

Presencia de Chile en los Mares de Oriente

Por
JORSEP

“Todo Estado que pretenda expandirse hacia costas opuestas lejanas o que desee irradiar su influencia hacia algún área marítima, debe formar puntos de crecimiento y puertos marítimos, lo que puede lograrse paulatinamente, siguiendo las líneas de menor resistencia y de mayor valor estratégico y económico”.

Mayor J. von CHRISMAR

“Leyes que se deducen del estudio de la expansión de los Estados”.

El día 12 de enero de 1905 fondeaba en Valparaíso, dando término al sexto viaje de Instrucción de Guardiamarinas y Marinería, la corbeta “General Baquedano”, al mando del Capitán de Navío don Luis Gómez Carreño. Había zarpado de Valparaíso el 9 de septiembre de 1903, en una circunnavegación del globo, demorando en ello dieciséis meses y tres días.

La ruta seguida fue Coquimbo, Juan Fernández, Islas Falkland vía Cabo de Hornos, Cabo de Buena Esperanza, Islas de Cabo Verde, San Vicente, Gibraltar, Argel, Bizerta, Isla de Malta, Nápoles, Alejandría, Port Said, Ismailia, Puerto de Therofik, Adén, Colombo, Hong

Kong, Amoy, Shanghai, Wei-Hai-Wei, Chefoo, Golfo de Pohai, Chemulpo, Nagasaki, Shimoneseki, Kobe, Yokohama, San Francisco, Isla de Pascua y Valparaíso.

La importancia de este crucero realizado por la “Baquedano” se destaca no sólo por su extensión y la gran cantidad de países visitados, sino por haber llevado la presencia de nuestro pabellón al principal teatro de operaciones donde se desarrollara el conflicto ruso-japonés de principios de siglo.

Las observaciones que hace su Comandante en el Parte de Viaje indican la gran importancia que revisten estos cruceros de instrucción, pues permiten a los

oficiales enterarse de nuevas concepciones técnico-profesionales, procedimientos y doctrinas que en otro caso tardarían mucho en conocer a través de la literatura.

Al recalar en Port Said, el 8 de mayo de 1904, la "Baquedano" se encontró con una flotilla de 8 torpederas rusas pertenecientes a la Escuadra del Mar Rojo, comandada por el Contralmirante André Wiremins. Al Almirante Wiremins se le había dado el mando de la División del extremo Oriente, teniendo su insignia izada en el acorazado "Oslavia", y se veía obligado a regresar por el Báltico, por no serle permitido el paso por el Canal de Suez debido a su condición de beligerante.

A medida que la corbeta avanza hacia el Oriente, sigue encontrando fuerzas navales de las potencias marítimas de la época que habían sido desplegadas en el área, debido al conflicto ruso-japonés. En el puerto de Therofik, extremo Sur del Canal, se encontraban al ancla el crucero británico "Diana" y el acorazado ruso "Dimitri Donskoy", de la Escuadra del Almirante Wiremins, al cual se le había permitido permanecer allí a causa de averías producidas en las máquinas principales. Se le había notificado que debía dejar el puerto al término de las reparaciones.

El 24 de abril, luego de haber recalado en Adén y Colombo, fondeaba en Hong Kong, donde se encontraba el crucero de la Armada Imperial alemana "Hansa", con la insignia del Contralmirante von Holtzendorff, más dos cañoneros, el "Marco Polo", de la Real Armada italiana, el "San Francisco" y el monitor "Monterrey", de la Marina de los Estados Unidos de N.A., y el "Vasco de Gama" con el "Adamastor", de Portugal.

En Victoria, que es el verdadero puerto, estaba amarrada gran parte de la Escuadra inglesa del Oriente, mandada por el Vicealmirante Sir Gerard H. W. Noel, cuya insignia flameaba en el "Glory", que con el acorazado "Albion", "Ocean", "Vengeance" y "Centurion" formaba la división de blindados de esta Escuadra.

