

# Ejemplos y Lecciones de la HISTORIA NAVAL DE CHILE

Por

Enrique BUNSTER

La situación geográfica de Chile, que antaño se consideró desmedrada, conviértese en patrimonio envidiable y en garantía de próspero destino a la luz de los principios geopolíticos. Es éste el país americano que presenta la más larga costa al Pacífico, el océano a cuyo alrededor vive la porción más numerosa de la humanidad y la que crece con mayor rapidez; "el mar del porvenir" —como le llamó el sabio George Renner—, "que bendice a las naciones bañadas por sus aguas". En este escenario de la historia futura, donde acaso se decida la suerte del mundo, el privilegiado Chile se hace presente con su litoral de cuatro mil kilómetros, sus islas oceánicas que se avanzan hasta un vértice de la Polinesia, y el control de los tres pasos navegables que comunican el Mar del Sur con el Atlántico.

Pero esta ubicación relevante trae aparejados inconvenientes que ni estadistas ni estrategias pueden relegar a segunda importancia. Uno es el imperativo de movilizar por vía marítima el noventa y nueve por ciento del comercio exterior del

país y los fletes de sus materias primas esenciales: carbón, hierro y petróleo. El otro es la responsabilidad contraída en el plano de la solidaridad hemisférica y señalada en compromisos solemnes que ya una vez cobraron realidad dramática.

Para jugar con propiedad el papel difícil que estas condiciones le imponen, Chile ha debido mantener desde los albores de su independencia una posición decorosa como nación naviera y naval. Preocupó este alto objetivo a gobernantes de la talla de Portales, Montt, Errázuriz, Balmaceda y Alessandri, y a escritores como García-Reyes, Subercaseaux y Finsterbusch.

En determinadas circunstancias pudo parecer —mirándolo desde fuera— que nuestro país buscaba en el mar una supremacía orgullosa. Poseyó en efecto el crucero más veloz del mundo, el acorazado de mayor poder en América del Sur, y su Escuadra, en ocasiones, aventajó en capacidad a las congéneres vecinas. Pero esta apariencia de superioridad se desvanece al considerarse la desmesurada extensión de costa que debe proteger la

Marina chilena y la abrumadora dependencia del mar a que están sujetos el intercambio y el abastecimiento nacionales.

El mantenimiento de la Marina militar ha costado sacrificios a la no siempre desahogada economía del país. Pero su historia justifica estos esfuerzos y brinda provechosas lecciones relativas a la influencia del poder naval en el desenvolvimiento de un pueblo tan fuertemente vinculado al océano.

### El "Aguila" y los corsarios

A raíz de la batalla de Chacabuco, en 1817, el general O'Higgins había dicho como un visionario: "Este triunfo y cien más serán inútiles si no dominamos en el mar". Y todos sus desvelos, en adelante, dirigieron a la creación de una Escuadra capaz de consolidar la autonomía de Chile y de llevar la libertad al Perú.

Esta obra gigantesca, que pareció el sueño de un iluso, fue hecha realidad en el plazo de tres o cuatro años. La Marina de guerra más poderosa que se hubiera visto en América surgió como por arte de milagro, sacándose de la nada los buques, los oficiales y tripulaciones y las enormes sumas requeridas para equiparla y mantenerla. Milagro, en verdad, si recordamos que el propio O'Higgins estaba impago de sus sueldos: tanta era la estrechez de recursos del Estado.

Todo entró en juego, desde el heroísmo hasta la astucia. La primera adquisición fue el "Aguila", un bergantín ligero procedente de El Callao que entró a Valparaíso ignorando el vuelco de Chacabuco. El ardid de izar la bandera realista acabó de engañar al comandante español, que fue apresado al saltar a tierra y perdió su barco en un abrir y cerrar de ojos.

