DE VELAS Y ACERO: RELACIONES NAVALES ENTRE CHILE Y JAPÓN

Antes siquiera que Chile y Japón establecieran relaciones diplomáticas, en 1897, las Marinas de ambas naciones se habían conocido y formado una imagen de respeto profesional que ha perdurado a través del tiempo. La vocación marítima ineludible a partir de un vínculo estrecho con el océano Pacífico junto a los desafíos y oportunidades que este ofrece, ha construido un lazo sólido y confiable entre ambas Instituciones.

La autora de este artículo es Susana Iduya Guerrero, investigadora del Área de Historia y Patrimonio del Centro de Estudios Estratégicos de la Armada de Chile (CEDESTRA).

Chile y Japón comparten, debido a su geografía y ubicación en la cuenca del océano Pacífico, la vocación marítima. En efecto, la importancia del mar en la vida de ambas naciones ha sido un factor de encuentro y cooperación durante más de un siglo.

A través de la Historia, el mar ha sido un espacio de comunicación y no una frontera. Desde esa perspectiva, continuar afirmando que el límite oeste del territorio nacional es el océano Pacífico, como tradicionalmente hemos hecho, sería un despropósito. En cambio, deberíamos identificarlo con una espléndida vía de conexión, como un medio que aproxima a sus confines, en vez de distanciarlos, y una zona que ofrece oportunidades enormes para el progreso y bienestar del país y sus habitantes, mientras comporta desafíos y demanda grandes responsabilidades. Es por eso, que resaltar su función como una de las rutas marítimas fundamentales para el comercio global, y la más importante del mundo durante al menos cuatro siglos (del siglo XVI al XIX)[1], y más aún su preponderancia en la geografía de Chile, junto al estrecho vínculo histórico que nos une, es una tarea no solamente trascendental, sino también permanente.

La primera circunnavegación, iniciada por Magallanes y finalizada por Elcano, hizo ingresar al océano Pacífico a Occidente. Fue el viaje del

[1] Avilés, "Chile en el Pacífico Asiático. Accionar y personal consular en la Manila española (1848-1898)", *Intus - Legere Historia*, *15*(1),2021, p. 120. En: https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8022064.pdf

célebre navegante portugués y el recorrido de las aguas que luego llevarían su nombre, el acontecimiento que lo incorporó a la historia. Asimismo, el descubrimiento de la ruta que permitía retornar desde las Antípodas, sin vulnerar el Tratado de Tordesillas (1494), por Andrés de Urdaneta, en 1565, y la adscripción administrativa de Filipinas al virreinato de Nueva España (cuyo centro fue el valle de México), fueron sucesos que comenzaron un proceso en virtud del cual, no solo se completó uno de los mayores vacíos cartográficos de la época, sino que convirtió a este cuerpo de agua enorme en un nexo global de relaciones comerciales y estratégicas (Spate, 2006, p. 33).

Entonces, se estableció una "Ruta de la Seda" marítima, entre Europa, el Nuevo Mundo y Asia que impulsó el comercio de mercaderías y potenció los intercambios culturales, en tanto el legendario Galeón de Manila, también conocido como Nao de China o Galeón de Acapulco, surcó sus aguas, aproximando los extremos del Imperio: Acapulco y Manila, durante dos siglos y medio (Spate, 2006, p. 11). De este modo, la plata novohispana alcanzó el lejano territorio de China y los productos orientales arribaron al Nuevo mundo. Sabemos que la gobernación de Chile, a pesar de su lejanía de los centros virreinales y la Metrópoli, mantuvo algún contacto con sus vecinos orientales de la ribera del "lago español". Para el siglo XVIII, se ha podido documentar la presencia de productos asiáticos en el norte del país, artículos que llegaron, probablemente, desde Filipinas vía México y Perú (Avilés, 2021, p. 120, Ghisolfo, 1983, p.375).

