

VISION PORTALIANA DE LOS INTERESES MARITIMOS DE CHILE

Rubén Scheihing Navarro

Ultimamente se está hablando mucho de los intereses marítimos y se ha publicado una serie de definiciones respecto de esta importante componente del poder nacional. En el caso particular de Chile, un país eminentemente dependiente del mar para su desarrollo y supervivencia, los intereses marítimos son los grandes protagonistas de su historia, presente y futura: razón suficiente para que nos detengamos a estudiarlos y comprenderlos mejor.

Hace algunos años, en la Academia de Guerra Naval, en conjunto con el Capitán de Navío Sr. Claudio Aguayo, elaboramos una definición del concepto global de los intereses marítimos de un Estado, que dice así: "Los intereses marítimos son el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social y militar que obtiene un Estado de todas las actividades relacionadas con el uso del mar".

Esta definición, con el correr de los años —a nuestro entender— ha ido ganando peso e importancia, por cuanto expresa muy claramente lo que busca efectivamente el Estado, que no es otra cosa que usar el mar en nuestro beneficio. Naturalmente, usar algo conlleva una serie de obligaciones para el usuario, siendo la más obvia la noción de defensa de estos intereses, es decir, usarlos y evitar que otros nos nieguen la posibilidad de explotar los recursos de todo orden que el mar proporciona a quien tiene la inteligencia y voluntad de utilizarlo.

En esta oportunidad no pretenderemos intentar demostrar la importancia que representa el mar para Chile, por cuanto ya todos la conocemos; bien sería tema de otro trabajo, ya que nuestro país, como en alguna oportunidad dijera Gonzalo Bulnes, "más que un país es una costa" lo cual muestra muy claramente la dependencia que tenemos de este vital elemento.

En muchas oportunidades nos ha tocado escuchar las críticas que se formulan contra los diversos gobiernos que ha tenido el país, en las cuales se les reprocha ácidamente el "descuido" de nuestros intereses marítimos. Se dice que hemos sido gobernados por abogados con mentalidad de agricultores; que permanentemente le damos la espalda al mar, y que esto se debe, en gran medida a que el chileno le teme al mar. Este temor, de ser cierto, nos parece que se podría atribuir a que se le conoce poco y, por tanto, casi sería justificable que desconfiáramos de lo desconocido.

Retomando las críticas a nuestros gobernantes, en esta oportunidad nos proponemos demostrar uno de los peligros en que se incurre al emitir juicios que implican generalizaciones, porque el caso de don Diego Portales no es el único y ni siquiera el primero de nuestra historia, que se preocupó de nuestros intereses marítimos, aun cuando, en aquellos tiempos no se los llamara con el mismo nombre.

La coincidencia de los pensamientos de Portales con los que sostenemos en el día de hoy, se refiere a que don Diego centró su atención en "el uso del mar" para beneficio de Chile, de su pueblo, y todo esto realizado por ciudadanos chilenos. Tendremos que recurrir a

la historia para demostrar palmariamente lo antes dicho; las realidades y coincidencias son tan evidentes, que salvadas las consideraciones que con el devenir del tiempo han significado el avance tecnológico, los problemas y soluciones marítimas siguen siendo dramáticamente las mismas, aunque cubiertas con nuevos ropajes, que son los que desconciertan, precisamente, a los no iniciados en esta filosofía del uso del mar, que no debiera tener nada de novedoso, por cuanto es sólo una reafirmación de antiguas constantes geomarítimas.

El concepto de los intereses marítimos contempla una gran cantidad de recursos y actividades que se pueden desarrollar en la superficie, en el interior y bajo el mar. Por otra parte, es evidente que el mar, al besar la costa, crea otro inmenso grupo de actividades relacionadas con él, pero que se realizan en tierra firme, creándose así una curiosa e interesante interdependencia entre los dos medios.

