

O'HIGGINS Y EL MAR

Eri Solís Oyarzún
Contraalmirante

Los necios dicen que aprenden a fuerza de la experiencia práctica; por mi parte, prefiero aprovechar la experiencia de los demás.

Bismarck

INTRODUCCION

Hace una década, Chile sufrió la traumática experiencia de un caótico gobierno marxista que puso en evidencia la profunda crisis de un régimen basado en la suposición de que todos los integrantes del proceso político respetaban las reglas del juego democrático, para luego acceder al poder orientando su ejercicio para el bien de toda la comunidad nacional y no para servir los intereses particulares de una ideología totalitaria y hegemónica a nivel mundial.

Desde el 11 de septiembre de 1973 el gobierno militar ha encauzado sus esfuerzos con el propósito de renovar las caducas estructuras políticas, económicas, administrativas y sociales de un Estado decadente, tras la meta de asegurar el desarrollo integral del país dentro de una democracia vigorosa, basada en la realidad y no en quiméricas ilusiones.

En esta enorme tarea de reconstrucción es útil y provechoso revisar la historia de Chile, para inspirarse en el ejemplo de aquellos grandes estadistas que con su intuición y percepción política supieron interpretar el ser nacional y las potencialidades del país, y dieron el impulso necesario para que la nación desarrollase plenamente sus energías latentes, lo que hizo que la república alcanzara —a fines del

siglo pasado— un sitial descollante dentro del concierto de las naciones, y que desde entonces ha ido en paulatina declinación hasta llegar en su frustración a la degradante situación vivida hace diez años.

Una de las vetas más ricas y generosas que la historia ofrece en este aspecto es la monumental obra realizada por el Padre de la Patria, General Bernardo O'Higgins, quien tuvo que hacerse cargo de un país profundamente desgarrado y arruinado por la prolongada y cruel guerra de la independencia nacional. Estimamos que no se ha analizado debidamente su genial labor como organizador de la naciente república, tal vez por que se diluye en el halo de gloria militar que envuelve su recia personalidad.

En estas páginas se intenta recalcar sus titánicos esfuerzos para construir el destino de Chile, orientándolo hacia las vastedades oceánicas; realización que cobra extraordinaria importancia en estos días en que el futuro desarrollo y bienestar del país se fundamentan en el acceso de sus productos a los insaciables, exigentes y lejanos mercados de ultramar; empresa que requiere de profundas innovaciones no sólo en aspectos estructurales y materiales, sino —aún más importante— que precisa abordarla con una clara concepción marítima, como la que demostró tener el Padre de la Patria.

SITUACION VIGENTE AL INICIO DE LA REPUBLICA

La magnífica labor de O'Higgins cobra aun mayor relevancia al contrastarla con el entorno que le rodeaba, que por ignorancia congénita era reacio para aventurarse en el mar. Durante la Colonia, la Capitanía General fue un permanente teatro de operaciones, cuyos habitantes eran agricultores-soldados que continuamente debían abandonar sus tierras de labranza para combatir con los levantiscos e indómitos araucanos.

El comercio exterior era monopolio exclusivo de España, el intercambio externo era realizado por la complicada y demorosa vía Panamá-Callao; por política virreinal, la actividad naviera en el Pacífico oriental estaba reservada a intereses ligados a Lima. Por tanto, cuando nuestro país inició su largo y penoso camino hacia la libertad, no poseía tradición ni intereses marítimos de consideración, con excepción del porteo de carga dentro de los puertos, una incipiente pesca artesanal y las ilícitas actividades del contrabando.

Desde que Bernardo O'Higgins integró el gobierno evidenció comprender meridianamente –gracias a su atavismo racial, reforzado por su educación inglesa– el valor que encerraba el mar para el destino de Chile, dada su singular posición y conformación geográfica, ya que constituye una isla excéntrica y distante de los centros de poder y económicos del mundo, y su largo territorio es prácticamente un desmembrado archipiélago, asomado como un extenso balcón a los amplios horizontes de los dos océanos más importantes de la Tierra. El Padre de la Patria intuyó las enormes potencialidades que encerraba el mar para el país; hoy se diría que advirtió las claras ventajas comparativas que ofrecían sus aguas para conseguir los grandes objetivos nacionales de seguridad y desarrollo. Como los factores en que basó su concepción permanecen inmutables a través del tiempo, su pensa-

miento sigue siendo tan válido ayer como hoy, y lo será también en el futuro.

La vocación marítima de O'Higgins no ha pasado desapercibida a los historiadores que han estudiado su vida.