En tiempos republicanos, también hubo interés por vincularse con el Pacífico asiático. La visión marítima de O`Higgins incluía liberar la navegación en el Pacífico con el propósito de establecer el libre comercio entre América y Asia. Para eso se establecerían sedes en Valparaíso, Lima y Guayaquil, mientras la Escuadra nacional garantizaría la seguridad y control de dicha superficie marítima. En 1819, el Libertador quiso poner en práctica este anhelo y convocó a varios de los comerciantes más influyentes de Valparaíso con el objetivo de abrir una ruta marítima que uniera a Valparaíso con Manila, el sudeste asiático, China e India: así nació la "Compañía de Calcuta". Conformada por el bergantín británico Carmen y otros buques adquiridos en Singapur, su existencia fue breve (para 1820 los viajes dejaron de realizarse), pero permitió, por una parte, llevar el pabellón nacional y reencontrarnos con un mundo al que, con todas sus diferencias, nos une un océano cuya historia compartimos por varios siglos; y por la otra impulsar las primeras actividades de la Marina Mercante Nacional junto con el progreso de Valparaíso mediante el movimiento de numerosos barcos cuyas faenas

dinamizaban la vida de sus muelles (Avilés, 2021, p.122, Embajada chilena en Filipinas, 2025, Ahumada, 2007).

Hacia la mitad del siglo XIX, la energía que animaba los puertos chilenos, especialmente a Valparaíso, producto una economía dinámica y un entorno social y cultural tan diverso como pujante, impulsó, nuevamente, el contacto entre nuestro país y el Lejano Oriente. En 1844, Chile abrió sus primeros consulados en ciudades, tales como Cantón, Hong Kong y Manila. Así los navíos surcaron las aguas del Pacífico en demanda de Asia. Algunos zarpaban desde Valparaíso y otros desde el norte transportando cobre y trigo cuya travesía podía tomar hasta 80 días en alcanzar las costas de China. El mercado chileno, por su parte, recibía bienes orientales de todo tipo, entre ellos sedas finas, madera lacada, biombos, espadas, especias, arroz, azúcar, etc. (De Andraca, 2007, p.159; Ahumada, 2007).

Por esos años, Japón comenzaba a abrirse al mundo, pero vale la pena destacar que cuando lo hizo, fue a partir del mundo marítimo que se produjeron los primeros contactos con Chile. Aunque el Gobierno tuvo intenciones, desde 1860, de abrir legaciones diplomáticas, dicho proyecto no se concretó, sino hasta 1890 cuando se instaló un consulado en Yokohama (González, 2021, p.245; De Andraca, 2007, p. 159).

Así y todo, antes de ese momento hubo una serie de encuentros que, si bien no fueron sistemáticos, asentaron las bases de la relación entre ambos países. Así, por ejemplo, encontramos que, en 1867, un barco japonés llegó hasta Punta Arenas en búsqueda de nuevas rutas comerciales (De Andraca, 2007, p. 159, Azócar, 2007). Más tarde, en 1875, Japón participó en la Quinta feria Internacional de la Quinta Normal (De Andraca, 2007, p. 159, González, 2021, p. 245). Un hecho decidor sobre las aptitudes y capacidades que Japón apreciaba, y como estas fueron informando su visión sobre nuestro país es que, en 1882, la Sociedad de Geografía de Tokio nombró miembro a Benjamín Vicuña Mackenna, en reconocimiento a sus méritos como el impulsor del plan que modernizó a la ciudad de Santiago (De Andraca, 2007, p. 159). Finalmente, en 1897, Japón fue el primer país del Asia Pacífico con el cual Chile estableció oficialmente relaciones diplomáticas (Minrel, 2022). Es interesante resaltar que el primer asunto establecido es “la recíproca libertad de comercio y navegación, el libre desplazamiento de sus nacionales y el pleno derecho a realizar negocios [y] a comerciar…” (De Andraca, 2007, p. 160, 161).

Vínculos navales entre Chile y Japón

En el ámbito de la Defensa, durante la década de 1870, Japón experimentó procesos de modernización que permitieron generar algún grado de similitud con nuestro país, en la medida que la Marina japonesa siguió el modelo británico, mientras el Ejército encontró su referente en el prusiano (De Andraca, 2007).

