

VISION MARITIMA DE DON DIEGO PORTALES

Por

Tomás SEPULVEDA Whittle
Capitán de fragata (R), Armada de Chile

La imagen del Ministro

A casi siglo y medio de su breve y decisivo paso por el escenario político de Chile, la figura de don Diego Portales prevalece en el alma popular con la imagen indeleble del gobernante autoritario, y en los chilenos más cultos, como el arquetipo de los próceres civiles de la República.

Es decir, el Ministro Portales, símbolo de la unidad nacional, ha eclipsado al ciudadano ejemplar; su actuación como hombre de Estado ha dejado en la sombra la asombrosa versatilidad con que llenó sus días de intenso ajeteo constructivo y sus noches de vigilia o de jolgorio; en fin, los escasos 37 meses que sumaron sus dos períodos ministeriales entre 1830 y 1837, (*) han opacado los 44 años de su fecunda y movida existencia.

(*) La primera gestión ministerial de Portales abarcó desde el 6 de abril de 1830, en que asumió el Ministerio del Interior y Relaciones Exteriores y el de Guerra y Marina, bajo la presidencia de don José Tomás Ovalle, hasta el 31 de agosto de 1831, en que renunció para atender a sus asuntos particulares; en la segunda etapa, fue designado

Mucho se ha escrito sobre don Diego Portales, a favor y en contra, tratando de presentarlo imparcialmente y aún, haciéndolo objeto de historias noveladas. Recientemente se ha publicado, bajo el título de "Portales, juicio histórico", un extracto de las obras que le dedicaran en el siglo pasado don Ramón Sotomayor Valdés, para honrar su memoria; José Victorino Lastarria, para execrarla; y Vicuña Mackenna, cuya monumental biografía se contradice, acusándolo, por una parte, de tirano y dictador, y exal-

Ministro de Guerra y Marina por el Presidente Prieto el 21 de septiembre de 1835 y un mes y medio después, sin perjuicio de esas funciones, Ministro del Interior y Relaciones Exteriores, cargos que desempeñó sin cobrar un centavo de sueldo, hasta el 6 de junio de 1837, en que fuera alevosamente asesinado, a corta distancia del sitio en que las Guardias Cívicas de Valparaíso, que él creara y entrenara, hacían frente al motín del coronel José Antonio Vidaurre, en las alturas del Barón, entre Viña del Mar y Valparaíso.

sándola, por otra, como el más grande de los patriotas.

Pero, a nuestro juicio, las mejores biografías de don Diego Portales son aquellos textos que se limitan a reproducir su nutrida correspondencia, porque escribió cuatro o cinco mil cartas, unas 600 de las cuales se han recogido en el "Epistolario de Portales", compilado y anotado por Ernesto de la Cruz y Guillermo Felú Cruz, y algunas han sido seleccionadas y comentadas por Luis Alberto Sánchez, en "Diego Portales, pintado por sí mismo" y por Raúl Silva Castro en "Ideas y confesiones de Portales".

No obstante cuanto se ha dicho sobre el forjador de la organización política y administrativa de Chile, séanos permitido incursionar en su vida ejemplar, con la pretensión de mostrar un cariz casi desconocido de su multifacética personalidad.

Multifacética personalidad

Como es sabido, don Diego Portales y Palazuelos nació en Santiago el 15 de junio de 1793, segundo hijo varón de don José Santiago Portales Larraín y de doña María Encarnación Fernández de Palazuelos y Larraín, matrimonio del que nacieron 23 hijos. Tal vez debido a esta circunstancia o a su "carácter travieso, arrojado e impetuoso", el joven Diego tuvo poca escuela. En realidad, su educación regular y sistemática fue corta, en el Colegio San Carlos y en el Instituto Nacional, estudiando después Derecho y Latín con un jurisconsulto. Su padre quería que siguiera la carrera eclesiástica, ya que su hermano primogénito, José Diego —a quienes algunos historiadores confunden con don Diego José— había ingresado al servicio de las armas.