El primer buque de guerra nacional se hizo a la mar para asestar al enemigo dos golpes sucesivos: el rescate de los patriotas confinados en Juan Fernández y la captura de la "Perla", que venía de Cádiz con pertrechos militares y un destacamento de soldados.

Valparaíso era entonces una calle polvorienta con casas de adobes y techos de tejas, cuya población sumaba cinco mil habitantes. En este puertecillo mísero fundó O'Higgins una academia naval, y con el objeto de formar dotaciones aguerridas

y de perturbar el tráfico español, otorgó patentes de corso que dieron origen a una demoledora guerrilla marítima.

El primero en lanzarse a la aventura fue el escocés William Mackay, ballenero cesante que armó un falucho equipándolo con armas de abordaje y víveres comprados a crédito. A los pocos días de haberse hecho a la vela, estaba de regreso con un galeón de veinticinco cañones, cargado de preciosa mercancía, que tomó en Arica mediante un nocturno golpe de mano.

En pos de Mackay fueron saliendo las expediciones corsarias, algunas sin más armas que los machetes piráticos, otras provistas de artillería, para incursionar burlando la vigilancia de las naves del virrey. El corso se extendió hasta Guayaquil y alcanzó en ocasiones a las Galápagos y al istmo de Panamá. En un año fueron capturados o destruidos cuarenta buques mercantes. Los que escaparon sólo se atrevían a emprender viaje en convoyes convenientemente protegidos.

### Las Cuatro Tablas

Mientras los corsarios hostigaban la costa como una plaga de mosquitos, el infatigable O'Higgins llevaba adelante su empresa de crear una Escuadra. Pidiendo cuanto podía pedirse a la Hacienda Pública y privada (ya medio exhaustas por el esfuerzo de guerra) logró comprar una fragata y un navío ingleses de la "East India Company", de 46 y 60 cañones, que él llamó "Lautaro" y "San Martín", y que bastaron por sí solos para poner término al bloqueo español. Dos barcos menores, la corbeta "Chacabuco" y el bergantín "Araucano", completaron una fuerza que capacitó a los patriotas para pasar de la defensa al ataque.

En la primavera de 1818, Blanco Encalada, militar y marino de veintiocho años de edad, zarpó con su escuadrilla tripulada por oficiales británicos y marinerías de fleteros y vagos de las playas. Al despedirse de O'Higgins le había prometido: "Traeré la espada del comandante enemigo". Mirándole alejarse desde los cerros, el Director Supremo pensó en alta voz: "De esas cuatro tablas penden los destinos de la América".

El resultado de esta temprana experiencia electrizó a los chilenos. Blanco, el inexperto, regresó con una fragata de cincuenta carronadas que había rendido en un corto combate en Talcahuano. Presa dos veces real, como que había sido obsequiada por el zar Alejandro al rey Fernando VII, y acababa de llegar desde Cádiz con un convoy de tropas. Pero la gallarda "María Isabel" había sido capturada junto con cinco transportes armados, cuyas tripulaciones convalescientes de escorbuto no opusieron resistencia; y así el almirante que saliera con "cuatro tablas", volvía con diez.

La apoteosis de este triunfo culminó cuando el vencedor entregó a O'Higgins la prenda de victoria que le había ofrecido: la espada del comandante enemigo...

### El fabuloso Lord Cochrane

No se extinguían los ecos de ese estrepito de gloria cuando desembarcaba en Valparaíso el almirante que O'Higgins mandara contratar en Londres. Tomás Alejandro Lord Cochrane, décimo Conde de Dundonald, era el hombre que en 1809 había destruido en Basque Roads la última división naval de Napoleón y a quien se recuerda como el precursor de la cortina de humo y de la táctica de Comandos. Acusado de complicidad en un fraude de Bolsa, habíanlo expulsado de la "Royal Navy" y de la Cámara de los Comunes, y al venirse a Chile dejaba construyéndose en el Támesis el "Rising Star", primer vapor de guerra conocido en el mundo y que él había transferido al Gobierno chileno con el nombre de "Estrella Naciente".

