buenos Aires. 1878, la guerra que no fue*. Santiago de Chile: Ril Editores.

CAVIEDES, E., 2007. *El Combate de Iquique según Eloy T. Caviedes*. Edición, introducción y notas de P. Castagneto. Valparaíso: Ediciones Altazor.

DE LA CERDA, P. y C. FERRADA, 1980. *Arturo Prat, estudiante de derecho y abogado*. Santiago de Chile: Editorial Andrés Bello.

DIDIER, A. y A. RIVEROS, 2004. Arqueología histórica en la plaza Sotomayor de Valparaíso: El primer muelle del puerto principal. Revista *Chungara* 36, suppl.: 151-159, Arica.

DUCHENS, M., 2010. *La Virgen del Carmen en Chile. Historia y devoción*. Santiago de Chile: Corporación de Conservación y Difusión del Patrimonio Histórico y Militar.

FELIÚ, G., 1933. *Medina y la historiografía americana*. Santiago de Chile: Imprenta Universitaria.

FUENZALIDA BADE, R., 1967. *Historia de la Armada, desde la Alborada hasta el Sesquicentenario*. Valparaíso: Imprenta de la Armada.

---- 1974. *Vida de Arturo Prat*. Santiago de Chile: Editorial Andrés Bello.

GARDINER, R. (Ed.), 1992. *Steam Steel and Shellfire, the steam warship 1815-1905*. London: Coonway Maritime Press.

GAZITÚA, F., 2004. De Virginio Arias a Lily Garafulic. En *Escultura chilena contemporánea, 1850-2004*. Santiago de Chile: Ediciones Artespacio.

HURST, A., 1988. *Thomas Somerscales. Marine Artist. His Life and Work*. Brighton, Sussex: Teredo Books.

ITURRIAGA, M. A., 2002. *Carmela C. de Prat. Cartas de mi esposo*. Santiago de Chile: Editorial Andrés Bello.

LANGLOIS, L., 1910. *La influencia del Poder Naval en la Historia de Chile desde 1810 a 1910*. Valparaíso: Imprenta de la Armada.

LÓPEZ URRUTIA, C., 1976. *Breve historia naval de Chile*. Buenos Aires: Editorial Francisco de Aguirre.

MEDINA, J. T. y R. GUERRERO, 1952. *El capitán de fragata Arturo Prat. El vicealmirante Patricio Lynch*. Valparaíso: Imprenta de la Armada.

Memoria de Marina de 1858. Santiago de Chile: Imprenta del Ferrocarril.

Memoria de Marina de 1860. Santiago de Chile: Imprenta del Ferrocarril.

MINISTERIO DE GUERRA, 1879-1881. *Boletín de la Guerra del Pacífico*. Santiago de Chile: Imprenta de la República. Reedición de Editorial Andrés Bello, Santiago, 1979.

NOVO Y COLSON, P., 1883. *Historia de la Guerra de España en el Pacífico*. Madrid: Imprenta de T. Fortanet.

PERALTA, J., 1958. *Arturo Prat Chacón (héroe del mar)*. Valparaíso: Imprenta de la Escuela Naval "Arturo Prat".

PUIG Y VERDAGUER, J., 1954. *Memorias del bloqueo de Iquique*. Santiago de Chile: Editorial del Pacífico, S. A.

ROJAS STOLZE, L., 2012. Rodin y el monumento a Prat. Diario *El Mercurio*, Cartas al director, 22 de diciembre de 2012.

RUZ TRUJILLO, F., 1979. *Guerra del Pacífico. Memorias de José Francisco Vergara. Diario de Campaña de Diego Dublé Almeyda*. Santiago de Chile: Editorial Andrés Bello.

SATER, W., 2010. *La imagen heroica en Chile. Arturo Prat, santo secular*. Santiago de Chile: Ediciones Centro de Estudios Bicentenario.

SILVA PALMA, A., 1913. *Crónicas de la Marina chilena*. Santiago de Chile: Sociedad Imprenta y Litografía Universo.

STEGMAIER, J. G., 1985. Arturo Prat, el humanista. *Revista de Marina*, Vol. C, Nº 765, marzo-abril.