Pero, indudablemente, no había sido llamado al estado sacerdotal. Estudió con un experto en Docimacia, "el arte de ensayar los minerales para determinar los metales que contienen y en qué proporción" y pasó a ocupar un cargo de ensayador en la Casa de Moneda en 1817. Poco después casó con su prima hermana doña María Josefa Portales Larraín, quien falleciera dos años más tarde, sin dejar descendencia.

A raíz de la temprana muerte de su esposa, que lo abatió profundamente, don Diego quiso buscar distracción y nuevos horizontes en el comercio, asociado a su amigo de la infancia José Manuel Cea, estableciéndose en Lima en 1822 para atender los negocios de intercambio comercial chileno-peruano. Un par de años más tarde, de regreso al país, organizó con su socio y un reducido grupo de amigos la casa de Portales, Cea y Cía., que obtuvo en propuesta pública la concesión del estanco de tabaco, naipes, licores extranjeros y té, y que les valió el apodo de Estanqueros. El estanco, que era un monopolio odioso desde el tiempo de la Colonia, no prosperó por diversas causas, ajenas a los concesionarios, y fue liquidado en noviembre de 1827 por los árbitros, con saldo a favor de \$ 86.000 que la firma nunca cobró al fisco.

Nadie ignora en Chile que el insigne estadista fue comerciante, porque el alto comercio nacional lo ha consagrado su patrono, no obstante que todas las empresas mercantiles que emprendió terminaron en fracaso económico, a pesar de sus esfuerzos, de su clara inteligencia y de su acrisolada honorabilidad.

Pero, lo que es menos conocido, el prodigioso autodidacta que rigió con mano de hierro la naciente República, podría representar también —con igual o mayor propiedad que a los comerciantes— a los editores y a los periodistas, a los agricultores y a los mineros, y en particular, a los armadores o navieros.

En efecto, en 1827 adquirió a don Pedro Félix Vicuña —padre de don Benjamín Vicuña Mackenna— la única imprenta que existía en Valparaíso y editó "El Observador de Valparaíso", periódico de índole comercial, y poco después, "El Vigía", hebdomadario de batalla con que empezó a fustigar a los pipiolos, entonces en el gobierno. Al trasladarse a Santiago, en diciembre de ese año editó "El Hambriento", "papel público sin período, sin literatura, impo'ítico, pero provechoso y chusco", según rezaba su epígrafe. Ya en el poder, dispuso la creación de "El Araucano", publicación semioficial, antecesora directa del "Diario Oficial", la que duró más de 50 años y en que se publicaba casi semanalmente

el balance circunstanciado de la Tesorería, "para que se observase hasta por los más indiferentes la inversión que se hacía de los caudales nacionales".

Como periodista, colaboró en esos periódicos y en "El Hurón", órgano de su tertulia política de la Alameda de las Delicias, así como en "El Mercurio" de Valparaíso, que respaldaba sus ideas de consolidar un gobierno fuerte y poderoso en el interior y respetado en el exterior.

En cuanto a agricultor, don Diego poseyó y administró sin éxito dos propiedades rurales: la hacienda de Peldegua, en el valle de Petorca, en 1832, y la estancia de El Rayado, en Placilla de La Ligua, donde pasó largos meses en solitario retiro durante 1835, a la espera de su hora para volver a la arena política y al poder omnipotente.

Como minero, trabajó una mina en Copiapó, en sociedad con su amigo Garín, la que parece le costó una fortuna, y planeó la instalación de una fundición de cobre en Las Lagunillas, cerca de Valparaíso, proyecto que no prosperó.

En cambio, el único negocio que a la postre le produjo utilidades, fue su actividad naviera, según se desprende de ese pozo magnífico de información que es su epistolario, el que —debido a su franqueza— fuera calificado por Alone como "festín de indiscreciones".

