

CIEN AÑOS DE VOCACION MARITIMA

Milan Marinovic Pino
Capitán de Fragata

s, sin duda, un aporte significativo para el entendimiento del pensamiento naval la publicación de los Índices Temáticos de *Revista de Marina*.

El ordenamiento temático y el significado de los títulos de las crónicas publicadas en ella constituyen una expresión gráfica de la naturaleza dinámica de nuestra armada.

Desde su primera publicación en 1885, año a año, durante cien años, *Revista de Marina* ha ido registrando aspiraciones e inquietudes, hechos y expresiones que nos recuerdan que como marinos somos parte de una historia y como individuos somos sujetos que la generamos.

Hojea los Índices de nuestra revista y leer los rótulos de sus artículos, asociando cada uno de ellos a la inquietud individual que en un momento histórico registró la dinámica de una época, es rescatar del pasado el espíritu que nos anima y encontrar en la cadena del tiempo nuestro legado, que nos recuerda que como marinos somos hoy el eslabón del presente y mañana de su historia.

Por eso, al escribir sobre el mar y al buscar nuestra inquietud en el área de los intereses marítimos, salta a la vista un tópico que bajo el epígrafe de Intereses Marítimos, a partir de 1973 acusa un incremento significativo en la cantidad de artículos relativos a este tema.

“¿Tiene Chile conciencia marítima?”, “La expansión marítima de Chile hacia el Pacífico”, “Chile y el poder marítimo”, “La armada y los intereses marítimos”, “Chile y su destino oceánico”, “Chile y el mar”, “Política marítima nacional”, son algunos de sus rótulos. Más que títulos, son inquietudes del pensamiento naval que señalan la amplitud de un rol y consecuencias de una época que en nuestro momento histórico buscan cristalizarse.

Revista de Marina, desde su inicio en 1885, ha ido registrando las inquietudes de su época, y por qué no decirlo, desde sus páginas ha ido haciendo conciencia y reclamando el destino que al país le corresponde como nación marítima.

En el transcurso de los años ha ido señalando los logros alcanzados cada vez que Chile ha asumido su rol oceánico.

De este modo, en los temas publicados se lee de la expedición libertadora del Perú; la creación de la flota mercante chilena, que con la visión de Portales llegó a ser la más grande del Pacífico, con doscientos setenta y siete buques; la toma de posesión del Estrecho; la apertura comercial de las rutas del Pacífico con buques chilenos, hacia la Oceanía y el Asia; el comercio chileno hacia los puertos de Australia y California; la creación de la Escuadra más poderosa del Pacífico, desde 1879 a 1891; la incorporación de la isla de Pascua a nuestro territorio. Todos ellos son realidades que de alguna manera reflejan las inquietudes de una

época y que nos retratan el sentido de una vocación.

Un ejemplo de nuestra inquietud, hecha realidad, lo encontramos en *Revista de Marina* N° 1, de 1885.

En ella, bajo el título "El reparto del Pacífico. La posesión de la isla de Pascua", se publica un artículo del insigne Benjamín Vicuña Mackenna, que reclama para Chile un destino oceánico y crea conciencia de la importancia del rol naval.

De esta manera, la historia registra el primer hito de la vocación marítima de nuestra revista, cuyas publicaciones—desde hace 100 años e ininterrumpidamente—avalan la vigencia de un rol y legitiman una justa aspiración.

El "Reparto del Pacífico" nos ubica en la época que nuestra armada era la más poderosa de todo el Pacífico; del contenido del texto, que a continuación se transcribe, fluye la gravitación que una armada poderosa tiene en la mentalidad y actitud de un pueblo que busca su natural destino.

EL REPARTO DEL PACIFICO LA POSESION DE LA ISLA DE PASCUA

B. Vicuña Mackenna

La edad memorable del descubrimiento del Nuevo Mundo que en renombre y en hazañas sobrepujó al heroísmo de las Cruzadas, tiende a revivir en el presente siglo del positivismo práctico y avaricioso de las naciones tragadoras de naciones.

Descubiertos y conquistados hasta en sus últimas extremidades los dos continentes de la América, un tercer mundo aparece en las inmensidades del Pacífico y atrae en codicioso tropel los pueblos y los gobiernos del viejo continente.

El Pacífico es hoy su presa favorita hacia el occidente como el Egipto, la India y los diferentes pueblos nómades del Turquestán, lo son en el Africa y el Asia. Ciertamente es que esas empresas no revisten ya los atributos de fe y la sobrehumana bravura de las empresas que comenzaron en los maravillosos descubrimientos de Colón y de sus compañeros, en las conquistas de Hernán Cortés, de Francisco Pizarro y de Don Pedro de Valdivia.

Pero aquellas no son por eso menos afanosas y resueltas.

No se trata ya de obra de soldados ni de misioneros, sino de obra de mercaderes.

No es cuestión ni pedestal de la Cruz ni de su propagación.

Es cuestión del carbón de piedra y de sus depósitos en los puntos mejor acomodados para el tráfico del mundo, en guarda cada cual de su comercio y en desmedro del ajeno.

No es empeño de vana gloria militar, es simplemente negocio de fondos por colocar a mejor precio, de materias primas que se adquieren con privilegios de monopolio para la insaciable producción de manufacturas en todas las rivales potencias que hoy tienen la preponderancia del universo productor.

La romana ha reemplazado a la espada.

El alquitrán al altar del misionero.

La codicia a la gloria.