SUBERCASEAUX, B., 1946. *Tierra de Océano. La epopeya marítima de un pueblo terrestre*. Santiago de Chile: Editorial Ercilla.

SUBERCASEAUX, R., 1936. *Memorias de ochenta años*. Santiago de Chile: Nascimento.

VIAL, G., 1995. *Arturo Prat*. Santiago de Chile: Editorial Andrés Bello.

VICUÑA, B., 1879. *Biografía completa de Arturo Prat*. Valparaíso: Imprenta del Mercurio.

VICUÑA MACKENNA, B., 1930. *El 21 de mayo de 1879*. Recopilación editada por Pedro A. Muñoz. Santiago de Chile: Imprenta del Ministerio de Guerra.

WILSON, A., 1926. *El Combate Naval de Iquique*. Valparaíso: Imprenta de la Armada.

---- 1931. Recuerdos del Combate Naval de Iquique, el 21 de mayo de 1879. *Revista de Marina*, Vol. LXXVI, Nº 442, mayo-junio.

WILSON, V., s/f. Memorias personales. Manuscrito inédito donado por la familia a la Escuela Naval "Arturo Prat", Valparaíso.

ACERCA DE LOS AUTORES

Cristián Warnken Lihn

Profesor de literatura y comunicador. Creador y conductor de proyectos y programas radiales y del programa *La belleza de pensar*, transformado más tarde en *Una belleza nueva*. Fue editor y luego director del periódico poético *Noreste*. Columnista de la página editorial de *El Mercurio*.

Piero Castagneto Garviso

Periodista especializado en temas culturales, históricos y patrimoniales, ha escrito en *El Mercurio de Valparaíso*. Como investigador, sus áreas de trabajo son la historia local de Valparaíso y Viña del Mar, la historia militar y la historia de la prensa chilena. Entre sus publicaciones, es editor de *El Combate de Iquique* (2007); coautor, junto al investigador argentino Diego M. Lascano, de los libros *Prat agente secreto en Buenos Aires. 1878, la guerra que no fue* (2009) y *Buques de guerra chilenos* (2011); autor de los libros *Una historia de Viña del Mar: la hija de los rieles* (2010) y *Monografía histórica de Valparaíso 1910-2010 (2010)*, entre otros.

Kenneth Pugh Olavarría

Vicealmirante (R), presidente de la Fundación Cultural "Puerto Patrimonial" y director de la Fundación P!ensa, *think tank* de la Región de Valparaíso. Sirvió 38 años en la Marina de Chile y se desempeñó en el Alto Mando Naval como director de Bienestar Social, comandante en jefe de la Cuarta Zona Naval con sede en Iquique, director de Inteligencia Naval, comandante en jefe de la Primera Zona Naval con sede en Valparaíso y director general del Personal de la Armada. Es Hijo Ilustre de Valparaíso, miembro de número de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile y *Past President* de la Corporación Cultural "Arturo Prat Chacón".

Arturo Undurraga Díaz

Contraalmirante, ingresa a la Escuela Naval el año 1976 egresando como guardiamarina en diciembre de 1980. Especialista en aviación naval, cuenta con dos mil horas de vuelo y más de trece años embarcado. Se ha desempeñado como comandante de las unidades *Micalvi*, *Angamos*, Comando de Misileras Sur y el rompehielos *Almirante Viel*. Además ha sido director de la Escuela Naval, director de Recursos Humanos de la Armada y comandante de la Aviación Naval. A contar del 10 de diciembre del año 2014, asume como comandante en jefe de la Primera Zona Naval.

Sergio Martínez Baeza

Abogado, licenciado en Derecho por la Universidad de Chile. Con estudios de Derecho Histórico en las universidades de Madrid y Sevilla, España. Profesor honorario de la Universidad de Córdoba, Argentina. Integrante del Consejo Asesor, área de Historia, de la Universidad de los Andes, Chile. Es miembro de número de la Academia Chilena de la Historia. Presidente de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía. Presidente del Instituto de Conmemoración Histórica de Chile. Miembro fundador del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano. Miembro correspondiente de la Real Academia Española de la Historia, de la Academia portuguesa y de muchas otras academias de Historia, Bellas Artes, Derecho y Ciencias Sociales de Iberoamérica. Autor de numerosos libros, monografías y artículos publicados en Chile y en el extranjero, que en conjunto superan los mil quinientos títulos.