Incidentalmente, conviene recordar que don Diego tenía unas finas y hermosas manos, hechas para escribir y para acariciar. Y bien que las supo emplear en los dos nobles menesteres: ya hemos dicho que de su pluma salieron miles de cartas, y a través de algunas de ellas se perfilan, con insistencia, dos nombres femeninos: en la primera época, el de María Josefa, su joven esposa, a quien amó apasionadamente y a raíz de cuya muerte hizo voto solemne de no volver a casarse; y posteriormente, el de Constanza Nordenflycht, la niña peruana de noble alcurnia que, a los dieciséis años, se enamoró perdidamente de don Diego y abandonó su hogar en Lima, su posición social y su tranquilidad para venirse a Valparaíso, a la siga del varonil chileno que la doblaba en edad pero que la había embrujado con sus ojos azules, su palabra apasionada y sus genialidades y a quien ella le diera mucho amor, muchos dolores de

cabeza y tres hijos (legitimados después de la muerte de don Diego). (*).

Aparte de esos nombres, apenas hay en su correspondencia referencias aisladas a otras mujeres: a una peruanita ligera de cascos, de quien sólo se sabe que se llamaba Julia y que pretendió hacer creer al entonces próspero comerciante establecido en Lima que esperaba un hijo inopinado de sus relaciones; a algunas amigas anónimas de aquella "Filarmónica" donde el Ministro entretenía sus noches de arpa y vihuela en la capital, y a una que otra campesina —tampoco identificada— de La Ligua, para quien encargara a Santiago determinados embelecocos con los cuales corresponder cariñosos favores. Porque parece oportuno desvirtuar —como lo hiciera Raúl Si'va Castro— la especie de que Portales fue un libertino en sus relaciones con las mujeres, especie difundida por Vicuña Mackenna, "que tenía la costumbre de apuntar sólo una vez que ya había disparado...".

Portales, naviero

Curiosamente, ninguno de los biógrafos de don Diego hace mención al hecho que ejerciera, durante largos años, actividades navieras en Valparaíso. Aparte de las repetidas citas a ese quehacer portaliano en su correspondencia, solamente hemos encontrado referencia en alguna de las finas filigranas que el delicado orfebre Enrique Bunster acostumbra tallar en el oro sólido de la tradición nacional.

El armador Portales no solamente fue dueño de la goleta "Independencia", como anota Bunster en "Casa de Antigüedades", "un dos palos de ciento treinta tons., en cuya bodega cargaba tabaco, yerba mate, tocuyo, garbanzos, sebo y hasta botellas vacías para competir en el cabotaje y en ocasionales exportaciones al Perú y Centroamérica". Antes había sido también propietario de la fragata "Resolución", a medias con don Ramón Errázuriz, según se desprende de sus cartas de 1829. En nota de 16 de enero le

(*) Los tres hijos de don Diego Portales y doña Constanza Nordenflycht fueron legitimados por rescripto de 31 de agosto de 1837, firmado por el Presidente don José Joaquín Prieto y su Ministro don Joaquín Tocornal.

dice: "Es más fácil el que Ud. rece cien rosarios, que el vender la fragata "Resolución". "Ni en el martillo ni fuera de él ha habido quien haga propuesta alguna" y le sugiere "poner cuatro anclas al buque y hacer una chata para arrendar a los buques que quieran tumbar sobre ella para dar de quilla o resolver cualquier cosa porque a más de gasto que se hace en la fragata, cada día se inutiliza más". Dos semanas después, le da cuenta que, por fin, la fragata había sido vendida felizmente al comerciante italiano Pedro Alessandri, en \$ 3.500 a 4 y 8 meses plazo, y le envía dos pagarés por la mitad de ese valor.

Sin duda, el otro barco le dio mejores resultados, a juzgar por las continuas noticias sobre sus viajes y los fletes que da a su amigo y agente don Antonio Garfias. En carta de 28 de marzo de 1832 le comenta: "La Independencia" entró el sábado y hago lo posible porque salga este otro sábado; todo se facilita cuando hay contracción a los negocios: este buque, que durante mi permanencia en la maldita política, casi no se movía del puerto, lo ve Ud. que desde que estoy aquí no se ha parado ni parará".

No sólo informa a su confidente sobre el movimiento del buque, sino también de sus esperanzas en lo que, parece, era su principal fuente de ingresos en esa época. El 2 de mayo de 1832, a propósito de un pedido de \$ 1.000, "que me anuncia va a necesitar la comadre" (indudablemente se trataba de doña Constanza), le revela: "Todo el día pienso en la "Independencia", porque ella nos va sin duda a sacar de los apuros más urgentes .