II

Cosa sabida, por supuesto, es que en esta egoísta pero irresistible expansión de fuerzas que se ha llevado la palma a fuerza de audacia y perseverancia ha sido la nación múltiple e insaciable que se llama apropiadamente por su extensión ilimitada, la Gran Bretaña, nombre

acomodaticio que no dice nada y lo dice todo, porque es la figura simbólica de un gran coloso.

No contenta con la India ni con la Australia, ni con el Canadá, ni con la Colombia británica, que en sí misma es un verdadero mundo, ni con las Antillas, que son un mundo en fragmentos, pasea ahora la Gran Bretaña la proa de sus barcos por las anchas e ignotas islas del Pacífico en demanda de nuevas tierras que colonizar y repartirse.

Hace apenas diez años (1874) que con el consentimiento tácito, o mas propiamente con la resignación sumisa de sus rivales y vecinos, la Inglaterra apoderóse en el camino directo de Valparaíso a Nueva Zelanda y a mas de mil millas de la última del magnífico grupo de Fidji, descubierto hace un siglo por los náufragos de la Bounty, y que frente a nosotros ha crecido solitario, sin que ni una sola de sus setenta islas (algunas de las cuales como la de Vite-Lebu y las de Nanua-Lebu, poseen mas de cien leguas de circunsferencia) haya tentado nuestra adormecida atención de pueblo marítimo.

La Gran Bretaña, semejante al gigante come-niños de los cuentos, es una nación come-islas que no se sacia sino por treguas, cuando se ocupa en hacer la digestión de algun archipiélago como el de las Bermudas o el de las Malvinas, a fin de comerse en seguida otro archipiélago como el de las Nuevas Hebrides o una isla de tan delicioso paladar como la de Chipre (1878).

III

Los franceses, mas parcos, o mas tímidos, o mas torpes como colonizadores, hánse hasta hoi adueñado apenas y casi a nuestros propios ojos, de Tahití y de sus encantadoras comarcas riberanas, así como de la Nueva Caledonia a la vista de la Australia. Los alemanes a su vez han invadido contra la abierta resistencia de la Inglaterra la banda norte de la Nueva Guinea, territorio dos veces mas grande que la Francia; y por último la Australia misma que ha heredado las voraces propensiones de sus projenitores, no solo tiende ya a unificarse en una poderosa confederación en su "Dominion" casi independiente como el del Canadá, sino que por un acto lejislativo de reciente data (Diciembre 3 de 1883) los delegados de sus diferentes reinos y provincias han hecho pasar por el centro del Pacífico un meridiano ficticio, declarando, como Alejandro VI en las disputas territoriales de los castellanos y de los portugueses, que todo lo que está mas allá de esa valla convencional, la Nueva Guinea, separada de la Australia por el estrecho de Torres, las Nuevas Hebrides, la Nueva Britania, el grupo de Fidji y hasta las islas de Salomón, descubiertas por Quiros o por Mendana, navegantes salidos del Callao, son o serán propiedad futura de su venidero y poderoso dominio o confederación austral de naciones antipodas de su madre patria.

IV

Y no son solo éstos los convidados a la partija del todavía no medido y hasta hoi inconmesurable Pacífico. El célebre Mr. Blaine urjia, hace solo tres años (1882), a su representante en Inglaterra para que asegurase a los Estados Unidos la posesión de una especie de gigantesca cintura de islas del Pacífico oriental que comenzaria en el archipiélago Aleusiano, en la vecindad del estrecho de Behring, puerta del polo, y que procurara la incorporación mas o ménos inmediata pero de hecho ya adelantada de las islas de Sandwich, cuyas reinas se dan por ministros y por amantes astutos a entes de la Union, y que terminaria... dónde? En las islas de Lobos que codició con osadía inaudita Daniel Webster en 1846? En la rada magnífica de Chimbote, cuya presa efectiva quitó la viva y feliz vijilancia del Almirante Lynch y del Capitán Montt a la Pensacola en 1882, solo por minutos de diferencia? O habria de detenerse por ahora en el puerto de Panamá, que con el mismo desenfado internacional demostrado en los días de Fremon y Kearney en California, ocupó hace poco días una division armada de la Federación del Norte?

V

No lo sabemos a punto fijo, pero no ha dejado por esto de ser un hecho previsor y laudable de que junto con los capotes grises de los soldados de la Union hayan aparecido (como en Chimbote) en la ciudad de Panamá las chaquetas azules de nuestros marinos de la Esmeralda, si mas no sea como una muda pero oportuna protesta.

Nuestro país, entre tanto, república comparativamente pequeña pero que con grandes sacrificios mantiene una marina bastante poderosa para inspirar recelo a las indefensas costas californienses, Se quedará sin un pedazo de piedra en el incesante y poco equitativo reparto del Pacífico?

Ni siquiera le tocará en suerte la isla de Pascua por todos desdeñada y visitada de cuando en cuando, como la de Félix y San Ambrosio, por las naves de guerra de la república?

Se deja ver que nuestra ambición no es grande. La isla de Pascua es apenas un místico peñón, resto de un antiquísimo y al parecer dilatado continente sumergido: pero ubicada siquiera frente a nuestras actuales posesiones mas setentrionales y que por lo mismo podría servirnos como un blanco de piedra en aguas ecuatoriales para ir a ejercitar las tripulaciones de nuestra Armada, léjos de las lejanas y tormentosas colonias australes que actualmente poseemos en la vecindad del polo y no sería en tales condiciones digna de fijar entre sus volcánicas grietas un mástil de banderas que exhibiera en su tope la blanca estrella de nuestras conquistas de la tierra firme?

Santa Rosa de Colmo, Junio de 1885.