“O'Higgins tuvo el propósito de “orientar en sentido marítimo el desenvolvimiento de Chile. Comprendía su naturaleza, configuración; el espíritu mismo “de los chilenos lo determinaba así. El “sentido de la patria estaba en el mar y el “prócer lo vio entonces, con intuición hon- “dísima que le llevaría en los años de des- “tierra a pensar en Magallanes y en la colo- “nización de todo el sur. El mar siempre en “su pensamiento, como una síntesis de las “posibilidades profundas del país”.(1)

El comercio marítimo

En los balbucesos de la Patria Vieja, O'Higgins –haciendo valer todo el peso de su creciente prestigio político– presionó a Juan Martínez de Rozas, dirigente de la Junta de Gobierno, para que adoptase dos medidas que él estimaba esenciales para que el pueblo sintiese como suya la empresa independentista; la primera se refería a la convocatoria de un Congreso Nacional, y la segunda, al establecimiento de la libertad de comercio. La Junta, el 21 de febrero de 1811, dictó un reglamento que autorizaba el comercio exterior a través de Valdivia, Talcahuano, Valparaíso y Coquimbo, sujeto a una serie de condicionamientos para no producir conflictos de intereses con las autoridades de Buenos Aires y Lima; además, el intercambio estaba gravado con altísimos aranceles para proveer fondos a las necesitadas arcas fiscales y para proteger la rústica industria nacional.

Luego del colapso de la Patria Vieja, que dio paso al oscuro período de la Reconquista, y después de Chacabuco, asume el poder –como Director Supremo– el triunfador de esa decisiva acción, el

(1) *O'Higgins, vida y tiempo*, Eugenio Orrego Vicuña, p. 226

General Bernardo O'Higgins; una de sus primeras resoluciones como gobernante fue reabrir los puertos de la república al comercio internacional; además, envía notas oficiales a los gobiernos extranjeros, informándoles el nacimiento de un Chile soberano y los propósitos del nuevo Estado para incentivar las relaciones comerciales. Como ejemplo, transcribimos algunos párrafos de sus misivas a ciertos Jefes de Estado:

- Al presidente de los Estados Unidos de Norteamérica, se dirige en los siguientes términos: "Es mi deber anunciar "al mundo un nuevo asilo en estos países "a la industria, a la amistad y a los ciudadanos de todas las naciones del globo... "V.E. hallará siempre en mí las más favorables disposiciones para vigorizar el comercio, para estrechar la amistad y para "remover todo obstáculo contra las relaciones amigables y buena inteligencia "entre ambos países". (2)

- Al Regente de Gran Bretaña le escribe: "Nuestros puertos están francos a "todas las naciones, pero para ninguna "más que para la que es dueña de los "mares y que se halla, por lo mismo, con "más predisposición de llevar a los más "lejanos países la fama ilustre del augusto "príncipe que la hace feliz por la liberalidad "de su administración. A ella es a quien "más deseamos acreditar la inclinación "amistosa que le profesamos, y cuyas "relaciones deberán ser provechosas a un "Estado naciente, pues que descuella por "la vasta extensión de su comercio y por "la sabiduría de sus leyes". (3)

- Al zar de Rusia, reconocido enemigo de la independencia de las colonias españolas de Sudamérica, le informa: "Cuando se presenten en nuestros puertos "a hacer el cambio de sus efectos con "nuestras producciones, tendremos la "ocasión de acreditarles cuanto anhelamos entablar relaciones...". (4)

- Al soberano de los Países Bajos le comunica: "Los inmensos recursos de este Estado, y la firme alianza subsistente "con la nación Argentina limítrofe, abre un "campo vasto al engrandecimiento y prosperidad a la América meridional; pero "conducidos los pueblos por un sistema "liberal conforme a la ilustración del siglo, "los puertos de Chile se abren desde hoy "al comercio con todas las naciones más "industriosas del Globo". (5)

En estos esfuerzos diplomáticos en que se empeñó el General O'Higgins, tratando de interesar a los países extranjeros para incentivar el comercio de Chile, conviene destacar algunos párrafos de las instrucciones al Agente Confidencial que envió a la corte de Saint James:

"1º. Demostrará al gobierno británico las ventajas que resultan a todos los "pueblos comerciales de la independencia "de la América española, y el diputado "chileno presentará los estados de las producciones de este país...

"4º El diputado de Chile se reunirá a "los otros diputados de la América española, y por medio de gacetas manifestará "al mundo europeo el estado ventajoso de "la revolución, los grandes e inagotables "recursos con que cuenta, y los ricos y "grandiosos canales que ofrece al comercio". (6)

El Agente de Chile en Londres, Antonio José de Irisarri, desempeñó su cometido con extraordinaria habilidad; solicitó una entrevista con el Primer Ministro británico, pero transcurridos dos meses de paciente espera envió otra nota en la que veladamente anunciaba que su gobierno tenía el propósito de limitar ciertas franquicias comerciales con motivo de que no existían autoridades consulares británicas que velasen por la normalidad del intercambio. Este ardid surtió efecto, y

(2) *Historia de Chile*, Francisco A. Encina, tomo VII, p. 393.

(3) (4) *Ibid.*, p. 393.

(5) *Historia diplomática de la independencia de Chile*, Ricardo Montaner Bello, p. 41

(6) Encina, *op. cit.*, tomo VII, p. 394.

el Primer Ministro recibió casi de inmediato a Irisarri, quien aunque no consiguió el nombramiento de cónsules obtuvo el reconocimiento tácito de nuestra república y la admisión de buques mercantes y de guerra con bandera chilena a los puertos del Imperio británico.