De las actividades que se realizan en la superficie del mar podemos mencionar, en primer lugar, la más conocida, que es el transporte marítimo, actividad de características vitales para nuestro país, en atención a que el noventa y cinco por ciento de nuestro comercio exterior se realiza por la vía marítima. Podemos mencionar también los deportes náuticos y las actividades de recreación de la población en este medio acuático. El mar es una fuente generadora de agua potable, ya sea en forma natural por evaporación o a través de procesos físico-químicos. Otra actividad sumamente antigua es la obtención de sal por destilación solar del agua de mar; éste es un recurso importante que nos brinda la naturaleza, aunque en este momento no presenta una significación económica destacada.

De las actividades que desarrollamos en el interior del mar, naturalmente, la pesca es la más antigua y la más importante. En un mundo que busca con desesperación cómo abastecerse de proteínas, el mar es sin duda una respuesta apropiada. A los peces, en todas sus formas, se acostumbra a llamarlos recursos renovables, por cuanto su regeneración permite al hombre explotar racionalmente este recurso sin agotarlo. Del mar es posible obtener energía y recursos minerales que se encuentran en suspensión en dicho elemento. Si bien esto último está en un período de experimentación, puede ser a corto plazo un recurso importante para un mundo sediento de nuevas formas de obtener energía no contaminante. También en el mar se encuentra una gran flora marina que ya está siendo explotada en forma industrial, en particular las algas, dando trabajo cada vez a un mayor número de personas.

En las actividades que se realizan en el fondo marino es frecuente mencionar, en primer lugar, la extracción de recursos energéticos, siendo los más conocidos los hidrocarburos, el carbón y el gas. Nuestro país los explota desde hace varios años. También en el fondo marino se encuentra abundante pesca y se extraen moluscos y crustáceos. Se están desarrollando grandes complejos industriales para explotar recursos existentes en los llamados nódulos polimetálicos, las fumarolas hidrotermales y los fangos metalíferos, todos ellos ricos en minerales.

En la costa existe otro gran cúmulo de actividades que se relacionan con el mar. El puerto, mal llamado terminal marítimo por algunos, ya que en el puerto no termina nada, es un lugar donde confluyen todos los bienes que se comercializan por la vía acuática, es decir, es el lugar donde se reciben, almacenan y despachan mercaderías que continúan o que llegan por mar.

A continuación mencionaremos la industria marítima, representada por la actividad de construcción y reparación de buques y embarcaciones de cualquier tonelaje. También, en la costa se realizan actividades educacionales para preparar a todos los que trabajan en las

actividades a que da origen el mar, para poder usarlo en plenitud. Hay otras actividades de carácter científico que se relacionan con un mejor conocimiento del mar, sus recursos y una actividad de carácter ecológico destinada a preservar para las futuras generaciones este gran recurso que nos ha brindado la naturaleza.

Pero el uso del mar lleva consigo una gran variedad de problemas de carácter económico, político y militar, que son —justamente— en los que se puede ver con mayor claridad el aporte sustantivo que en su oportunidad realizó Portales, cuando con su gran genio creativo intuyó la importancia que el mar tenía para la república y actuó en consecuencia, como veremos más adelante.

* * *

No es nuestra intención describir detalladamente la vida, demasiado corta, por desgracia, del gran estadista que fuera don Diego Portales. Sin embargo, en este apretado resumen es conveniente destacar algunas de sus características más notables, para formarnos una semblanza del personaje.

Portales llamó la atención de sus contemporáneos desde su niñez, cuando su carácter y temperamento lo distinguieron de sus condiscípulos. Poseía una vivacidad sorprendente para su edad. Se dice que todo lo aprendía con gran rapidez y buscaba el conocimiento profundo de las materias y cosas que le enseñaban. A sus compañeros de curso les costaba gran trabajo comprenderlo y seguirlo en sus lucubraciones intelectuales. A esta rapidez intelectual se asocia un gran ingenio e intuición innata. Rápido para responder y atacar verbalmente, lo vuelve atrevido y hasta un poco burlón con los más remolones de su época.