Además, hay pruebas que don Diego entendía del negocio naviero. Con ocasión de su proyecto de fundición de cobre en Las Lagunillas, como se le exigiera que el buque pasara a Valparaíso a recoger un guarda de aduana para habilitar esa caleta cada vez que hubiera faena, le encomienda a Garfias: "Dígale al Ministro de Hacienda, que él sabe bien lo que es navegación, que la venida del buque a sacar el guarda puede costarme, muchas veces, ocho días, porque al entrar el buque al puerto, como lo vemos con tanta frecuencia, quedará calma o saldrá norte en el invierno, y en el vera-

no con los sures o surestes fuertes, para vencer legua y media que hay por mar a Las Lagunillas, tendrá que llevarse macheteando el buque a costa de su aparejo y velamen, siendo así que en viniendo de abajo en el verano le es tan fácil tomar el puerto de Las Lagunillas como que pasa por la boca del mismo para entrar al de Valparaíso. . .".

La fuerza de la estirpe

Al estudiar la vida ejemplar del más preclaro de los gobernantes de Chile, hemos escudriñado también en las de sus antepasados, convencidos como estamos de la influencia decisiva de la herencia en la formación del carácter y de la vocación de los hombres.

Y hemos encontrado dos informaciones básicas en las que nadie, que sepamos, ha reparado para relacionarlas con la atracción innegable que los asuntos del mar ejercieron sobre el activo e inquieto espíritu de don Diego Portales.

Según se lee en el "Memorial justificativo de la conducta de don José Santiago Portales durante la Revolución de la Independencia", presentado en 1816 por el padre del prócer al rey de España, el abuelo de don Diego Portales y Palazuelos, don Diego Portales Irrarrázaval, había sido también armador y había perdido su navío "La Ermita", al servicio del rey, con toda su carga.

Pero hay algo más. Don Diego Portales y Ortiz, el primero de su estirpe que llegó a Chile, a mediados del siglo XVII, tatarabuelo del Ministro Universal, fue a su vez armador y de tanta importancia que la corona de España le debía a sus descendientes 25.000 pesos por el transporte de Panamá a El Callao, en uno de sus buques, del virrey del Perú, marqués de Casteldosrius y su equipaje, crédito al cual renunció don José Santiago en 1798, a cambio del nombramiento de superintendente de la Casa de Moneda, cuando era Ministro Contador de las Reales Cajas. (Jaime Eyzaguirre: "El hogar de los Portales durante la Guerra de Independencia").

Y como "quien lo hereda, no lo hurta", habrá que señalar —también por primera vez, a nuestro juicio— que la verdadera

alergia a los cargos públicos y la acrisolada honradez administrativa, le venían a don Diego directamente por línea paterna. En efecto, don José Santiago había sido, contra su voluntad, diputado al Primer Congreso Chileno en 1811, y vocal de la Junta de Gobierno en 1812, por imposición de don José Miguel Carrera y pese a sus vehementes protestas, pues nunca tuvo ninguna predisposición por la política. Esta participación en la revolución emancipadora, le costó al distinguido patricio la pérdida del cargo de superintendente de la Casa de Moneda, la prisión en la isla de Juan Fernández desde noviembre de 1814 a diciembre de 1815 y su posterior confinamiento a Melipilla, mientras su esposa era recluida, por disposición de Casimiro Marcó del Pont, en un monasterio y separada de sus numerosos hijos, que quedaron confiados a la atención de don José Ignacio de Eyzaguirre. Después del triunfo definitivo de las armas patriotas, don Bernardo O'Higgins repuso a don José Santiago Portales en su cargo de la Casa de Moneda y en 1821 le concedió el título de Miembro de la Legión de Mérito.