Su permanente afán para promover el comercio con el exterior también prendió entre los criollos. Agustín Eyzaguirre fundó la Compañía Naviera de Calcuta, y sus barcos —ondeando el tricolor patrio— atravesaron el Pacífico para recalar a los puertos de India y China, estableciendo un promisorio comercio entre Chile y la remota y exótica Asia.

Con estas medidas y la protección del naciente poder naval, el comercio internacional creció vigorosamente; ya a mediados de 1819, normalmente había surtos en Valparaíso alrededor de 40 grandes naves dedicadas a faenas de carga y descarga.

Desarrollo comercial de Valparaíso

Aunque esta materia debería estar incluida en el acápite dedicado al comercio marítimo, se ha preferido tratarla por separado, ya que encierra claras medidas de descentralización administrativa y de regionalización, que fueron básicas para incentivar al desarrollo acelerado de Valparaíso, transformándolo en corto tiempo, de una apacible y tranquila caleta colonial, en el dinámico y bullente primer puerto comercial de todo el Pacífico oriental.

La primera disposición que dictó fue el traslado de la Aduana desde Santiago a Valparaíso, ya que en esa época el puerto solo contaba con una insignificante sucursal aduanera, haciéndose todo los trámites relativos a la carga de importación y exportación, incluyendo su aforo, en las oficinas de la capital. Esta irregular situación acarreaba desastrosos resultados, ya que generalizó el contrabando, el robo

y la suplantación de mercadería, afectando gravemente al erario nacional. Cuando la ciudadanía de Santiago se enteró de las intenciones del traslado de la Aduana se generó una fuerte oposición para defender los intereses particulares, esgrimiéndose los más peregrinos argumentos, tales como:

— Que se perjudicarían las carreteras por las que se hacía el arrastre de las mercaderías;

— Que los extranjeros dejarían de pagar agentes en Valparaíso;

— Que los vecinos del trayecto, y particularmente los de Casablanca, dejarían de percibir lo que los mismos extranjeros gastan "en propios y en viajes de sus personas al puerto";

— Que Santiago dejaría de ganar lo que gastan los extranjeros en arriendo de casa, posada y lujo;

— Que los mismos extranjeros, en vez de casarse en Santiago y radicarse en el país, como acostumbraban, no teniendo oportunidad de tratar a las santiaguinas se irían a establecer a otros países, llevándose sus capitales;

— Que Chile perdería lo que los extranjeros juegan, regañan y dilapidan, desde que se les prive la oportunidad de hacerlo. Se calculaba que por estos capítulos el país recibía 500 mil pesos "que nacían felices a más de 500 personas";

— Finalmente, que si se trasladaba la Aduana a Valparaíso, Chile correría la misma suerte que los Estados de la India; pasaría a ser una factoría inglesa. (7)

Tal vez, la medida más trascendente fue declarar a Valparaíso como antepuerto general del Pacífico: autorizando en su amplia bahía el libre fondeo de todos los buques comerciales, cualquiera fuese su bandera; otorgando la protección del gobierno tanto a sus dotaciones como al contenido de sus bodegas; permitiendo la

(7) Encina, op.cit., tomo VIII, p. 52.

reparación de las averías y el reabastecimiento de víveres, consumos, repuestos, etc.

Fue establecida en el puerto una zona franca fiscal para que las naves depositasen sus cargas comerciales en tránsito, pagando módicas tarifas por su custodia y almacenaje.

Por último, el gobierno le estableció estabilidad al sistema de intercambio, mediante una disposición legal que indicaba: "que no tendrá su efecto, reglamento, orden o decreto alguno que suba los derechos establecidos sobre el comercio activo y pasivo con extranjeros, hasta los seis meses de su publicación". (8)

Como testigo fehaciente de la vigorosa actividad naviera que generó estas medidas, ha sido registrado el comentario del capitán Basil Hall, que recaló a Valparaíso en febrero de 1821:

"Dejamos el puerto de Valparaíso "lleno de buques, los muelles con altas "pilas de mercadería, demasiado numerosas y voluminosas para los viejos almacenes de aduana; el camino entre el "puerto y la capital estaba siempre atestado con convoyes de mulas, cargadas "con toda clase de productos extranjeros, "mientras numerosos buques estaban "ocupados recibiendo carga de vinos, "trigo y otros artículos de producción del "país". (9)

Valparaíso creció, desde 1810 a 1822, de 5.500 habitantes a 16.000, contrastando con el lento desarrollo de los centros urbanos del interior, incluyendo Santiago; en el espacioso fondeadero generalmente estaban surtos alrededor de 60 barcos de alto bordo, con una dotación de 3.000 hombres que representaban a las principales naciones marítimas de la Tierra. Esta ingente actividad comercial propició la inmigración extranjera, para satisfacer las demandas administrativas y

de mano de obra calificada que requerían tanto el comercio como las tareas de abastecimiento y reparación de la flota comercial.