Con su insignia enarbolada en la "O'Higgins" (la ex "María Isabel"), dio comienzo Lord Cochrane a la campaña espectacular con que debía barrer el poderío español en el Pacífico. Llevando consigo a Tomasito, su hijo de ocho años, penetró impávidamente en El Callao y sostuvo un terrorífico duelo contra la fortaleza del Real Felipe, con el solo objeto de estudiar el alcance y la eficiencia de la artillería hispánica. En una segunda visita entró con toda la Escuadra y desencadenó un bombardeo cuyo estruendo fue escuchado en Lima. El Callao contestó con resolución, pero la Marina realista

no osó ni osaría dar batalla a semejante adversario.

Dueño del mar, Su Señoría se paseó por la costa atacando a Arica y Guayaquil, capturando barcos, destruyendo instalaciones militares, bloqueando el comercio e inundando el litoral peruano de panfletos revolucionarios.

Sorpresivamente se presentó en Corral, bajo bandera española, y desembarcó de noche para asaltar la cadena de castillos artillados con que España se hacía fuerte en el sur de Chile. Estas defensas habían costado a la Corona un millón de dólares de la época, y en conjunto eran casi tan inexpugnables como el propio Real Felipe. El inesperado ataque paralizó de terror a las guarniciones y los castillos fueron cayendo uno a uno en manos del atacante, que amaneció en Valdivia para depone al Gobernador y proclamar la adhesión de la provincia a la República.

### La Expedición Libertadora y la "Esmeralda"

El 20 de agosto de 1820 salió Lord Cochrane de Valparaíso encabezando la formación naval más grande que hubiérase visto en estos mares. El horizonte pareció llenarse con esa nubada de treinta y seis navíos, transportes y cañoneras que conducían al Perú las tropas libertadoras del general San Martín. Lo que dos años antes se juzgó un imposible, realizábase para asombro de América en un campo de acción donde el pabellón de Su Majestad había dejado de imperar.

Apenas desembarcado el Ejército en la costa peruana, lanzóse otra vez el almirante a sus habituales correrías. En lugar de Tomasito llevaba ahora a su esposa, la gentil Lady Katherine, que probaría ser tan valiente como bonita. Buscando la hazaña más difícil que pudiera acometerse, decidió Lord Tomás sacar de El Callao a la "Esmeralda", preciosa fragata de 44 cañones que el virrey cuidaba como a la niña de sus ojos. Protegíanla trescientas bocas de fuego de tierra y mar, rodeábala un cerco de pontones y maderos flotantes y la vigilaban día y noche centinelas especiales... Seguido por una partida de voluntarios, hacinados en los botes de la "O'Higgins", Su Señoría abordó el buque en el silencio de la noche, trepándose por las cadenas de las

anclas, y en quince minutos de combate cuerpo a cuerpo consiguió una victoria que Nelson le hubiera envidiado. Bajo una lluvia de balas y bombas, la "Esmeralda" se deslizó por la bahía hasta dar fondo cerca de la "O'Higgins", a cuyo bordo permanecía Lady Cochrane muy excitada y tiznada de hollín, contemplando la proeza inaudita de su esposo.

"No hay tripulación de navío inglés", escribiría el almirante evocando esta captura, "que pueda cumplir órdenes con mayor exactitud que los chilenos".

### Angulo y sus golpes de audacia

Lord Cochrane cerró su campaña con un crucero de limpieza que alcanzó hasta la Baja California. Excepto dos o tres unidades que huyeron a puertos hispánicos, nada quedó de la flota que había sostenido el dominio del virrey.

Si alguna lección fluye de esta contienda de cuatro años, es que España perdió sus colonias por la carencia de una fuerza naval adecuada.