En el citado Memorial, el padre del gran repúblico expone sus vicisitudes: "Puede observarse que de la Junta yo no sacaba nada, sino el conservarme evitando infinitos males que nadie me ha sabido agradecer, pero Dios que sabe mi corazón si jamás he tenido más sueldo que el de mi empleo, no he admitido la más leve comisión pecuniaria de ninguna clase, no he robado al fisco ni a ningún particular ningún centavo, pueden poner carte es convidando para que me acusen si algo saben de esto, o si he recibido algún regalo, o dado alguna colocación a algún pariente...".

Si bien el monarca español no tuvo la voluntad o el tiempo para atender esta solicitud, ella ha servido al menos para conocer a gunos aspectos interesantes de la vida de don José Santiago Portales y Larraín, de quien Jaime Eyzaguirre ha dicho: "Padre de la figura más excelsa de nuestra historia republicana, su memoria se reviste de perturbadores contornos, que alumbran con ciertos caracteres de sublimidad el dramático cuadro de sus desventuras".

Acaso en esta influencia del ancestro se encuentra la razón de ser del profundo desinterés de don Diego, que siempre ejerció "ad-honores" sus cargos públicos y que, aun en medio de grandes penurias económicas, se negó indignadamente a la sugerencia de su agente, don Antonio Garfias, de reclamar el pago de \$ 6.000 que le adeudaba el Estado. En carta de 9 de noviembre de 1831, después de tratarlo de loco por esa idea, le dice en forma terminante: "Primero consentiría en perder un brazo o enterrarme en el barro que consentir en que se cobrase un peso al fisco".

Y en cuanto al desprendimiento de Portales, resulta oportuno recordar que por dos veces le fue ofrecida la Presidencia de la República y la rechazó, que renunció a la Vicepresidencia, y se opuso a la iniciativa de que se le ascendiera a general, contentándose con su grado de teniente coronel de Ejército. (En este carácter, don Diego fue, primero, comandante del 4º batallón de Guardias Cívicas de Santiago y posteriormente, del batallón de Valparaíso, cuerpos de voluntarios que él creara y cuya instrucción le demandó mucho tiempo y hartos sacrificios pero le dio grandes satisfacciones).

Fomento de la Marina Mercante

Don Diego Portales no solamente fue naviero, sino que tenía una visión marítima del destino de Chile y como era "consista" —es decir, que le gustaba hacer cosas y las hacía— puso sus energías, entre otras actividades, en el fomento de la Marina Mercante Nacional.

En ese pañol inagotable de informaciones que es el "Epistolario de Portales" se puede ver que ya en 1823, mucho antes de que tuviera ninguna actuación pública, se había interesado en la creación de una escuela náutica, tema al cual vuelve en 1832, siendo Gobernador de Valparaíso. En extensa misiva a don Antonio Garfias, a la sazón Intendente de la provincia de Santiago, se refiere al asunto en términos que vale la pena reproducir textualmente, por su estilo inconfundible y por la claridad de los conceptos, que muestran el dominio de la materia y el interés que en ella ponía:

"Mucho he escrito a Ud. sobre una cosa que aún no sabe lo que es; pues señor, es una Academia de Náutica, en que antes de dos años tendremos cien pilotos, para emplear en más de cincuenta buques mercantes que tiene Chile mandados por extranjeros, lo que es una vergüenza; el Gobierno tendrá cuantos necesite para su Marina, y contará con la gloria de hacer una cosa tan útil y a tan poco costo. De este plantel sacará los guardias marinas que haya menester y contará con oficiales científicos en todos casos. Da pudor ver que no haya un subalterno ni un guardia marina de los actuales que sepan algo de pilotaje, y que sepan apenas de maniobra: uno y otro va a aprenderse en la escuela náutica. No se diga que el Colegio Militar de Santiago va a dar guardias marinas y oficiales de marina; es cierto que allí se aprenden los primeros principios elementales, pero después tendrían que gastar mucho tiempo en la práctica, cuando aquí todo se va enseñando a un tiempo. A más, el colegio nos daría pilotos para los buques mercantes, y se puede asegurar con certeza que los jóvenes que vinieran del Colegio Militar, sabiendo aritmética, álgebra, geometría y trigonometría plana y esférica, se quedarían como vinieron, porque a bordo nada avanzarían con los comandantes de buques, que nada les enseñarían o porque no saben, o porque dirían con razón que eran comandantes de buques y no maestros. . . .