Construcción naval

El primer paso para incentivar el desarrollo de la construcción naval nacional también se dio durante el gobierno de O'Higgins, por intermedio de su activo ministro de Marina, José Ignacio Zenteno, quien ordenó –el 3 de diciembre de 1817– al Comandante interino de Marina, José Tortel, se trasladase a Nueva Bilbao, actual Constitución, para contratar la construcción de 6 lanchas cañoneras, capaces de ser artilladas con cañones de 24 libras. En 1818 se inició la construcción de estas unidades, pero, lamentablemente, por los vaivenes de la guerra los realistas ocuparon Nueva Bilbao y destruyeron las embarcaciones; sin embargo, con la recuperación de los restos aprovechables fue posible reconstruir 2 de estas unidades, que se incorporaron a la Armada al recalar ellas a Valparaíso.

Señalización marítima

En los últimos días de su vida, el ilustre prócer –aunque autorizado su regreso a la tierra natal– sabía ya que no podía satisfacer el mayor anhelo de su existencia, debido a la gravísima dolencia que lo tenía postrado.

Cuando, el 8 de octubre de 1842, le escribe a su apreciado amigo, el presidente de Chile, Manuel Bulnes, comunicándole su última voluntad sobre deudas pecuniarias que la patria desagradecida había olvidado cancelarle, le solicita que con esos fondos se financien obras de bien público; entre ellas indica que fuese erigido "un faro en la Punta de Valparaíso para conmemorar las glorias de la Armada". (10) Tal vez, sería ahora más lógico

(8) Encina, op.cit., tomo VIII, p. 54.

(9) *El poder naval y la independencia de Chile*, Donald E. Worcester, p. 140.

(10) *O'Higgins*, Jaime Eyzaguirre, p. 500.

dedicar este faro a su memoria, a fin de que los rayos de luz brillante de su farol orienten a los estadistas de la nación para que prosigan y perfeccionen la obra de O'Higgins; para hacer de Chile un país que confíe su destino al mar.

Creación del poder naval

Después de la magnífica victoria de Chacabuco, O'Higgins pronuncia la siguiente frase: "Este triunfo y cien más se harán insignificantes si no dominamos el mar". (11)

Esta idea condensa su pensamiento estratégico sobre la guerra de la independencia; su concepción marítima le hace comprender que dada la condición geográfica insular del territorio, era requisito esencial para el éxito patriota contar con un poder naval que asegurase las aguas de nuestro litoral, impidiendo que el virrey del Perú intentase el refuerzo de sus decaídas huestes. También intuyó que poseyendo una Escuadra poderosa podría barrer del Pacífico al poder naval español, y entonces las tropas patriotas —amparadas por esa fuerza naval cuyas velas se proyectarían en el litoral de América— inmovilizarían a los ejércitos peninsulares, lo que facilitaría su derrota asegurando definitivamente la independencia de Iberoamérica.

Debemos destacar que la creación de la Escuadra no fue obra del pueblo chileno, el que ignoraba al mar, sino que fue la materialización del genio marítimo de O'Higgins, llevaba a cabo con inquebrantable voluntad, venciendo enormes adversidades.

Existe un artículo publicado en *El duende*, de Santiago, que es extraordinariamente ilustrativo sobre este problema: "La Escuadra se ha formado sobre un ciñimiento de imposibles. Sin marineros, sin oficiales, sin soldados de marina, sin arsenales, sin constructores, sin calafates, sin arbitrios, sin auxilio extraño, sin

"dineros, llenos de deudas, luchando con las dificultades, venciendo contradicciones de todo el mundo...". Luego, criticando la falta de visión estratégica de los conductores de la Patria Vieja, agrega: "Hicimos nosotros, después de la acción de Chacabuco, lo que debíamos haber hecho cuando depusimos a Carrasco. Entonces nos hubiera sido menos costoso, porque todos nuestros arbitrios estaban intactos...".

O'Higgins, con su profundo sentido de organización, no se limitó a crear la Escuadra nacional, sino que también estableció una compleja infraestructura de apoyo para darle persistencia estratégica a sus operaciones y también para que su obra perdurara a través del tiempo.

En octubre de 1817 fue creada la Comandancia de Marina, y por decreto del 3 de diciembre de 1817 se le confiaron las atribuciones que contempla el título III, tratado 2º de las Ordenanzas Generales de la Armada Española, estableciéndose que este cargo era independiente del Capitán de Puerto de Valparaíso, el cual estaba subordinado al Gobernador del mismo puerto. Posteriormente, el 26 de junio de 1818, dicho mando fue transformado en Comandancia General de Marina.

El 13 noviembre de 1817 fue dictado el Reglamento Provisional de Marina, el que fijó los sueldos y los grados de los Oficiales y Gente de Mar, además de la correspondencia de los grados de los oficiales de Marina con relación a los de Ejército.

En julio ya funcionaba la Contaduría de Marina, la que en agosto de 1818 adoptó el nombre de Comisaría de Guerra y de Marina, y a su proposición fueron designados los Contadores de las unidades de la Armada.

El 5 de diciembre de 1817 se dispuso efectuar los preparativos para fundar un Arsenal para almacenar el armamento, munición y todo artículo que precisase la

(11) *La Armada de Chile. Desde la alborada al sesquiscentenario*, Rodrigo Fuenzalida, p. 35.

Escuadra para su adecuado apresto. Se le designó un Comandante, el 26 de enero de 1819.