Luego, el estallido de la Guerra del Pacífico y su desarrollo provocó interés en Japón. La distancia enorme que separa al archipiélago del teatro de operaciones donde se desenvolvió el conflicto, no fue un obstáculo para seguirlo y la campaña marítima resultó especialmente atractiva. Sus combates y, principalmente, sus protagonistas no sólo llamaron la atención de la sociedad japonesa, sino que el coraje mostrado en la lucha y la hidalguía exhibida ante la adversidad provocaron una admiración profunda e indeleble. Tanto así que, actualmente, en el museo de Historia Naval de la Escuela Naval en la isla de Etajima, donde la Marina japonesa honra la memoria de sus héroes, se encuentra un busto de bronce de Arturo Prat. Junto a la figura del almirante Nelson, es el único extranjero al que se le concede dicho honor. La imagen de bronce fue donada por el Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile y entregada a las autoridades navales japonesas por el Comandante del Buque Escuela Esmeralda, el 27 de mayo de 1966 (Undurraga, 2020).

Una muestra del respeto que se había ido forjando entre Chile y Japón es que dicho país compró, en 1881, el crucero Arturo Prat, recién terminado. La construcción del buque, que había sido una decisión apremiada por la urgencia de contar con unidades veloces que permitieran perseguir y capturar a las naves peruanas, entre ellas la corbeta Unión, no satisfizo los requerimientos técnicos, razón por la cual fue vendido, prontamente, por el ministro Blest Gana en la suma de 80.000 libras esterlinas. El diseño del crucero, construido en Elswick, Gran Bretaña, privilegió la velocidad en desmedro de la protección y del poder de fuego. El resultado fue un buque que se estimó no reunía las características necesarias para incorporarse al conflicto (Fuenzalida Bade, tomo III, p. 948).

Para reemplazarlo, se dispuso la construcción de una unidad más apropiada y cuyo destinó también estuvo unido a Japón. El crucero acorazado Esmeralda, llegó a Chile en 1884, y fue el primero de su tipo en el mundo. Caracterizado por una "…buena potencia de fuego e impresionante velocidad…" (Tromben, 2002, p. 62), fue uno de los buques más poderosos de su tiempo. El diseño resultó tan exitoso que sirvió de modelo directo, no solo para los cruceros japoneses Takashiho y

Naniwa, sino también para los estadounidenses Boston y Atlanta, el danés Valkirien y muchos otros (Fuenzalida Bade, tomo III, p. 948).

Varios autores afirman que Chile emergió de la guerra del Pacífico como una potencia naval cuya presencia en el Pacífico era percibida por los Estados Unidos como una amenaza para sus intereses. Incluso, "…en el congreso de este país se decía, periódicamente, que los tres blindados chilenos (Blanco, Cochrane y Huáscar) podían hundir con facilidad a los buques con casco de madera de la Armada estadounidense" (Tromben, 2002, p 62). Más aún, la presencia del crucero Esmeralda en Panamá, a raíz de una revuelta política ocurrida en 1885, originó que una publicación estadounidense, poco después, sostuviera que dicha unidad "puede destruir nuestra Armada completa, buque por buque, y no ser tocado nunca" (Sater, 1990, citado por Tromben, 2002, p. 62,63). Es así como, en 1883, durante su viaje de instrucción, el buque escuela japonés «Ryujo» (o «Ryuujoo»), al mando del comandante Ito, visitó oficialmente Chile y, durante el mes de abril, recaló en Valparaíso (De Andraca. 2007, p. 159, Discover Nikkei Chile, 2025, Crónica, 1973). Curiosamente, en septiembre de ese mismo año, arribó a nuestro país el USS Wachusett y su comandante Alfred T. Mahan, desembarcaba por primera vez en el puerto de Antofagasta (Arancibia, 2016).

La coincidencia resulta notable si consideramos, por una parte, la influencia significativa que tuvo el conflicto y, particularmente, la Marina en tanto factor decisivo de la victoria, para el desarrollo de su pensamiento estratégico (incluso el historiador William Sater, ha sostenido que "…la nueva doctrina naval de Alfred Thayer Mahan reforzó las lecciones de la guerra del Pacífico. Estados Unidos construyó una gran flota, tal vez por inspiración del ejemplo de Chile") (Sater, 1990 citado por Tromben, 2002, p. 63) y por la otra, que la obra a que dio origen fuera tan transcendente en los círculos navales japoneses. Da cuenta de ello, que los trabajos del estadounidense fueron traducidos al japonés más que a ninguna otra lengua. Es así como, en 1896, la asociación profesional -que reunía no solo a oficiales de marina japoneses, sino también a funcionarios de gobierno, políticos, editores, banqueros, empresarios, etc., llamada Suikosha, y cuya membresía estaba conformada por unas 2000 personas-, tradujo y publicó La Influencia del Poder Naval en la Historia (Evans & Peattie, 1998, p. 24). En este mismo orden de ideas, existe consenso en torno a la importancia decisiva que la obra de Mahan tuvo en la sistematización de la doctrina naval japonesa y en la formación de sus oficiales (Hawa, 2012, p. 360, Evans & Peattie, 1998, p. 24).