. . . El proyecto de reglamento que incluyo tiene muchos vacíos, y no está por cierto en idioma reglamentario; pero es obra de una hora el mejorarlo.

En fin, si por desgracia se oponen razones o inconvenientes, comuníquemelos Ud. para contestarlos.

Nada importa que no se me cometa la inspección de la academia; porque yo puedo irme a ella todos los días de entrometido, seguro de que no me echarán para afuera, y de que conseguiré con súplicas lo mismo que conseguiría con mandatos: mi empeño es para ponerla en camino, que después marchará sola o con la inspección de otro menos templado o empeñoso para estas cosas".

Entre las medidas de fomento de la Marina Mercante Nacional adoptadas durante la gestión de Portales, cabe men-

cionar la reforma de la Ley de Apertura y Fomento del Comercio y Navegación, más conocida como Reglamento de Libre Comercio de 1813. Dicha modificación, hecha por ley de octubre de 1835, definió en sus verdaderos términos el comercio de cabotaje ("el tráfico que se haga en buques nacionales desde unos puertos a otros de la República") y acentuó el privilegio concedido a la bandera nacional ("El comercio de cabotaje se hará exclusivamente en buques chilenos"). Más adelante, dictaría la Ley de Navegación de julio de 1836, que reglamentó la constitución de la propiedad de la nave, su matrícula y la composición del equipaje.

Al mismo tiempo, don Diego se preocupaba personalmente de que se cumpliera la reserva del cabotaje a favor de las naves nacionales, dispuesta primitivamente por el citado Reglamento de Libre Comercio de 1813. Así, a raíz de la solicitud presentada por su ex-socio y amigo José Manuel Cea, en representación de una firma extranjera, "para trasbordar unos ladrillos venidos de Inglaterra a otro buque extranjero para que los conduzcan al Huasco", le encarga a su fiel Garfias que vea al Ministro de Hacienda "y quiero que le prevenga que escandaliza ver a don José Manuel, un hijo del país, suscribiendo una representación de esta naturaleza, como se lo diré yo cuando lo vea, y que escandaliza aún más ver esos extranjeros del carajo presentarse con toda la arrogancia necesaria para robar a los chilenos el único bien que poseen, con exclusión de ellos, y cuya posesión supo respetar hasta el mismo don Francisco Antonio Pinto, el comercio de cabotaje, que en todas partes del mundo está estrictamente declarado a los buques nacionales. Si ahora se condesciende con Patrickson, mañana se argüirá con el mismo ejemplo, y el Gobierno tendrá que condescender con otros, y vendrá a arruinarse esta ventaja de los chilenos que por su misma naturaleza se ha conservado en medio de tanta vicisitud, tanta intriga y tanta arbitrariedad de nuestros gobiernos. Estoy bien cierto que el Ministro me hará la justicia de creer que no me hace hablar así el interés particular como dueño de la goleta "Independencia". Incluyo a usted una lista de los buques nacionales para que se la presente y

le haga ver el número de chilenos que tienen ocupación en este ejercicio, ya que no puede ocultársele es debido a esto el que tengamos marineros para cuando el gobierno los necesite. Toda la ventaja y todo el fin que estos diablos se proponen en su solicitud es el de ir destruyendo poco a poco el comercio de cabotaje en nuestros buques, porque no puede creerse que sea el de un real en quintal que les lleva de menos por el flete el buque extranjero. . . .”.

Sin embargo, no se vea en esta vigorosa defensa de la reserva del cabotaje una actitud de nacionalismo cerrado. Hay constancia de que don Diego ayudó positivamente al preclaro empresario estadounidense William Wheelwright en su feliz iniciativa de formar la Compañía de Navegación a Vapor en el Pacífico que, como es sabido, nació en Valparaíso, cuna de tantas empresas nacionales e internacionales durante el siglo pasado. Don Diego Portales asistió a la reunión en que Wheelwright propuso la idea, en casa de su compatriota, el importante hombre de negocios Josué Waddington, y años después, siendo Ministro de Guerra y Marina por segunda vez, le otorgó el privilegio de la navegación a vapor en nuestras costas por el plazo de diez años, valioso monopolio sin el cual la hoy floreciente y casi sesquicentenaria Pacific Steam Navigation Company no habría podido empezar su larga y exitosa existencia.