El 16 de junio de 1818 fue nombrado el primer mando en jefe a flote, con el título de Mando en Jefe de Flotilla, subordinándosele todos los buques que conformaban la Marina nacional y disponiendo la creación de Tropas de Marina para su guarnición. Le fueron fijadas sus atribuciones y responsabilidades e incluso se le dio instrucciones operativas; este mando dependía directamente del Ministerio de Guerra y Marina.

A principios de julio de 1818 ya existían el Batallón de Infantería de Marina y la Brigada de Artilleros de Mar, para dotar las guarniciones y la artillería embarcada de las unidades de la Escuadra.

El 4 de agosto de 1818 fue decretada la fundación de la Academia de Guardiamarinas, predecesora de la actual Escuela Naval.

A pesar de los innumerables y variados problemas que debía barajar el gobierno, se dio tiempo para reglamentar los uniformes de marina, establecer la "ración Armada" a bordo, y encomendar la elaboración de un compendio de órdenes y disposiciones generales para regular el servicio a bordo.

El origen de los buques que integraron la Escuadra nacional es diverso, ya que eran compras de oportunidad; algunos fueron capturados al adversario, otros fueron adquiridos en Londres previo compromiso con los armadores, o también se adquirirían una vez que descargaban sus bodegas en Valparaíso. El financiamiento de estas adquisiciones fue extremadamente dificultoso; el país prácticamente estaba arruinado, pero O'Higgins reunió los fondos necesarios mediante suscripciones, impuestos, donativos, créditos, requisiciones forzosas, etc.

Si la obtención de las unidades navales fue ardua y engorrosa, más problemática fue aún la formación de las tripulaciones. Los dos tercios de los oficiales fueron marinos extranjeros de origen inglés, norteamericano y francés, contratados por el gobierno, y el tercio restante, oficiales criollos de reciente formación y que ocuparon en su mayoría los puestos subalternos. Los únicos marineros con experiencia eran todos los extranjeros, los que –sabiendo su valor y la necesidad de su asistencia– supieron sacar ingentes ventajas de ello; además, eran renuentes a embarcarse en los buques de la Escuadra pues era mucho más rentable hacerlo en los buques corsarios que proliferaron a costa del tráfico español. Lo mismo sucedió con los chilenos que acudieron a bordo en busca de aventuras y riquezas. O'Higgins tuvo que adoptar rigurosas y enérgicas medidas para dotar a los buques de la Escuadra, tales como "el embargo de todas las embarcaciones corsarias que se encontraban en Valparaíso, debiendo sus tripulaciones ser destinadas a los buques del Estado... hacíanse levas de pescadores de la costa... hacía en Santiago una leva de cerca de dos mil vagos y mal entretenidos; escogió 500 de 15 a 25 años de edad, y, después de repartirles dos pesos por cabeza, los hizo a conducir en buena custodia a Valparaíso, para el servicio de los buques". (12)

El entrenamiento y preparación de estas abigarradas tripulaciones presentó extraordinarias dificultades, ya que ni siquiera se contaba con un lenguaje común para emitir y hacer obedecer las órdenes de las más elementales maniobras marineras. Paulatinamente se fueron superando los inconvenientes y las dotaciones fueron integrándose, hasta convertir a la Escuadra en una eficiente y poderosa herramienta estratégica que, hábilmente empleada, se adueñó de las aguas que bañan todo el litoral occidental de América, desde California al mar de Drake.

(12) *Nuestra Marina Militar*, Luis Uribe Orrego, p. 99.

EMPLEO DEL PODER NAVAL

Hasta la fecha tampoco se ha destacado como es debido la hábil dirección estratégica de la guerra en el mar llevada a cabo durante la independencia, cuyos resultados fueron decisivos –como ya se dijo– para consolidar no sólo nuestra emancipación sino la libertad de toda América hispana. Esta realidad es aún más insólita dada la ninguna experiencia ni conocimiento sobre la guerra marítima, cuyos objetivos y procedimientos operacionales difieren tanto de la guerra terrestre.

Después de Chacabuco, las fuerzas navales del virrey impusieron un estricto bloqueo económico a Valparaíso, a objeto de negar a Chile el vital intercambio comercial con el exterior y así impedir su recuperación y ahogarlo hasta asestar el golpe definitivo con sus ejércitos. O'Higgins creó en el más sigiloso secreto una fuerza naval, con unidades lo suficientemente poderosas para enfrentar a los bloqueadores y así permitir el acceso de los buques mercantes al puerto. El 27 de abril de 1818 fue librada una acción naval que se podría calificar como un contraataque mayor realizado por la *Lautaro* contra la fuerza bloqueadora, conformada ese día por la fragata *Esmeralda*; aunque no se logró su captura fue un extraordinario éxito estratégico, pues levantó el bloqueo y se obtuvo el control del mar en el área.

Comprendiendo O'Higgins que aún no poseía las fuerzas suficientes para realizar una vigorosa campaña en el mar, otorgó numerosas patentes de corso a navieros privados, y mediante este artificio logró realizar intensas operaciones de ejercicio de dominio del mar, las que dislocaron las comunicaciones marítimas realistas.