El día 2 de mayo, los oficiales de la "Baquedano" visitaron en este puerto la tumba del Guardiamarina Carlos Krug

Boonen, que había fallecido víctima de una enfermedad irrecuperable el 7 de noviembre de 1900, durante un anterior crucero de instrucción a los mares de China. Reunidos alrededor de la tumba, el Comandante, 2º Comandante, Oficiales y Guardiamarinas, como asimismo el Cónsul chileno en Hong Kong, depositaron las ofrendas florales, procediéndose posteriormente a la ceremonia religiosa de recordación de este joven oficial de nuestra Armada, cuyos restos reposaban en tierras tan lejanas de la Patria, pero bañadas por las mismas aguas que nuestras costas.

En Amoy se encontró al buque hidrográfico de la Armada británica "Rambler", que estaba efectuando el levantamiento de la parte exterior del puerto. Dos días más tarde se continuaba hacia Shanghai. Remontando el río, se cambiaron los honores y saludos de estilo con buques de guerra de diversas potencias europeas que se encontraban ahí fondeados. En este lugar se avistó al crucero ruso "Mandjur", que había sido internado. Se encontraba desarmado y bajo la custodia de las autoridades chinas.

El día 23 de mayo la corbeta zarpó a Wei-Hei-Wei, donde recaló el día 26, encontrando nuevas unidades de guerra europeas. En este puerto, como en los anteriores, las visitas de carácter profesional y social fueron altamente provechosas y gratas, por la atención dispensada tanto por los nacionales de los puertos visitados como por las unidades o bases navales británicas allí asentadas.

Al recalar en Chemulpo, escribe el Comandante Gómez Carreño, se encontraron con el crucero "Cincinnati", acompañado de un carbonero, el crucero "Puglia", de la Armada italiana, y un cañonero alemán. Allí tuvieron la oportunidad de ver los restos del crucero "Variag", del cañonero "Ko-Rietz" y del vapor "Sungart", de la Armada Imperial rusa, hundidos en el combate del 8 de febrero entre estos buques y una escuadra japonesa.

El casco del "Korietz" estaba abandonado por haberlo inutilizado la explosión que lo destruyó; pero en el "Variag" y "Sungart" se trabajaba para ponerlos a flote con ciertas esperanzas de éxito por parte de los japoneses. Un Capitán de

Navío era el encargado de dirigir los trabajos, y los del "Variag" se esperaba tenerlos terminados en septiembre.

El día 4 de julio, siempre en Chemulpo, se acompañó al crucero "Cincinnati" en la celebración del día Nacional de los Estados Unidos. Junto con los demás buques de guerra extranjeros surtos en el puerto, la "Baquedano" tomó parte activa en el programa de fiestas organizado por los norteamericanos, obteniendo la corbeta el primer premio en la regata internacional de botes de doble bancada.

El Parte de Viaje del Comandante Gómez Carreño señala la experiencia que se obtiene de un viaje de instrucción que se realiza a través de un teatro de guerra.

"Pudimos apreciar", dice, "que tanto en Chemulpo como en Seúl, las tropas japonesas predominaban, notándose un gran movimiento logístico para los ejércitos expedicionarios en el puerto de desembarque.

En la mañana del 6 de julio levamos y navegamos río abajo para dirigirnos a la costa del Japón.

Claros de la vía, seguimos el archipiélago coreano, cruzándolo al Sur entre las islas Ross para continuar por el Norte de la isla Quelpart, a la que llegamos en la noche del 7. Se notó en la parte de ella que mira hacia el Norte, una gran luz que supusimos fuera señal, y luego por el Norte nuestro, luces de destellos entre tres o cuatro buques que no divisamos y que luego desaparecieron. Minutos después teníamos próximo a nosotros por la amura de estribor un destructor que nos cruzaba a gran velocidad y a unos 200 metros de distancia, mostrando su luz verde, una vez que nos reconoció neutrales, perdiéndose rápidamente de vista. Pertenecía sin duda a la flota del Almirante Kamimura, que vigilaba el estrecho de Corea.