Algunos años más tarde, se produjo otro suceso que unió, nuevamente, los destinos de la Armada de Chile y la Marina del Japón. En 1894, las autoridades nacionales decidieron enajenar el crucero acorazado Esmeralda debido a su consumo de combustible muy elevado (el que no podía disminuirse porque el buque no tenía velamen) y a una cubierta baja cuya consecuencia principal era exponerlo mucho a la corrosión. En la venta hubo dos interesados, Ecuador y Japón, quien se encontraba, en ese momento, en guerra con China. Nuestro país había asumido una posición neutral ante el conflicto, razón que impedía concretar la venta. Así las cosas, Ecuador se adjudicó la embarcación por la suma de 220.000 libras esterlinas.

Cerrado el negocio, Chile no se preocupó más del asunto. Algunos meses después una nave cuyas características eran prácticamente las mismas que las del crucero Esmeralda, se incorporó a la Escuadra japonesa, cuestión que originó la protesta inmediata de China. Esto causó gran conmoción en la opinión pública chilena y, más aún, en la ecuatoriana. Tanto así, que los monumentos a diversos héroes ubicados en la ciudad de Guayaquil amanecieron cubiertos con crespones, telas negras utilizadas en señal de luto, como una forma de repudiar lo que se interpretó, en ese momento, como una operación fraudulenta de parte de las autoridades ecuatorianas. Para aclarar las acusaciones, los hechos se investigaron en Chile tanto como en Ecuador, y la conclusión fue que no hubo ninguna irregularidad. La casa Morgan de Nueva York, intermediaria en el negocio, aclaró que las autoridades japonesas le habían conferido un encargo permanente para adquirir un buque. De modo que, ninguno de los gobiernos involucrados participó de una simulación. Y así lo entendieron las cancillerías que dieron por cerrado el incidente en 1895 (Barros Van Buren, 1990, pp. 546-550).

Años más tarde, el buque adquirido participó, rebautizado como Izumi, en el combate más importante de la guerra ruso-japonesa (1904-1905): Tsushima. El 27 de mayo de 1905, el Izumi fue uno de los primeros buques que avistó la flota rusa, del almirante Rodjensvensky. En condiciones muy adversas, la embarcación mantuvo el contacto e informó con precisión sus movimientos al almirante Togo, quien alcanzó a la fuerza adversaria y tras destruirla consiguió el control del mar, considerado un objetivo estratégico para Japón, tanto como para Rusia (Tromben, 2019, p. 98, Ghisolfo, 1983, p. 376, Thauby, 403). Esta actuación fue muy valorada por Japón y la adquisición del buque en un motivo más de especial consideración hacia Chile y su Marina (Seno, 1970, p.539, Crónica, 1973, p. 440).

En 1895, otro buque llamado Esmeralda (el cuarto con ese nombre) dio cuenta del respeto profesional que se había ido desarrollando entre ambas instituciones. En mayo de ese año, Chile contrató la construcción de un crucero en los astilleros Armstrong Mitchell y Co., en Gran Bretaña, cuyas características técnicas estuvieron inspiradas en la concepción táctica derivada de la batalla de Yalú (17 de septiembre de 1894), enfrentamiento que puso fin a la guerra chino-japonesa (Fuenzalida Bade, tomo IV, p. 1066,1067). En este mismo sentido, podría interpretarse lo ocurrido, en 1959 con el acorazado Almirante Latorre. Condenado al desguace, después de haber sido vendido como chatarra a la Mitsubishi Heavy Industries Ltd., en 1958, la Marina japonesa seleccionó algunas de sus partes para restaurar y convertir en museo el Mikasa, buque insignia de uno de sus máximos héroes navales, el almirante Heihachiro Togo (Ghisolfo, 1983, p. 376, Delgado, 2020, Acorazado Almirante Latorre).