Como las operaciones de corso no son decisivas, y debido a que la concepción estratégica de la guerra que tenía Bernardo O'Higgins requería del dominio

del mar, continuó con sus tenaces esfuerzos para incrementar el poder naval nacional. Cuando se recibió la información sobre un importante convoy español que debidamente escoltado por unidades navales había zarpado desde Cádiz, con un gran refuerzo para las tropas realistas del virrey del Perú, ya entonces Chile había logrado conformar una fuerza organizada capaz de disputarle el dominio del mar a España en el Pacífico sur oriental. El 10 de octubre de 1818 la Escuadra nacional se hizo a la mar con rumbo sur, con la misión de capturar el convoy adversario; en el navío *San Martín*, el Capitán de Navío Manuel Blanco Encalada enarboló su insignia de mando en jefe.

El Director Supremo de la Nación, que se trasladó a Valparaíso para contemplar el zarpe de la Escuadra, comentó: "Tres barquichuelos dieron a los reyes de España la posesión del nuevo mundo; estas cuatro van a quitársela" (13), lo que fue llamado "el primer ensayo de Chile en el mar". Logró capturar en Talcahuano la magnífica fragata de guerra *Maria Isabel* y el apresamiento de 6 transportes con las tropas embarcadas a bordo, demostrando a España que en el extremo austral de Sudamérica existía un poder naval que controlaba sus aguas, aislando a las colonias que aún le permanecían fieles gracias a las guarniciones que las avasallaban, pero que paulatinamente irían desfalleciendo ante la imposibilidad de auxiliarlas desde la Madre Patria.

Con el arribo al país del Almirante Cochrane y el aumento del poder de la Escuadra nacional, el General O'Higgins cambió su actitud estratégica en el trato de guerra marítimo y la defensiva se trocó en ofensiva, disponiendo realizar vigorosas operaciones de conquista de dominio del mar, simultáneamente con operaciones de ejercicio, esto se destaca claramente en las directivas que le fueron entregadas a Cochrane en su primera y segunda Expedición, de las cuales transcribiremos algunos párrafos:

(13) O'Higgins, Jaime Eyzaguirre, p. 240

"1º El objeto principal de esta "expedición es bloquear al puerto de "Callao, cortar con esta operación las "fuerzas marítimas del virrey de Lima (de "las que se asegura haber salido al mar "una parte, según documento 1), y de "consiguiente batirlas en detalle.

"4º Puesto sobre el Callao, permanece- "cerá cruzando a su vista; pero procurará "evitar, en lo posible, que el todo de su "fuerza sea reconocido por la parte de "tierra. En esta actitud sostendrá un es- "tricto bloqueo, interceptando la salida "y la entrada al puerto de toda bandera, "indistintamente.

"5º Por ningún pretexto o motivo se "acercará a batir las fortificaciones, ni "a emprender sobre tierra operación algu- "na que ni remotamente comprometa la "Escuadra, teniendo presente que a la "existencia de ella se ha consignado la "libertad de América, cuyo grande objeto "nos impone la mayor circunspección en "nuestros procedimientos. (14).

1º El único objeto de esta expedi- "ción es afianzar en nuestras manos, de "un modo positivo y sólido, el dominio del "Pacífico, para que, desembarazado el "peso del mar de toda nave enemiga, "pueda, sin ese obstáculo, zarpar de "nuestros puertos el ejército expedicio- "nario, que ha de ir a dar libertad al Perú y "asegurar, por una consecuencia neces- "aria, la inalterable independencia de la "América del Sur.

"2º Partiendo de este principio para "las operaciones del Almirante, será su "primera empresa destruir o apresar la "Escuadra española, que se halla surta en "el Callao". (15).

Las consecuencias estratégicas de las dos primeras expediciones de Cochrane fueron las siguientes:

- La Escuadra del virrey prácticamente quedó reducida al rol de flota en potencia, dentro del Callao.

- Chile ejerce el dominio del mar en todo el Pacífico sur oriental.

- La captura de la fortaleza naval de Valdivia, una de las más poderosas y completas que existía en el área, gana una importante posición para el poder naval chileno. Ante la pasividad del poder naval español, el General O'Higgins decide explotar el dominio del mar, proyectando el poder militar de la nación sobre el litoral peruano; se embarca el Ejército chileno, llamado "libertador", que bajo el mando de San Martín emprende la magnífica tarea de conquistar la independencia del Perú con la sangre y esfuerzo mayoritario de Chile, ya que de los 4.118 soldados, más de 3.600 eran chilenos, y de los 296 jefes y oficiales, el 60% eran compatriotas; además, su equipamiento y formación prefinanciados por nuestro país.

Cuando Cochrane dio por terminada su tarea y arrió su insignia de Comandante en Jefe de la Escuadra, nuestro poder naval dominaba el Pacífico desde el cabo de Hornos a California, y bajo su amparo estaba consolidándose la independencia de Sudamérica.