En su instrucción, que fue eminentemente práctica, se dice que buscó preferentemente y con gran avidez la comprensión de la historia; como todos los grandes hombres, vio en ella la única fuente donde se pueda beber: en la experiencia de la vida y en el conocimiento de los hombres. Esto es destacable en su personalidad; fue un gran conocedor de los hombres de su tiempo y los utilizó oportuna y consecuentemente.

Las opiniones de los biógrafos de Portales tienen juicios contradictorios respecto de las ideas políticas que sustentó Portales; pareciera que gran parte de la actividad pública desarrollada por el genio se habría debido a "súbitos golpes de intuición, antes que a conceptos bien madurados". Esto nos parece algo injusto, porque a nuestro protagonista lo conocemos fundamentalmente por su epistolario y por las obras de carácter político que legó a sus sucesores, y cuyos efectos perduran hasta nuestros días.

En Portales, los ejemplos que le ofrecía la historia universal, en particular la institucionalidad británica, le parecen decisivos y dignos de imitarse, lo cual se deduce de sus conversaciones con Bello. También es interesante considerar que muchos de los que han estudiado a fondo al personaje, en particular Encina, frecuentemente hacen un paralelo de sus logros, con Disraeli, ese gran judío que se convirtió en el más inglés de los ingleses.

En nuestros días habría sido muy fácil conocer a fondo las raíces del pensamiento de Portales y sus proyecciones; los medios de comunicación masiva lo habrían entrevistado, los periodistas de todas las tendencias lo habrían acorralado con sus preguntas, las entrevistas en televisión habrían grabado su recia personalidad y las editoriales de diarios y empresas periodísticas se habrían disputado sus escritos.



FIRMA DE DON DIEGO PORTALES

En cambio, él utilizó lo que se usaba en la época, su correspondencia particular; allí vertió gran parte de su pensamiento, que es la base para nuestra apreciación actual sobre sus geniales concepciones sobre el país, sus capacidades y sus virtudes; como también de sus limitaciones. Se puede decir con propiedad que fue el primer ciudadano que pensó en la idea de hacer de Chile una gran nación.

Ese gran conocimiento que tenía de los hombres le permitió emplearlos en el momento preciso y en el lugar que realmente podían brindar un mejor resultado, tanto en la administración como en el gobierno, la diplomacia, la milicia y la educación. De todo esto existen testimonios fidedignos, que sería largo enumerar.

Otro rasgo importante de la personalidad de Portales lo destaca Encina cuando escribe: "Portales encontró en el comercio una verdadera válvula de escape al exceso de energía de su voluntad, aún no encauzada en el sentido político. Es una extraña vocación que cree innata y que no le abandonará. Por una extraña aberración entre el estímulo y la aptitud, Portales creyó siempre que él era un comerciante, a pesar de sus repetidos fracasos en este campo".

Es a través de este campo de su vida privada que Portales se vinculó a la actividad marítima. En aquel tiempo, comunicaciones eficientes sólo se podían lograr a través de la vía marítima; las terrestres eran muy lentas e inseguras. En sus viajes a Perú, donde residió y emprendió actividades comerciales, pudo apreciar las debilidades del comercio y la gran dependencia que las nuevas naciones tenían de la vía marítima tanto en el desarrollo y bienestar de sus poblaciones como en su supervivencia como naciones libres y soberanas.

En la práctica de la actividad comercial adquirió el hábito de enfrentar, como empresario privado, cualquier dificultad que se le presentara en sus negocios. Acostumbraba a llamar muy claramente a las cosas por su nombre y decirlas cara a cara, aun cuando también mandaba muchos recados por carta, especialmente a sus amigos. Tenía la característica, a decir de los que lo conocieron, de descubrir muy rápidamente cual era el lado favorable de cualquier asunto y los adversos de toda situación, junto con la de sus aliados y adversarios; esto le proporcionaba una gran ventaja para decidir correcta y oportunamente.