Sentido geopolítico del poder naval

Cada vez que se presentó la oportunidad, don Diego Portales dio pruebas de su claro sentido geopolítico y de su concepción de la importancia del poder naval.

Ya en abril de 1832, cuando hacía ocho meses que había dejado de ser ministro y mucho antes de asumir la gobernación militar de Valparaíso, puso en evidencia su pensamiento en la materia, a propósito de la idea del Gobierno de desarmar el bergantín "Águiles", único buque de guerra con que en ese momento contaba la República. En carta a su amigo Antonio Gárfias, después de formular varias consideraciones acerca de la necesidad y conveniencia de mantener el

buque en servicio activo y de proponer las comisiones que podría cumplir en el país y en el extranjero, expresa, con su peculiar franqueza:

“Yo encuentro más necesario en nuestra posición un buque de guerra que un ejército; por grande y bueno que éste sea, podemos ser insultados impunemente en nuestras costas y en nuestros puertos mismos por un corsario de cuatro cañones, que, mientras armábamos un buque desarmado, estaría ya en disposición de partirse de sus presas sin zozobra. Diga Ud. al Ministro que si yo me inclinara a hacer fortuna sin reparar en los medios, nunca pensaría en otra cosa que en poner cien hombres armados a bordo de uno o más buques mercantes para ir con toda flema y calma a sacarme diez a doce mil quintales de cobre que nunca faltan en los puertos despoblados de la provincia de Coquimbo. A estas e iguales empresas alienta el saber que en la República no hay un buque de guerra de algún respeto. Por otra parte, es de necesidad, en mi concepto, que el Gobierno esté siempre en contacto, lo diré así, con los pueblos, por medio de un buque de guerra; se les infunde respeto, y también gratitud, cuando se les haga ver esta medida por el lado que tiende a cuidarlos y protegerlos. . . .”.

Con sagaz concepción estratégica, don Diego Portales intuyó que la Confederación Perú-boliviana, al romper el equilibrio de fuerzas en la América Meridional, representaba un grave e inminente peligro para Chile. El Ministro Universal —tenía a su cargo todas las carteras, menos la de Hacienda, que había encomendado a su amigo don Joaquín Tocornal— utilizó la suma del poder concentrado en sus manos para desbaratar los ambiciosos planes del mariscal Andrés de Santa Cruz, el hábil militar y político que, siendo Presidente de Bolivia y tras de influir para que Perú se dividiera en dos Estados, se había hecho aclamar Gran Protector de la Confederación.

El apoyo prestado por Santa Cruz a la expedición que el general Freire organizara en El Callao con el intento de invadir Chile para recuperar el poder, dio base al Ministro Portales para intervenir. Pero, como las fuerzas navales chilenas

eran muy inferiores a las de la Confederación, concibió un golpe de audacia magistral, aunque poco ortodoxo: la ruptura de hostilidades sin previo aviso ni declaración de guerra. Don Diego encomendó a su fiel amigo el coronel Victorino Garrido que se dirigiera a El Cal'ao a bordo del bergantín "Aguiles" (al mando del capitán Pedro Angulo), y pidiera explicaciones al Gobierno de Lima sobre la ayuda dada a la abortada aventura de don Ramón Freire. La noche del mismo día (21 de agosto de 1836) en que el Comisionado Garrido empezara su gestión diplomática, los muchachos del capitán Angulo se tomaban al abordaje los cuatro buques del Protector surtos en la bahía. Se recordará que quince años antes, un puñado de marinos chilenos al mando del almirante Lord Cochrane, había acometido la atrevida empresa de capturar la fragata española "Esmeralda" y arrancarla de su seguro abrigo al amparo de la misma fortaleza de El Cal'ao.