VISION GEOPOLITICA DE CHILE

A través de numerosas manifestaciones de la vida privada y pública del General O'Higgins, quedó nitidamente registrado su pensamiento sobre lo que debía ser Chile como nación; innumerables son sus escritos sobre la colonización del sur a ambas bandas de la cordillera; su preocupación por el estrecho de Magallanes, e incluso la necesidad de facilitar la navegación por sus aguas, los beneficios de la inmigración de irlandeses para desarrollar la pesca y la agricultura, etc. En el archivo del Foreign Office existe un

(14) *Nuestra Marina Militar*, Luis Uribe Orrego, p. 186.

(15) *Ibidem*, p. 259.

singular documento que sintetiza inteligible y consistentemente el pensamiento geopolítico de O'Higgins en relación a su patria; este antecedente está legajado bajo el título "Papeles del General O'Higgins, entregados por el Capitán Coghlan, de la Marina Real, en abril de 1832"; contiene una carta de O'Higgins, indicando que adjunta un estudio sobre Chile, y dice que fue escrito por un amigo; sin embargo, existen fundadas presunciones de que es un trabajo elaborado por él mismo, y aun cuando no lo fuese, reproduce con claridad meridiana su propio pensamiento al respecto; para su comprensión, transcribiremos algunos de los párrafos más interesantes.

"Chile viejo y nuevo se extiende en el Pacífico desde la bahía de Mejillones hasta Nueva Shetland del Sur, en latitud 65° sur, y en el Atlántico desde la península de San José, en latitud 42°, hasta Nueva Shetland del Sur, o sea, 23° que añadidos a 42° en el Pacífico hacen 65 grados, o sea, 3.900 millas geográficas, con una superabundancia de excelentes puertos en ambos océanos y todos ellos salubres en todas las estaciones".

"Una simple mirada al mapa de Sudamérica basta para probar que Chile, tal como queda descrito, posee las llaves de esa vasta porción del Atlántico del sur, en que prevalecen los vientos del oeste, esto es, desde el paralelo 30° hasta el polo, y también posee las llaves de todo el gran Pacífico, igual en tamaño a un tercio del globo, hasta tanto Nueva Zelanda y la Tierra de Van Diemen pueden compartir con Chile este imperio".

"Chile, según los descubrimientos recientes del capitán King, resulta ser desde el grado 42 al Cabo de Hornos, un inmenso archipiélago que por sí solo posee costas más extensas que todos los Estados Unidos, y costas más favorables para hacer buenos marineros, porque abundan en pescado, ninguna parte de ella se hiela, aun cuando su clima es suficientemente duro y el océano suficientemente tempestuoso para formar marineros endurecidos, audaces y dies-

tros. En verdad, los chilotes no son inferiores a este respecto a los de ninguna otra raza en el mundo.

"La vasta importancia de este archipiélago, abundante en cómodos puertos y con peces de todo género, especialmente el bacalao y la ballena...

"Otra compañía análoga podría ser organizada con ventajas evidentes... para la pesca de la ballena blanca y negra, la foca y el elefante marino en el Atlántico Sur y el Pacífico. Esta Compañía establecería sus factorías en el Seno de Berkeley en las Islas Falkland, que el Gobierno de Chile tiene la intención de ocupar inmediatamente para establecer ahí un Puerto de Asilo...

"Todas las islas del Gran Archipiélago chileno son, con pocas excepciones, susceptibles de que en ellas crezca el abedul y otras maderas resistentes y valiosas que el Gobierno de Chile tiene intención de plantar en grande escala para asegurar una provisión abundante y barata de duelas de barriles y otros artículos necesarios para las pesquerías .

"Desde Chiloé al Estrecho de Magallanes pueden prosperar el cedro y el pino araucano. Pero desde el río Maule en latitud 35° hasta Chiloé hay una región dos veces tan extensa como la Nueva Inglaterra, campo propuesto para la colonización irlandesa que no es superada ni acaso igualada por otra alguna de América en la fertilidad del suelo y la capacidad de producir viveros navales de toda especie, de la mejor calidad y en la mayor abundancia. Esta región contiene los tres magníficos puertos de Concepción, Valdivia y San Carlos de Chiloé, puertos que pueden ser convertidos en arsenales navales no igualados en el mundo.

"Las pesquerías de Chile, o la mayor parte de ellas, pueden desarrollarse en las propias costas del país; las de Chiloé y Juan Fernández poseen bacalao, igual si no superior al de Terranova y en mayor abundancia...

"Después de las pesquerías viene
"el comercio de acarreo, como el mejor
"fabricante de marinos y una de las más
"importantes fuentes de riqueza y fuerza...

"Chile necesita 20.000 de esos ir-
"landeses y trabajadores agrícolas que
"están, o muriéndose de hambre u obli-
"gando al trabajador inglés a vivir de
"la caridad, para desalojar la bandera
"norteamericana del Pacífico, con la
"excepción de unos pocos balleneros que
"vengan en busca de la esperma para el
"mercado de su país.

"En las playas de la sin rival bahía
"de Concepción, junto al puerto de Talca-
"huano, se alzarán una nueva ciudad...