Monseñor Ricardo Ezzati Andrello, SDB

Profesor, licenciado en Teología y Master en Pedagogía Religiosa. En 2006, el Papa Benedicto XVI lo nombró Arzobispo de Santiago de Chile, tomando posesión de la Arquidiócesis en enero de 2011. En febrero de 2014 fue creado cardenal de la Iglesia por el Papa Francisco. Actualmente, además, ejerce como presidente de la Conferencia Episcopal de Chile. Nació en Italia, pero ingresó al Noviciado de la Congregación Salesiana en Chile. En 1966 emitió la Profesión perpetua como religioso salesiano y en 1970, fue ordenado sacerdote. En abril de 2006 la Presidenta de la República, a solicitud del Congreso Nacional, le otorgó la nacionalidad chilena por gracia especial.

Fernando Wilson Lazo

Profesor de la Facultad de Artes Liberales de la Universidad Adolfo Ibáñez. Tiene los grados académicos de licenciado en Historia por la P. Universidad Católica de Valparaíso, Magister en Ciencia Política por la P. Universidad Católica de Chile y es actualmente Candidato a Doctor en Historia por la P. Universidad Católica de Valparaíso. Es miembro de número de la Academia Chilena de Historia Naval y cuenta con diversas publicaciones en el ámbito de la historia naval y marítima de Chile.

Bárbara de Vos Eyzaguirre

Profesora de Historia, Geografía y Educación Cívica por la P. Universidad Católica de Chile y Magíster en Historia de Chile por la Universidad de Santiago. Entre 1990 y 1997 se dedicó a la docencia universitaria y a la investigación. Entre 1997 y 2010 fue directora del Museo Histórico Nacional. Formó parte de la dirección de la Fundación Tiempos Nuevos en representación de la DIBAM entre los años 2000 y 2006. Ha publicado *El paradigma de la industrialización en Chile, 1860-1875* y realizado numerosos guiones museográficos. Actualmente está a cargo de la unidad de Seguimiento de Titulados de la Universidad SEK y es docente de la Escuela de Periodismo de la Universidad Mayor.

José Miguel Barros Franco

Abogado, diplomático, historiador y académico. Fue funcionario del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile por más de cuarenta años, siendo embajador en los Países Bajos, Estados Unidos, Perú y Francia. También sirvió como agente en arbitrajes relativos al Palena y al Beagle. Es miembro de número de la Academia Chilena de la Historia y correspondiente de la de Historia Marítima y Naval.

Patricia Arancibia Clavel

Licenciada en Historia de la P. Universidad Católica y Doctora en Historia de la Universidad Complutense de Madrid. Miembro de la Junta Directiva de la Universidad Andrés Bello, tiene una larga experiencia en el ámbito académico, de administración e investigación universitaria. Socia fundadora de Clio Ltda., creadora del programa *Cita con la Historia*, es autora de más de una treintena de libros biográficos e institucionales.

Marcela Bañados Norero

Diplomada en Humanidades y Magister © en Historia del Arte por la Universidad Adolfo Ibáñez y Profesora de Castellano por la P. Universidad Católica de Chile. Coordinadora Área Académica e investigadora Área Artes Visuales en la Corporación Cultural de Las Condes. Redactora creativa para Expo Sevilla 1992. Directora de comunicaciones en Expo Shanghai 2010. Directora de contenidos Fundación Imagen de Chile (2012-2013). Ha dirigido trabajos editoriales en temas sociales, artísticos, educativos, en marca país e identidad competitiva.

Hernán Rodríguez Villegas

Arquitecto (P. Universidad Católica de Chile). Posgrado Restauración de Monumentos y Sitios PNUD/UNESCO, Cusco, Perú. Fue director del Museo Histórico Nacional (1977-1993) y gerente de Proyectos Culturales de la Fundación Andes. Miembro de la Academia Chilena de la Historia. Director del Museo Andino y director del Magíster en Historia y Gestión del Patrimonio Cultural, de la Universidad de Los Andes.