Lo singular es que tal conclusión fuera olvidada tan pronto por la nación vencedora. . . Casi al día siguiente de haber consolidado su independencia, Chile se deshizo de su Escuadra, la primera en poder y prestigio en América del Sur, y el litoral vulnerable volvió a quedar desguarnecido.

Hacia 1836, la Marina nacional consistía en una goleta auxiliar y un bergantín de veinte cañones, el "Aquiles", que enarbolaba como una ironía el pendón de buque insignia. Esta pequeña unidad había pertenecido a la Armada española de El Callao y fue de aquellas que escaparon a la zarpa de Cochrane fugando a Cádiz por la ruta de Filipinas. Encontrándose de escala en las islas de Los Ladrones, un prisionero chileno, el capitán Angulo, incendió uno de los buques, la "Clarrington", y luego se apoderó por sorpresa del "Aquiles", con ayuda de un puñado de compatriotas; y burlando la persecución llevó la presa hasta México y desde allí hasta Valparaíso, "para dar una prueba de adhesión a la Patria".

Pero don Pedro Angulo iba a acreditarse con un acto de temeridad que dejaría al primero en la sombra. Cuando se hicieron evidentes las pretensiones impe-

rialistas del general Santa Cruz (que amenazaba a Chile y Ecuador después de haber sometido al Perú), el Ministro Portales comprendió que sólo a golpes de audacia podría conjurar el peligro, y encomendó al captor del "Aquiles" una misión sin paralelo en la historia.

Una noche, al filo de las doce, Angulo penetró en El Callao con los botes de su bergantín atestados de marineros, abordó sucesivamente al "Arequipeño", la "Santa Cruz" y la "Peruviana", encerrando a sus dotaciones en los entrepuentes, y sacó la triple conquista fuera del puerto sin ser notado desde tierra. No se habían empleado armas de fuego ni hubo una sola baja mortal.

Las naves capturadas entraron a Valparaíso exhibiendo unas escobas amarradas a la proa en señal de haberse barrido el mar y esta flotilla peruana sirvió de base a la Escuadra con que Portales llevó la guerra a la Confederación de Santa Cruz.

Dominando en las aguas estaba la mitad de la victoria asegurada; y así bastó un solo encuentro naval, el de Casma, para dejar expedita la liberación del Perú y la destrucción de los planes cesaristas de Bolivia.

### La ocupación del Estrecho de Magallanes

Olvidando rápidamente aquellas dos lecciones históricas, nuestros gobernantes desarmaron la Marina que había creado Portales, y en 1843 el país estaba otra vez tan indefenso como si literalmente no limitase con el mar.

En tales circunstancias trascendió que el Gobierno francés preparaba una expedición armada dirigida al Extremo Sur, a ese territorio magallánico todavía no colonizado ni incorporado políticamente a la República. Los alarmantes pormenores de la comunicación secreta —fecha de salida de la fragata a vapor "Phaeton" y su objeto preciso: instalación de una base naval en el Estrecho—, movieron al Presidente Bulnes a organizar a toda prisa un acto de "toma de posesión" y el emplazamiento de un fuerte que afianzara la soberanía nacional.

Se armó apresuradamente la goleta "Ancud", lanchón de treinta toneladas

construido en un varadero de Chiloé, y en él se embarcaron las maderas de construcción, los cañones, pertrechos y víveres del futuro Fuerte Bulnes; y convirtiendo esa cascarilla en lata de sardinas, se acomodó en sus dormitorios y pasillos a la tripulación, a la guarnición militar y a los colonos voluntarios: en total, veintidós hombres y mujeres, los que llevaban consigo a sus perros guardianes, cabras, puercos y un gallinero...

Al mando del capitán John Williams, la "Ancud" emprendió viaje en pleno invierno, y sin cartas náuticas, por los borrascosos canales australes. Un temporal le destruyó el timón, otro le despedazó el velamen, y en días de calma debió ser remolcada por el bote de servicio.