Con la llegada del siglo XX, los contactos continúan. Desde 1900, la corbeta "General Baquedano" visitó en cinco oportunidades Japón. La primera vez recaló en los puertos de Yokohama y Nagasaki; en 1903 visitó los puertos de Nagasaki, Shimonoseki y Kobe; y en otro de sus viajes de inspección, en 1908, estuvo, nuevamente, en Yokohama, Kobe, Nagasaki, además de los puertos de Kure, Ujima y Sasecho. Diez años después, el programa llevó al buque a Yokohama, Kobe, Itsukushima y Moji. Finalmente, los puertos de Yokohama y Kobe fueron el escenario de su última visita en 1921 (Delgado, 2020).

Otro hecho que reafirma el vínculo entre ambas marinas es la visita del almirante Jorge Montt, en 1905. En Japón conoció los puertos comerciales y militares y fue muy celebrado por las autoridades niponas. En Chile, la revista Sucesos dedicó varios de sus números a cubrir la gira. A través de la crónica y muchas fotografías fue relatando los recorridos y dando a conocer el estilo de vida de los japoneses (Delgado, 2017).

En adelante, los vínculos entre Chile y Japón continuaron estrechándose, aun cuando, las relaciones diplomáticas se suspendieron, en 1943, como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial. El fortalecimiento es, particularmente intenso en el área del comercio. Tanto, que este se retoma, en 1949, incluso antes de reanudar las relaciones diplomáticas, cuestión que ocurre en 1952 (Azocar, 2007, De Andraca, 2007, p. 164).

Desde la perspectiva naval, el respeto profesional construido a través de los años pudo contribuir al reencuentro entre ambas naciones. En 1954, el Buque Escuela Esmeralda, recién adquirido a España, estaba listo para su primer crucero de instrucción y se decidió que este fuera a través del Pacífico. La razón, volver a Japón y así reafianzar los

vínculos que fueron cultivados durante tanto tiempo. La visita, realizada en 1955, fue todo un acontecimiento.

El 1 de junio el buque arribó al golfo de Uraga, donde se encuentra el puerto Yokohama. La Armada de Japón envió a sus dos únicos buques a recibir los saludos de cañón, como muestra de deferencia hacia nuestro país y aunque en un primer momento, el ambiente durante la visita de los oficiales japoneses al buque fue tenso, prontamente, se animó y, finalmente, la comunicación se dio fácilmente. Otro gesto de cortesía hacia los chilenos provino del Municipio de Yokohama. La autoridad liberó a los marinos de pagar el transporte urbano, de buses o tranvías y la entrada a algunos recintos de cultura o esparcimiento, tales como zoológicos, teatros, etc.

Los relatos de la visita dan cuenta de muchas anécdotas y de las diversas actividades a través de la cuales la dotación de la Esmeralda retribuyó las atenciones recibidas. Entre ellas quisiéramos destacar una que nos pareció, especialmente, significativa, porque constituye una expresión del respeto que se había ido construyendo a través del tiempo.

El comandante del buque dispuso que se rendirían honores a los soldados japoneses caídos durante la Segunda Guerra Mundial. La decisión no debe haber sido fácil debido al sentimiento antimilitarista que prevalecía en la población y a que ningún otro país lo había hecho antes. Así, el domingo 5 de junio, la sección de Guardiamarinas y la Compañía de Desembarco junto al curso de guardiamarinas completo, desfilaron por la calle principal de Yokohama rumbo al Santuario llevando la bandera de Chile. Allí pusieron una corona de flores en completo silencio siguiendo el protocolo sintoísta que "…prohibía cualquier ruido o música que pudiera perturbar el sueño sagrado de los muertos" (Villalobos, 1996, p.51). Fue una ocasión muy solemne, a la que asistieron las más altas autoridades civiles y militares, e incluso los familiares de algunos soldados caídos que se emocionaron con el gesto de los chilenos. La prensa local cubrió profusamente el acto, valorando la actitud de los marinos que habían reconocido la valentía de los soldados japoneses.