Francisco Gazitúa Costabal

Escultor, estudió filosofía en la P. Universidad Católica de Chile, escultura en la Facultad de Bellas Artes de la Universidad de Chile y obtuvo la licenciatura en Bellas Artes mención en Escultura, en la P. Universidad Católica. Tiene un posgrado en la especialidad Escultura del St. Martin's School of Arts de Londres. Vive y trabaja en Chile, en su taller-cantera de San Juan de Pirque, a los pies de los Andes centrales. Su práctica escultórica tiene como objetivo principal la producción de obras de gran formato para el espacio público. Es autor de más de cincuenta esculturas monumentales construidas especialmente para lugares específicos en diversas ciudades, tanto en Chile como en el extranjero.

Miguel Laborde Duronea

Escritor especializado en identidad cultural chilena, sus relatos e imaginarios. Es director cultural de El Observatorio de Lastarria y lidera la *Revista Universitaria* de la Universidad Católica. Es miembro honorario del Colegio de Arquitectos. Integra los directorios de la ONG Instituto Río Colorado, la Corporación del Patrimonio Cultural de Chile y la Sociedad Chilena de Historia y Geografía. Autor de una serie larga de libros, el primero fue sobre la cosmovisión mapuche (*La selva fría y sagrada*, 1990), y el último de ciudades y territorios de Chile (*Ten cities*, 2010).

Juan Carlos Eichholz Correa

Profesor de la Escuela de Negocios de la Universidad Adolfo Ibáñez y director-fundador del Centro de Liderazgo Adaptativo. Abogado de la P. Universidad Católica de Chile, Master en Políticas Públicas y postítulo en Liderazgo de la Universidad de Harvard. Es socio principal de CLA Consulting, consultora internacional especializada en liderazgo y cambio organizacional, con un extenso trabajo en empresas e instituciones en Latinoamérica. También es autor del recién publicado libro *Adaptive Capacity*, columnista del diario *El Mercurio*, conferencista internacional y miembro de la red Young Global Leaders del World Economic Forum.

Cristián Zegers Ariztía

Periodista y abogado; director del diario *El Mercurio* desde 2006; director y ex presidente de la Asociación Nacional de la Prensa y de la Federación de Medios de Comunicación Social de Chile; miembro de número de la Academia de Ciencias Sociales, Políticas y Morales del Instituto de Chile, y director del Consejo Chileno para las Relaciones Internacionales. Ha sido también director del diario *La Segunda*, fundador de las revistas *Portada* y *Qué Pasa*; profesor de las universidades de Chile y P. Universidad Católica de Chile, subdirector de la Escuela de Periodismo de la Universidad Católica. Premio Academia Chilena de la Historia (1968), Premio "Diego Portales" (1983) y Premio Nacional de Periodismo 1989.

AGRADECIMIENTOS

Marcela Aguirre · Laura Aguirre G. · Isabel Alvarado P. · Alejandra Araya E. · Katerina Arias F. · Franco Brzovic G. · Capitán de Fragata Jaime Camacho L. · Jerónimo Carcelén P. · Jorge Carroza S. · Sergio Castillo A. · Alfredo Cea E. · Jorge Cepeda · Andrés Contador Z. · Fernando Delfau V. · Cristián del Real P. · Marcela Díaz O. · Germán Domínguez G. · Carmen Gloria Duhart M. · Agustín Edwards E. · Familia Errázuriz Ovalle · Francisco Javier Folch V. · Carla Franceschini · Cecilia Guzmán B. · Alfonso E. Guzmán · Nicolás Ibáñez S. · Santiago Landman · Pedro Pablo Laso B. · Benjamín Lira V. · Constanza López R. · Familia Mackenna Dörr · Luis Martínez T. · Diego Matte P. · Víctor Mardones C. · Claudio Melandri H. · Claudio Muñoz Z. · Roberto Muñoz L. · Bernardo Muñoz P. · Isidoro Palma P. · Rodrigo Palma C. · José Joaquín Prat E. · María Inés Prat N. · Rodolfo Prat · Carlos Prat · Familia Prat Guarachi · Vicealmirante Kenneth Pugh O. · Emma de Ramón A. · Fernando Reitz A. · Miguel Riquelme H. · Hernán Rodríguez V. · Jorge Schaerer C. · Eva Sepúlveda O. · Raimundo Silva L. · Sergio Silva M. · Tomás Schlack C. · Daniela Schütte G. · Jorge Selume A. · Carolina Suaznábar B. · Doris Valdeavellano T. · Beatriz Valenzuela · Contraalmirante Renato Valenzuela U. · Magdalena Valle M. · Patricio Valverde H. · Roberto Verdugo G. · Manuel Vergara R. · Capitán de Navío Ivo Vuskovic S. · Juan Eduardo Undurraga A. · Claudio Undurraga A. · Vicealmirante Ramón Undurraga C. · Fernando Wilson L. · Cristián Zegers A.