El viaje duró cuatro meses, a causa de las averías, neblinas, huracanes y escalas nocturnas. En este tiempo nacieron a bordo cabritos y pollitos, y dos nuevos pasajeros hallaron acomodación.

La castigada goleta arribó a Puerto del Hambre el 21 de septiembre, e inmediatamente desembarcó el comandante con los ocho artilleros para izar en un asta improvisada el pabellón nacional.

Habían llegado a tiempo. Al día siguiente aportó la "Phaeton" con el atraso justo para encontrar en las manos de Williams el acta de la toma de posesión.

### La desastrosa guerra con España

A mediados del siglo XIX Chile había alcanzado la meta que le señalara Portales: la de ser "un país comerciante y marino". Desde 1819 los armadores nacionales transportaban cobre a Calcuta y a Londres; desde 1828 traficaban con Tahiti, abasteciendo a las misiones de Picpus y trayendo de retorno los productos de las islas; setenta barcos de bandera chilena llevaban harina y pasajeros a la California de la fiebre del oro y a los puertos de Australia y Java. El peso fuerte era moneda corriente en Oceanía y hasta hoy es recordado entre los tahitianos con el nombre de "moni manu", la "moneda del pájaro"...

Pero este hermoso imperio flotante descansaba sobre bases de una debilidad increíble. En 1864, la nación más emprendedora del Pacífico Sur sólo tenía "un buque" para la defensa de los cuantiosos

y vitales intereses comprometidos en el tráfico naviero. ¡Un buque de guerra para más de doscientos barcos mercantes!

En la idílica paz en que vivíamos, esta incongruencia no era perceptible; necesitábamos una tercera lección histórica para corregir el descuido hecho costumbre. Cuando la Escuadra de Isabel II se presentó desafiando al Perú, en el loco ensueño de restaurar el virreinato español, tuvo Chile que solidarizar con el hermano poniendo en acción a la solitaria "Esmeralda". Un auxilio más simbólico que real ante el poderío aplastante del enemigo. La captura de la "Covadonga" en Papudo y el éxito chileno-peruano en Abtao no impidieron los desastres finales: el bombardeo devastador de Valparaíso (ciudad entonces de ochenta mil almas) y la ruina de la Marina de comercio, que perdió sus mercados de ultramar como consecuencia del bloqueo, de las capturas, hundimientos y transferencias forzosas a armadores extranjeros. Y lo perdido no volvió a recuperarse.

### El imponente combate de Angamos

La guerra con España tuvo la virtud de convencer a los estadistas chilenos y peruanos de que la protección naval debe ser permanente y no circunstancial, toda vez que las contingencias bélicas se producen a menudo sin anuncio y la defensa no puede improvisarse. A partir de entonces, Perú y Chile organizaron sus fuerzas de mar sobre bases estables; y la categoría de sus barcos, tanto como la preparación de sus marinos, imprimieron a la contienda del 79, o guerra del salitre, una fisonomía que captó el interés de los peritos contemporáneos. Por un azar de la historia iba a tocar a estos países el privilegio de concertar el primer combate de blindados sostenido en el mundo. (\*) La anticuada "Esmeralda" y la frágil "Covadonga" hicieron cuanto podían delante de sus contendores de

(\*) Existe un combate entre buques blindados anterior al de Angamos y fue el de Hampton Roads, librado el 8-9 de marzo de 1862 entre el "Virginia" (ex-"Merrimac") y el "Monitor" en la Guerra de la Secesión de los EE.UU. de A. Ambos buques tenían superior blindaje que el "Cochrane" y el "Huáscar" y se ha señalado que ese encuentro fue el primero de la Historia entre buques acorazados. La Dirección.