Reafirma lo anteriormente señalado, el comentario de que los ciudadanos japoneses cuando se encontraban con un chileno, inmediatamente le hacían saber que conocían el origen chileno del Izumi y su participación en la batalla de Tsushima.

En 1979, el Gobierno japonés donó a Chile, como parte de un plan de cooperación técnica en el ámbito pesquero, un buque de investigación pesquera: el Izumi (Delgado, 2020). Sin embargo, el nombre de buque es una muestra inequívoca de los

vínculos de confianza y amistad que existen entre ambos países cuyos cimientos, indudablemente, se encuentran antes que nada en la vocación marítima. Este buque tuvo un desenlace menos afortunado que el de su homónimo japones en la batalla de Tsushima. Un fuerte temporal que azotó al puerto de Valparaíso lo hundió en mayo de 1986. Lo curioso es que el infausto suceso ocurrió el mismo día en que tuvo lugar la batalla: el 27 de mayo. Posteriormente, la nave fue reflotada en una de las operaciones de ingeniería más importantes de la historia naval (Basilli, 1988, p. 149)

El intercambio entre las Marinas de ambos países ha perdurado durante muchos años y es así como nueve, de los 67, cruceros de instrucción de la Marina japonesa han visitado Chile, la última de ellas tuvo lugar en 2023 (Armada, 2023). Asimismo, desde el año 2017, la Armada de Chile premia a la primera antigüedad de la promoción de candidatos a Oficiales de la Fuerza Marítima de Autodefensa Japón, con la Medalla Escuela Naval República de Chile (Escuela Naval, 2024).

En consecuencia, la relación que han mantenido las Armadas de Chile y Japón, por más de un siglo, es una demostración de respeto y confianza construido a través de muchos años de historia en torno a una vocación marítima compartida y a un océano que, desde siempre, ha sido un medio de comunicación y no un límite. Y estos intercambios regulares son ocasiones inmejorables para contribuir a incrementar la conciencia marítima nacional.

REFERENCIAS

- Ahumada Benítez, Enrique. (2007). Chile y Asia según Javier Matta: La historia de 100 años de relaciones. Disponible en: https://www.bcn.cl/observatorio/asiapacifico/noticias/chile-y-asia-segun-javier-matta-la-historia-de-100-anos-de-relaciones
- Arancibia Pascal, Rodrigo. (2016). Mahan vs Chile. Revista de Marina Año CXXXII, Volumen 133, Número 952. En: https://revistamarina.cl/es/articulo/mahan-vs-chile
- Armada. (2023). Armada de Chile y Armada de Japón reforzaron su relación con visita a Valparaíso. En: https://www.armada.cl/armada-de-chile-y-armada-de-japon-reforzaron-su-relacion-con-visita-a
- Avilés Morgado, Frank. (2021). Chile en el Pacífico asiático. Accionar y personal consular en la Manila española (1848-1898). Intus - Legere Historia, 15(1),

117-134. https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8022064.pdf

- Azocar, David. (2007). Chile-Japón: una amistad centenaria. Asia Pacífico. Observatorio Parlamentario. En: https://www.bcn.cl/observatorio/asiapacifico/noticias/chile-japon-una-amistad-centenaria
- Barros Van Buren, Mario. (1990). Historia diplomática de Chile. 1541-1938. Editorial Andrés Bello. Segunda edición. Santiago de Chile.
- Basili, Juan Hugo. (1988). El Itzumi: su historia y reflotamiento. Revista de Marina, N°2. En: https://revistamarina.cl/revistas/1988/2/jbasilie.pdf
- Crónica. (1973) Visita de la Escuadra de entrenamiento japonesa. Revista de Marina, N°4. En: https://revistamarina.cl/revistas/1973/4/cronica5.pdf
- Delgado, Paulo. (2017). El viaje del ex presidente Jorge Montt Álvarez a Japón (parte I). En: El viaje del ex presidente Jorge Montt Álvarez a Japón (parte I)
- Delgado, Paulo. (2020). Primeras vinculaciones navales entre las armadas de Chile y Japón. https://www.japonistaschile.com/single-post/2020/05/21/primeras-vinculaciones-navales-entre-las-armadas-de-chile-y-jap%C3%B3n
- Director de la Escuela Naval "Arturo Prat", participa en la ceremonia de graduación de la Escuela Naval de Japón (2024). En: https://escuelanaval.cl/2024/03/25/director-de-la-escuela-naval-arturo-prat-participa-en-la-ceremonia-de-graduacion-de-la-escuela-naval-de-japon/
- Discover Nikkei Chile. (2025). Puerto de Valparaíso (Vista de Valparaíso a principios de siglo XX). En: https://discovernikkei.org/es/nikkeialbum/items/1146/
- Evans, D. C., & Peattie, M. R. (1998). Kaigun: strategy, tactics, and technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941. Choice Reviews Online, 35(09), 35-5234. https://doi.org/10.5860/choice.