"Ahí se alzarán amplios almacenes
"agregados a los que ya existen en Talca-
"huano y en ellos se depositarán sin cargo
"alguna las manufacturas del Reino Unido
"para ser distribuidas de allí en los barcos
"de Chile a lo largo de toda la costa del
"Grande Océano, en cambio del oro, la
"plata y el algodón del Perú, el cacao de
"Guayaquil... Estos preciosos artículos,
"agregados al aceite, cáñamo, lino, lanas,
"rubia para tintes y vinos de Chile, porque
"en unos pocos años estos últimos artícu-
"los se producirán de superior calidad,
"suministrarán un inmediato y valioso flete
"de retorno para los barcos británicos que
"traigan a Concepción las mercaderías de
"Gran Bretaña y los colonos irlandeses de
"que ya se ha hecho mención".

Estableciendo un puerto libre en
Talcahuano, con grandes almacenes, y
dividiendo el comercio de acarreo entre
los buques británicos y chilenos, de
acuerdo con el sencillo plan arriba indi-
cado, los fletes y derechos se reducirían
de tal manera que no solamente toda la
costa del Pacífico estaría provista de
manufacturas británicas por el puerto
libre de Independencia, sino que también
se proveería en la misma forma a las
grandes ciudades de los Andes, tales
como Potosí, Chuquicaca, Quito, Guate-

mala, México, etc., etc., y aun China,
hasta cierto punto.

El marinero chileno –tomadas unas
cosas con otras– es, tal vez, el mejor del
mundo cuando sirve bajo las órdenes de
oficiales valerosos y competentes, porque
es sufrido, sobrio, valeroso y notablemen-
te subordinado. En el apresamiento de la
fragata española *Esmeralda*, una de las
empresas más atrevidas que se haya lle-
vado jamás a cabo en parte alguna del
mundo, Lord Cochrane y el capitán Guise
solamente emplearon marineros chilenos;
los marineros británicos y norteamerica-
nos que pertenecían a la Escuadra chile-
na rehusaron servir en esa ocasión. Este
hecho habla más que muchos volúmenes.

De los hechos expuestos se puede
razonablemente deducir que Chile posee
todos los elementos, excepto la pobla-
ción, y todas las ventajas locales para
formar una potencia marítima de primera
clase...

Chile posee, evidentemente, la llave
del Atlántico, desde el grado 30 de latitud
sur hasta el Polo Antártico, y la de todo el
gran Pacífico. (16)

REFLEXIONES

Si comparamos el Chile de hoy con
el que tenía en mente el Padre de la Patria,
podemos constatar con desencanto que
no se alcanzaron muchas de sus visiona-
rias metas, situación que ha influido nega-
tivamente en nuestro desarrollo y en las
expectativas que ofrece nuestro país a las
generaciones venideras.

Los gobernantes de nuestro país,
con excepción de Portales y Balmaceda,
dieron la espalda al mar, descuidando sus
enormes posibilidades y frustrando así el
sueño o'higiniano.

Hoy nuevamente se nos presenta la
oportunidad de volcar nuestras energías

para construir el manifiesto destino oceánico de Chile que le brinda la naturaleza. Ya se ha dado el paso inicial al incentivar el acceso de nuestros excedentes de producción a los mercados de ultramar; sin embargo, para mantener e incrementar su flujo se debe evitar cualquier traba o impedimento que encarezca artificialmente dicho intercambio, además de velar por la creciente eficiencia y modernización de los terminales marítimos y de sus vías de acceso, desbaratando para ello cualquier interés secundario que se oponga; incluso, debemos pensar en crear el antepuerto de América del Sur, aprovechando nuestra posición geográfica y las nuevas modalidades del transporte marítimo.

También debemos tener presente que, como término medio, el 10% del valor de las mercaderías transportadas por mar – medio por el cual se realiza el 95% del comercio exterior del país – se paga por concepto de flete, lo que representa alrededor de 800 a 1.000 millones de dólares anuales, razón suficiente para propender al desarrollo de una Marina Mercante nacional de propiedad mayoritariamente chilena, competitiva, libre de trabas burocráticas y monopolios que encarezcan su operación, y que esté capacitada no sólo para participar en el transporte de nuestra carga, sino que penetre en el mercado de fletes mundial.

Tenemos que reconocer al mar como el verdadero *hinterland* de Chile, explotando su potencial económico en nuestro beneficio, implementando el cultivo de recursos renovables en la inmensidad de sus aguas, especialmente en los enormes espacios de aguas protegidas, al sur de Puerto Montt; desarrollar la pesca, empleando capitales realmente radicados en nuestro país, en áreas tales como al sur del golfo de Penas, en el mar de Drake y fuera de nuestras aguas patrimoniales, donde actualmente hay 60 a 80 buques soviéticos depredando incontroladamente esos recursos; iniciar la prospección y la adquisición de la tecnología de la minería submarina, etc.

Pero para realizar esta tarea debemos cambiar nuestra mentalidad, limitada a los estrechos límites que nos ofrecen los valles de nuestra angosta faja terrestre, y levantar nuestra vista hacia los horizontes ilimitados que nos brinda el mar. El esfuerzo debe iniciarse desde las primeras etapas del proceso de educación, orientándolo en todo su desarrollo a crear en nuestro pueblo una profunda conciencia marítima que llegue a hacer realidad las ideas visionarias que tan claramente nos legara O'Higgins como mandato de realización nacional.