Agregaduría Naval de Chile en España · Archivo Central Andrés Bello, Universidad de Chile · Archivo Histórico de la Armada · Archivo Nacional Histórico · Biblioteca Nacional de Chile · Banco Central de Chile · Banco Santander Chile · Centro de Estudios Estratégicos de la Armada · Club Naval, Valparaíso · Comandancia en Jefe de la Armada · Corporación del Patrimonio Marítimo de Chile · Dirección de Comunicaciones de la Armada · Dirección Administrativa Palacio La Moneda · El Mercurio · Escuela Naval "Arturo Prat" · Fundación Renzo Pecchenino, LUKAS · Instituto Nacional de Propiedad Industrial · Memoria Chilena · Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile · Museo del Carmen de Maipú · Museo Corbeta Esmeralda · Museo Hacienda de San Agustín de Puñual, Ninhue · Museo Histórico Nacional · Museo Marítimo Nacional · Museo Flotante Reliquia Histórica "Huáscar" · Museo Postal y Telegráfico, Correos de Chile · Quinta Compañía de Bomberos de Santiago "Arturo Prat" · Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA) · Telefónica Chile

* La reproducción del 'Plano de la bahía San Juan Bautista en la isla de Juan Fernandez', dibujado por el teniente 2º Don Arturo Prat en 1867, ha sido autorizada por Resolución SHOA Ordinario Nº 13000/31/230 de fecha 10 de octubre de 2014.

Edición general
Capitán de Navío Ignacio Mardones Costa

Coordinación general
Gema Swinburn Puelma
Contraalmirante Eduardo Troncoso Unwin

Coordinación editorial
Andrea Torres Vergara

Investigación
Capitán de Corbeta (RN) Javier Bassi Parker

Arte, diseño y producción
Virtual Publicidad
Andrés Urrutia Rodríguez
Hugo Quezada Martínez

Gestión de color
Bernardo Kusjanovic Díaz

Impresión
Ograma Impresores

Fotografía
Fernando Maldonado Roi
Páginas: 13, 14, 15, 22-23, 39, 40-41, 46, 58, 69, 71, 73, 76-77, 84, 85, 86, 92, 93, 94, 95, 96, 99, 101, 114, 120, 134, 142, 143, 151, 165, 166, 167, 168, 169, 171, 182, 183, 190, 191, 192, 193, 194, 197, 199, 202, 203, 213, 222, 223, 225, 226, 229

Pablo Maldonado Castro
Páginas: 4, 6, 8, 10, 14, 15, 26, 28, 43, 49, 52, 53, 54-55, 59, 60, 61, 62, 66, 74, 82, 83, 87, 90, 104-105, 106, 107, 118, 125, 126, 127, 128, 132, 136, 137, 139, 141, 144-145, 146, 147, 148-150, 152-153, 158-159, 177, 179, 180, 184, 185, 187, 188, 196, 204-205, 207, 231, 235

Guy Wenborne, página 2
Cabo 1° (C.Ft.) Erwin Gutiérrez, páginas 50-51
Sargento 2° (C.Ft.) Mario González, página 121
Sargento 2° (C.Ft.) Cristián Espinoza, página 201

Primera edición de 3.000 ejemplares

ISBN 978-956-9442-02-5

Todos los derechos reservados. Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede reproducirse o transmitirse por ningún medio, sin previa autorización del Editor.

Telefonica

CORPORACIÓN CULTURAL
"ARTURO PRAT CHACÓN"

Santander

ACOGIDO A LEY DE DONACIONES CULTURALES