- Ghisolfo Araya, Francisco. (1983). Vinculaciones navales entre Chile y Japón. Revista de Marina, N°3, pp. 373-378. En: https://revistamarina.cl/revistas/1983/3/fghisolfoa.pdf
- González Pizarro, José Antonio. (2021). Semblanza de Alfredo Irarrazaval Zañartu, poeta, periodista, político y diplomático. 1884-1913. Boletín de la Academia Chilena de la Historia Año LXXXVII, Nº 130, pp. 219-253. En: https://www.institutodechile.cl/wp-content/uploads/2022/12/boletin130.pdf
- Hawa, Samy. (2012). Influencia del almirante Mahan en la Marina del Japón durante la segunda Guerra Mundial. Revista de Marina. En: https://revistamarina.cl/revistas/2012/4/hawa.pdf
- Mendoza Pinto, Juan Eduardo. (2024) Reflexión respecto al homenaje a Prat en el Templo Yasukuni en 1966. Revista de Marina Año CXXXIX, Volumen 142, Número 1005. En: https://revistamarina.cl/es/articulo/reflexion-respecto-al-homenaje-prat-en-el-templo-yasukuni-en-1966
- Minrel (2022). Chile y Japón lanzan sello postal conmemorativo por los 125 años de relaciones diplomáticas. En: https://www.minrel.gob.cl/noticias-anteriores/chile-y-japon-lanzan-sello-postal-conmemorativo-por-los-125-anos-de
- Sater, William F. (1990). Chile and the United States. Empires in Conflict. The University of Georgia Press. Athens, Georgia, USA.
- Seno, Sadao (1970). Amistad hacia Japón en la Armada de Chile. Artículo publicado en el periódico naval "Asagumo", el 26 de marzo de 1970. Revista de Marina, N°4. En: https://revistamarina.cl/revistas/1970/4/cronica5.pdf
- Sitio web oficial de la embajada chilena en Filipinas. (2025). https://www.chile.gob.cl/filipinas/relacion-bilateral/relaciones-bilaterales/relaciones-bilaterales
- Spate, O.H.K. (2006). El lago Español. https://doi.org/10.22459/ele.04.2006

- Thauby García, Fernando. (1991). La Batalla de Tsushima. Revista de Marina Nº 4, pp.398-420. En: https://revistamarina.cl/revistas/1991/4/fthaubyg.pdf
- Tromben Corvalán, Carlos. (2002). Presencia del crucero "Esmeralda" en Panamá. En: International Journal of Naval History. Vol. 1, Issue 1. 2002. Disponible en: https://biblioteca.clacso.edu.ar/Panama/cela/20120717103953/crucero.pdf
- Una revisión histórica a la Marina Mercante Nacional. (2020). Sitio web oficial de la Armada de Chile. https://www.armada.cl/noticias-navales/una-revision-historica-a-la-marina-mercante-nacional#:~:text=En%20la%20misma%20%C3%A9poca%20se%20funda%20la,llevando%20nuestro%20pabell%C3%B3n%20y%20abri%C3%A9ndonos%20al%20mundo.&text=En%20el%20a%C3%B1o%201890%20se%20funda%20la,el%20a%C3%B1o%201893%20comenz%C3%B3%20a%20operar%20regularmente.
- Undurraga, Arturo. (2020). Historia del busto de Prat, donado a la Fuerza Marítima de Autodefensa del Japón. Revista de Marina, Año CXXXVI, Volumen 138, Número 981. En: https://revistamarina.cl/es/articulo/historia-del-busto-de-prat-donado-la-fuerza-maritima-de-autodefensa-del-japon