"El Manotón de Portales" —como lo llamara Emilio Rodríguez Mendoza en ese libro maravilloso que se titula "La Estrella sobre los Mástiles"— causó estupor e indignación en el Protector, que mandó apresar al Encargado de Negocios de Chile, don Ventura Lavalle, con lo cual no hizo sino agravar el conflicto.

Días después, el Ministro múltiple escribe largamente al almirante Blanco Encalada para informarle que será designado comandante en jefe de las fuerzas navales y militares en la campaña contra la Confederación Perú-boliviana, y le explica las razones por las cuales "la Confederación debe desaparecer para siempre jamás del escenario de América". La extensa misiva contiene instrucciones precisas y preciosas, tan valdeas entonces como lo fueran medio siglo después durante la Guerra del Pacífico y como lo serían en cualquier momento, si la amenaza de una conflagración internacional se cerniera de nuevo sobre el cielo de la patria: "Las fuerzas navales deben operar antes que las militares, dando golpes decisivos. Debemos dominar siempre en el Pacífico: ésta debe ser su máxima ahora, y ojalá fuera la de Chile para siempre" ¡Ojalá!, que en buen romance significa: ¡Qué Dios lo quiera!

A propósito, sería bueno aclarar aquí, como lo ha hecho el eminente escritor, político y educador peruano Luis Alberto Sánchez, en su prólogo a "Diego Portales, pintado por sí mismo", que las cartas de Portales sobre la guerra contra la Confederación, "lejos de despertar rencores, pueden servir para apaciguarlos. Se ve que la expedición que partió de Valparaíso no estaba dirigida al Perú como nación, sino que había algunos y muy principales peruanos que cooperaban con el propósito de don Diego de deshacer la alianza encabezada por el general boliviano Santa Cruz. La guerra de entonces no fue una pugna entre dos naciones, sino entre dos concepciones de la política en el Pacífico, cosa que entrevió —más que vio— el propio Portales. Las cartas al mariscal Gamarra, ex-Presidente de la República peruana, al mariscal Lafuente, también ex-Presidente del Perú, ambos partícipes en la expedición contra Santa Cruz y sus otros aliados peruanos, demuestran a las claras algo que las historias elaboradas después, con prejuicios y propósitos no siempre de coordinación y entendimiento, han pasado de soslayo. Por eso, sirven para reatar en vez de desunir".

También parece pertinente clarificar que, contrariamente a lo que sostuvieran Vicuña Mackenna, Lastarria y otros enemigos políticos del gran Ministro, la guerra contra la Confederación no fue injusta ni tampoco impopular. En efecto, la ley de 10 de octubre de 1836 que autorizó al gobierno para declarar la guerra, fue aprobada por unanimidad en ambas Cámaras, y opositores tenaces a Portales, como don Diego José Benavente y don José Miguel Infante, estuvieron abiertamente en contra de la política atrabiliaria y amenazadora de Santa Cruz.

Pero, volviendo a nuestro tema, es menester recordar, aunque sea de paso, que el infatigable estadista reconstituyó el poder naval de Chile, llevándolo de un endeble bergantín, a una poderosa escuadra —compuesta de dos fragatas, dos corbetas, un bergantín y una goleta— con la cual se habría de decidir la campaña contra la Confederación Perú-boliviana.

A todo esto, el visionario estadista había sucumbido, víctima de una vil y tor-

pe maquinación, al amanecer del 6 de junio de 1837.

Don Diego Portales no recogería en vida los laureles de la victoria, que dejara moralmente ganada al caer acribillado en las alturas del Barón, pero la historia ha reconocido que él cimentó con su acción y con su ejemplo la marcha segura de Chile por la senda de la organización institucional y la estabilidad política, que se prolongaría por más de medio siglo.

Terminada la era portaliana, la ima-

gen del gran gobernante pareció haberse diluido en las sombras, aunque estuviera siempre latente en el corazón del pueblo.

Ahora, gracias a Dios, la noble figura de don Diego Portales vuelve a proyectarse como un norte de fe y esperanza en el luminoso horizonte de la patria, de esta patria tan digna de ser amada por todos sus hijos con la pasión de servicio y la voluntad de hacer con que la amó, por sobre todas las cosas, el organizador de la República.