casco de acero, la primera sucumbiendo con heroísmo inaudito, la otra imponiéndose con un recurso de astucia. La decisión tenían que darla los acorazados, y estrategas y constructores necesitaban saber qué tipo de nave era más eficiente: si el "Huáscar", con sus torres giratorias, el ventajoso calibre de sus cañones y su maniobrabilidad de tiburón, o el "Cochrane", con su fuerte blindaje y superior andar. Esto fue lo que dio a su encuentro el carácter de experiencia universal... Pero Angamos fue además una epopeya de coraje y de pericia a la que no es fácil hallar parangón: un duelo que empezó a 3.000 metros y terminó casi a toca peñoles. Los artilleros del "Cochrane" acertaron el 45 por ciento de sus disparos: record de precisión sin precedentes y nunca igualado en el siglo; y a este prodigio se sumó otro: el de dañar al "Huáscar" sistemáticamente en los puntos vitales para vencerlo sin hundirlo, destruyéndole la torre de combate, el guardín del timón, la torre de mando, el telégrafo de la máquina, la rueda de gobierno, la chimenea, los cañones, el hospital, el entrepuente, el pañol de víveres y los botes y pescantes, pero dejando intactas la máquina, la carbonera, las calderas y la santabárbara... A esta exactitud aterradora contestaron los peruanos con una demostración de valor pocas veces visto, rindiendo su barco acribillado sólo cuando todos los oficiales hubieron caído y la tripulación estaba reducida a un puñado de sobrevivientes.

### El tricolor flamea en Oceanía

Precisamente a bordo del "Cochrane" servía el teniente Policarpo Toro, que nueve años después debía triunfar en una acción naval incruenta cuyo gasto de pólvora consistió en una salva a fogeo...

Toro fue el hombre visionario y previsor que dio a Chile la soberanía de la isla de Pascua. Habiéndola visitado en 1870, siendo un guardiamarina, trabajó durante dieciocho años hasta conseguir que el Presidente Balmaceda ordenara la anexión de esa "tierra de nadie" situada a dos mil millas de Valparaíso.

Hoy sabemos que esta avanzada oriental de Polinesia es la tercera estación arqueológica del mundo, y conocemos su enorme importancia como punto de es-

cala de líneas aéreas transpacíficas. Pero en tiempos de Toro no existían los aviones y el Canal de Panamá era sólo un proyecto. Dos hechos que permiten apreciar la genial visión de este marino geopolítico adelantado a la geopolítica.

Con el apoyo comprensivo de la Armada, el teniente Toro visitó de nuevo la isla de las estatuas gigantes y estudió la posibilidad de ocupación de ese predio de dieciocho mil hectáreas, ornado de cráteres extintos y de playas de coral, que poblaban descendientes de una misteriosa tribu de navegantes polinesios. El veía en Pascua "una magnífica estación para nuestra pequeña pero importante Marina, donde encontrarían sus tripulaciones un lugar de recreo y de descanso después de un penoso viaje", como también un punto estratégico "para evitar que una potencia extranjera, tomando posesión de él, nos amenace desde allí en futuras emergencias". Previó asimismo que sus ricos pastizales permitirían desarrollar la ganadería y que al abrirse el canal panameño (treinta años más tarde), Pascua estaría a pocas millas de la ruta a Australia y Nueva Zelanda.

Los abandonados pascuenses acogieron con entusiasmo la proposición de Toro, y bastóle a éste una tercera visita —ya como capitán de corbeta y comandante del "Angamos"—, para izar el pabellón patrio y hacerlo saludar con las salvas del ceremonial.

A partir del 9 de septiembre de 1888 la isla de Pascua es posesión de Chile, lo que hace de éste el único país latinoamericano vinculado a Oceanía. La solitaria colonia estuvo largos años bajo la tuición administrativa de la Armada, y en ese período la población insular aumentó a más de mil habitantes.

