



1
37

ACORAZADOS SUDAMERICANOS

En febrero de 1914, cuando todavía Heracles no agitaba sus crines en las puertas de la casa Intecia, un almirante francés escribió en la Revue des armements respecto a la venta del acorazado Rio Janeiro a Turquía, y lo llamó "enorme nave inorgánica de acero".

Esa frase, corta y cortante como sátira de Juvenal, merece explicación. El almirante no la empleó de manera exclusiva para el acorazado brasileño, sino la extendió a los demás acorazados que diversos países sudamericanos mandaban construir desordenada y fanfarronamente, sin contar con la evolución naval propia ni con la técnica del dreadnought, ni siquiera con la casa adecuada para construir y reparar a esa clase de egros de los mares.

Los acorazados sudamericanos encargados a Europa sin contar con otra cosa para alojarlos que el agua de los puertos, se llamaban Rio de Janeiro, Sao Paulo, Minas Geraes, Latorre y Cochran. Argentina, más acorde con el aura del mundo nuevo, pedía los cuyos a Moreno y el Rivadavia, a los astilleros de la Fore River y la New York Shipbuilding.

Por un lado, estremeciendo palabras del trópico de cosas que vuelan y brillan como luciérnagas, Ruy Barbosa en Brasil y Mieng Peña en Argentina, hablaban de paz y recordaban "que todo nos une y nada nos separa". Por otro lado los mullidores de falso patriotismo pedían barcos erizados de cañones. Flotas mercantes o pesqueras... ¿para qué? Era preciso comprar acorazados enormes, a la manera del indio rastacuero que hereda al papá, y antes de cortarse el pelo se compra caballos de carreras y automóviles.

Los corredores de armamentos, como sirenas del dólar y la libra esterlina, tentaban a los gestores de nuestras finanzas, entonándoles la copia mágica de la coina y del tanto por ciento. Los astilleros británicos y norteamericanos les convenía construir barcos para nosotros; por un lado les mantenían en actividad a sus obreros y altos barcos; por otro, embuchaban buen oro de Indias y en seguida podían servirlos de reserva para el entonces remoto caso de guerra.

No tardaron en llegar a los puertos brasileños y argentinos las enormes fortalezas, cuyos cañones parecían estar destinados para amenazar los edificios de sus propios años, cuando no para disparar salvas de cortina estremezadas con los tapacozos de la nada y del charpagne.

Chile no pudo recibir sus barcos por causa de la guerra que estalló en 1914 y la consabida retención de ellos por el imperio británico. Muchos años más tarde reincorporamos a uno sólo el Latorre, cuyo casco perdió la virginidad, a que estaba condenado, en la batalla de Jutland.

En la pretensión de ser dueñas de poderosas escuadras, las naciones del A. S. C. habían olvidado algo importante. Habían olvidado que las marinas de los pueblos son el corolario de la cultura industrial de los mismos. Habían olvidado que las marinas obedecen a leyes inmutables de origen y crecimiento dentro de lo evolutivo, que los acorazados de acero, trasunto de dientes de años de experimentos, no se pueden comprar hechos como no se podrá comprar ni mandar hacer un ambiente, un clima o estado de ánimo. El dreadnought es una complicación de acero demasiado costosa para pretender adaptarla, como lo hicimos con el teléfono y la luz eléctrica.

No se hable de nación naval mientras ésta no sea capaz de construir sus propias naves y repararlas en casa. Ninguna de las pequeñas potencias del A. S. C. se encontraba en condiciones para llenar esos requisitos en la época de los encargos de acorazados.

Carecíamos de astilleros, y éstos son los nidos de las na-

Acorazados sudamericanos [manuscrito] Joaquín Edwards Bello.

Libros y documentos

AUTORÍA

Edwards Bello, Joaquín, 1887-1968

FORMATO

Manuscrito

DATOS DE PUBLICACIÓN

Acorazados sudamericanos [manuscrito] Joaquín Edwards Bello. 3 hojas ; 33,5 x 21,5 cm.

FUENTE DE INFORMACIÓN

[Biblioteca Nacional Digital](#)

INSTITUCIÓN

[Biblioteca Nacional](#)

UBICACIÓN

Avenida Libertador Bernardo O'Higgins 651, Santiago, Región Metropolitana, Chile