Al día siguiente hicimos la costa del Japón, y a la caída de la tarde recalábamos a la entrada de Nagasaki, en donde encontramos fondeados pequeños vapores que nos pusieron señales, uno de "disminuir el andar", y el otro, que había levado, de "seguir mis aguas", guiándonos hasta dejarnos entre Yakaboco y Megami, desde donde salió nuevamente. Al querer seguir hacia adentro en busca de

fondeadero, nos detuvieron desde una estación de señales, ordenándonos esperar donde estábamos, manteniéndonos sobre la máquina hasta la llegada de la autoridad marítima que nos guió al surgidero. Este lo tomamos a dos anclas con giratorio, frente a los astilleros.

Aquí encontramos al vapor "Sadomaru" seriamente averiado a torpedos por los cruceros rusos de Vladivostok y que entró al dique para ser reparado, en el que fue visitado por los Oficiales y Guardiamarinas.

Desde nuestro arribo a los puertos en el Mar de la China y muy principalmente desde que pudimos subir a Shanghai para después cruzar el Mar Amarillo, Golfo de Petchili y aguas del Japón, tratamos de imponernos, por las informaciones que llegábamos a obtener, de la situación en que se encontraban los Imperios ruso y japonés como Estados beligerantes, buscando manera de inquirir, por lo menos, las condiciones, organización y gobierno de las fuerzas del Japón, ya que las rusas se encontraban operando más lejos de la observación que las de su adversario, y las fuerzas navales de mayor importancia con que el país contaba en el teatro de la guerra y que pudieron dar un carácter de actividad estratégica a la lucha a flote, se hallaban encerradas, semi destruidas y custodiadas por el total del poder naval antagonista".

El Comandante de la "Baquedano" hace, con los elementos de juicio que le da su presencia en el teatro, una apreciación geoestratégica bastante acabada, que se saldría del marco de este artículo (1); sin embargo, estimamos conveniente hacer resaltar algunas consideraciones que él hace después de lo observado.

"En el tiempo que lleva de campaña la Armada japonesa en las costas de Manchuria y Corea, ha soportado también sus desastres, los que significan un verdadero debilitamiento en sus fuerzas, pudiendo tener malas consecuencias para las armas navales del Japón, si el Imperio ruso consigue poner su Flota del

(1) Anuario Hidrográfico de la Armada, tomo 29.

Báltico en los mares del Oriente. El acorazado "Hatsuse", volado por minas, y el crucero "Joshino", hundido por colisión con el "Kasuga" (ex "Moreno"), representan en una Armada limitada, factores de gran necesidad, tanto más cuando, como acontece al Japón, no pueden ser reemplazados.

Las minas han causado los mayores perjuicios a los beligerantes, lo que ha venido a demostrar el gran papel que este material desempeña en la defensa de sus puertos o costas necesarias de proteger contra los ataques por mar. Exige un conocimiento perfecto del material y manipuladores, a la vez que expertos, habituados al manejo de ellas, lo que naturalmente llegará a conseguirse con el ejercicio constante y la preparación progresista.

El "Yenesei" y otros buques más pequeños destinados al fondeo de minas, volados con su propio material, ponen de manifiesto lo delicado de esta operación y la necesidad que hay de contar con un buen cuerpo de especialistas para el manejo de esta rama de la guerra.

Si con los buques contruidos ad-hoc, con elementos estudiados de antemano y con personal destinado especialmente a este servicio, se han producido casos tan fatales como los que nos ha mostrado la actual contienda, ¿qué puede esperar una nación que tuviera necesidad de emplear armas semejantes, si aparte de no tener los elementos del caso, no cuenta con un personal constantemente ejercitado? Solamente fracasos y con ellos el decaimiento moral del país.

El torpedo automóvil y el destructor han hecho también su papel en ambos lados de la lucha.

Un destructor no se domina navegándolo de día, cualquiera que sea el mar o canal por donde se le lleve. Usándolo así, no es sino el vehículo que conduce a tres o cuatro Oficiales a fin de que conozcan una costa o paso determinado. El destructor está en su papel preparando personal cuando navega sin luces, que es su condición en la guerra, y dispara sus torpedos durante la noche sobre blancos preparados de antemano, a fin de que los Oficiales a bordo de las embarcaciones se acostumbren a apreciar con cierta

precisión la distancia próxima a un enemigo entre sombras y no hagan sus disparos, llegado el caso, fuera del alcance de la trayectoria, engañados con la experiencia de proximidad que puede darle el fuego enemigo, sus proyectores, etc".