### 1902: un año memorable

Los cuatro conflictos armados que Chile tuvo que afrontar, probaron la capacidad militar de su pueblo, celebrada en las conocidas expresiones de Lord Cochrane, el príncipe de Bismarck y Sir Robert Baden Powell. Sin embargo, nadie en justicia podría acusarnos de haber buscado en las armas un medio de expansión territorial o de humillación de otros pueblos. Precisamente al contrario: esta nación invicta ha perdido en la paz infinita-

mente más territorios de los que obtuvo en la guerra. La historia de los litigios patagónicos es el mejor ejemplo de la línea pacifista seguida por sus gobernantes. Se buscará en vano el caso de algún país que haya hecho mayores sacrificios en aras de la concordia americana. Esta política alcanzó su culminación en 1902, cuando los Pactos de Mayo ataron a Chile y Argentina con los lazos de la amistad. En esa fecha conoció el mundo este acontecimiento admirable: el primer acuerdo de desarme parcial llevado a la práctica por dos naciones situadas al borde de la ruptura. Deshaciéndose Argentina de sus cruceros "Moreno" y "Rivadavia" y renunciando Chile al "Constitución" y al "Libertad", dieron paso a las fórmulas de arreglo pacífico que despejaron el obscurecido horizonte.

### La Marina en la paz

La administración de Pascua no ha sido ciertamente la única contribución de la Armada a la vida civil del país. Las especiales características de la geografía nacional —sus intrincadas rutas, sus mares difíciles y la lejanía de sus extremos— han obligado a la Marina a diversificar sus servicios de tiempos de paz como ninguna otra institución naval del mundo. Cuando se viaja por los canales australes puede apreciarse la ímproba y permanente labor realizada por los escampavías y buques hidrográficos en el levantamiento de las cartas náuticas y en la señalización de los "tracks" por medio de balizas y faros que jalonan la navegación en miles de millas. Estaciones de radio y oficinas meteorológicas mantienen comunicación entre el continente y lugares tan alejados como Juan Fernández, la Antártida, Hualfó y Pascua. Transportes y barcas atienden el cabotaje en regiones que las líneas comerciales desdeñan servir o donde no dan suficiente servicio. Situaciones de emergencia han demostrado la presteza

con que la Armada sabe acudir con sus auxilios: en 1916, una escampavía sin preparación previa rescató en pleno invierno a la expedición antártica de Sir E. Shackleton; a raíz de los sismos de 1960, desde las corbetas a los cruceros se ocuparon en el socorro y traslado de las poblaciones damnificadas de Concepción, Valdivia y Chiloé. La Marina prestó al país un histórico servicio al fundar en la margen sur del canal Beagle (55° S.) el floreciente Puerto Williams, necesidad primordial de los colonos de Navarino y la población más austral del globo. En 1947 instaló en las Shetland, Antártida Chilena, la base de ocupación permanente "Arturo Prat", y desde entonces han sido sus transportes, fragatas y patrulleros los encargados de abastecer a las dotaciones de ese puesto y de los que después se establecieron. Un buque especialmente construido para los mares polares, el transporte "Piloto Pardo", tiene ahora a su cargo las expediciones antárticas y el abastecimiento de Puerto Williams.

Dentro de su constante modernización, la Marina de Chile mantiene una noble tradición clásica: la escuela de la vela. En los flechastes y vergas del bergantín-goleta "Esmeralda" se forman las nuevas promociones de oficiales y tripulantes, como los jefes de hoy lo hicieron a bordo de la "Lautaro" y la "Baquedano".

Los viajes del buque de instrucción tienen otro objetivo trascendental: el de servir como embajadas de buena voluntad que llevan la presencia de Chile a lejanos países amigos. A partir de 1955, el "Esmeralda" ha salido al extranjero casi de año en año. En su viaje de 1961 alcanzó a Sydney y Wellington, y todavía está fresco en las memorias el recuerdo de las apoteóticas muestras de simpatía con que australianos y neozelandeses acogieron el arribo de la gallarda escuela flotante. En 1964 hizo noticia su extraordinaria actuación en la regata de Bermuda a Nueva York.