Al dejar la "Baquedano" las costas del Extremo Oriente, la Flota japonesa contaba con casi todo el poder naval con que había iniciado la campaña, descontando al acorazado "Hatsuse" y el crucero "Yoshino", perdidos el 15 de mayo de 1904 en el Mar Amarillo, y buques de menor porte inutilizados en los diversos asaltos nocturnos o por minas submarinas.

Rusia por su parte había disminuido sus fuerzas en mayor proporción, pues a la pérdida del "Petropavlosk", semejante a la del "Hatsuse", unía la de sus cruceros "Variag", "Bogatir", "Bayarin", "Koreetz" y del buque minador "Yenesei", más el "Mandejur", desarmado en Shangai, y las grandes averías soportadas por tres de sus acorazados en la noche del 3 de febrero que, aunque reparadas, debían privar a esos buques de algunas de sus cualidades necesarias al combate. La división de Vladivostok seguía operando libremente en las aguas del Japón, a la que buscaba la 2ª Flota japonesa mandada por el Almirante Kamimura. El resto del poder naval ruso en el Pacífico continuaba bloqueando Port Arthur, contribuyendo "a la defensa de la plaza" como una Marina de Guardacostas.

La corbeta "Baquedano" zarpaba de Yokohama el 12 de agosto, con destino a San Francisco, guiada por un cañonero japonés para cruzar el campo minado que defendía el Golfo de Tokio y el puerto militar de Yosika.

Durante la estadía en el Japón, sus autoridades militares y civiles dispensaron a la "Baquedano" toda clase de atenciones. Asimismo, el Ministro de Alemania en Tokio atendió al buque-escuela como si fuera de su patria, alabando a la altiva y pujante nación chilena.

Esa presencia de Chile en los mares del Oriente era de cierta persistencia, pues ella se mantenía desde mediados del siglo XIX, cuando nuestra Flota comercial llegaba hasta Australia y la mo-

neda dura en Oceanía era el "dólar chileno", hasta los cruceros de instrucción que realizaban nuestros buques-escuelas durante el primer tercio de este siglo.

Desgraciadamente, esa visión miope que a los chilenos no hace ver no más allá de una hermosa puesta de sol en el Pacífico, mientras nos ubicamos en un cómodo balneario, impidió que pudiésemos asistir al explosivo desarrollo industrial y tecnológico de aquellos países con quienes limitamos en nuestra frontera occidental, y de los cuales podríamos haber obtenido grandes experiencias y ventajas económicas.

Ese aislamiento voluntario de Chile con el Pacífico, en contra del principio irrefutable de que el mar es el más grande y fácil medio de unión de los pueblos, nos desplazó de nuestra área de influencia geopolítica natural.

El revés de la medalla del enunciado que encabeza este artículo, expresa que "todo Estado con costas marítimas está expuesto a la tendencia de otros Estados marítimos a formar puntas de crecimiento en sus costas o sobre islas cercanas. Una sana política de seguridad debe evitar que ello ocurra".

Ello debe hacernos meditar sobre la

orientación de nuestra política exterior, ya sea diplomática o económica. Pues "la renuncia a la política ágil y positiva, a fin de demostrar al resto de los países el amor a la paz, será siempre una política peligrosa, ya que hace nacer el peligro de perder un lugar destacado entre las naciones, para bienestar del propio pueblo, en beneficio de aquellos otros que no renuncian al poder, impulsados por sentimientos de orgullo nacional y apreciación de su propio valer" (Almirante Weggener).

Nuestra política debe orientarse hacia el Pacífico y no mirar suplicante hacia Europa o América del Norte. Tenemos los recursos naturales que nos permiten volver a nuestro Océano, no en tan ventajosas condiciones como hace medio siglo, pero mucho mejor en cuanto a perspectivas inmediatas.

Es de esperar que las rutas abiertas nuevamente por nuestro buque-escuela "Esmeralda", y continuadas en forma vacilante por algunas empresas navieras nacionales, sean el inicio de nuestra "apertura al Pacífico" y de la Era en que el pabellón de la estrella solitaria flamee como antaño en los mares de Oriente y Oceanía.