Hablando de su personalidad, se dice también que era muy decidido para actuar; donde era necesario destruir, arrancaba de raíz. Donde quería fundar creaba instituciones que perduraron casi un siglo, cuya influencia perdura hasta nuestros días. Bajo su voluntad el país se acomodó a su mandato, aunque no lo realizara todo personalmente. Siempre le gustó un segundo plano, aunque de carácter ejecutivo, como lo conoceríamos ahora.

Un violento contraste se aprecia entre la actividad pública y la privada de Portales. En la actividad gubernativa fue, en reiteradas oportunidades, severo, rígido e inflexible; en cambio, como persona era cálido y muy amigo de sus amigos, a quienes les dispensa grandes cuidados y preocupaciones. Separa también su vida privada de la del hombre público. También es destacable decir que fue una persona que no se dejaba influenciar por el qué dirán, aspecto que tanto nos afecta a los chilenos. En una de sus cartas podemos leer su pensamiento en este aspecto: "No soy —escribe— de los que se curan de las imputaciones del público, y su merced puede pensar lo que le dé la gana..."

El poder, como tal, nunca atrajo a Portales, pero lo utilizó con gran inteligencia para los fines que se propuso. En primer lugar, pensó que para que Chile fuera respetado en el concierto de las naciones, era indispensable que en el país reinara el orden en todas sus actividades; por tanto, lo primero que debían suprimirse eran las revueltas y las conspiraciones, tan en boga en la América morena.

Todas las tareas y empresas que se propone las realiza con gran altura de miras, siempre pensando en las grandes tareas y dejando los detalles para que los completaran otros que lo acompañarán siempre en sus empresas. Alguien dijo que la grandeza de Portales no reside en la obra realizada sino en el contenido por desenvolver. De los esbozos que trazaró surgió una estructura política y un alma nacional, cuya vitalidad y duración excedieron a la base étnica que lo sustentaba.

Por esas cosas extrañas del destino, fue su asesinato lo que provocó la reacción del pueblo, que no era proclive a realizar una guerra, que no comprendía, contra la Confederación. Sin el horror que causó su crimen, una infamia que abofeteó el rostro del ejército, es muy difícil que hubiera nacido en el país el concepto de pundonor y de la lealtad militar que se verá en las próximas campañas que registra nuestra historia. En la epopeya de Prat en Iquique hay para algunos una gran similitud; la pérdida de un gran líder hace reaccionar al pueblo y tomar las armas con decisión y valentía.

Es paradójico que nosotros nos estemos apoyando en los hechos que nos narra la historia para reconstruir parte del legado del genio de Portales, porque justamente, para éste, lo histórico, lo muerto, carece de significación. El recuerdo como algo activo no existe para él. Cuentan los que lo conocieron que camino del patíbulo, el coronel Necochea le hablaba de la traición de Vidaurre; el ministro le contestó: "No hablemos del pasado, hablemos del futuro...". Un antiguo adagio popular dice: "aquellos que no recuerdan el pasado están condenados a vivirlo de nuevo".



DON DIEGO PORTALES Y PALAZUELOS
OLEO DE EDUARDO ARMSTRONG

Portales y los intereses marítimos

Cuando Portales llegó a relacionarse con el gobierno, el país contaba con una Ley de Libertad de Comercio y Navegación, la cual fue una de las primeras acciones legislativas que se realizaron en el país, ya en el año 1811, en la cual se concedían franquicias para el desarrollo y fomento de astilleros, y la internación libre de derechos aduaneros a las mercaderías y bienes procedentes del extranjero.

Esta inteligente medida de fomento marítimo no alcanzó a brindar fruto, debido, como sabemos, a que durante la Reconquista española se dejó sin efecto todas las disposiciones que se habían dictado, y sólo fue posible volver a tomar el camino correcto una vez que se consolidó la independencia definitiva, años más tarde.

Portales adoptó o inspiró una gran cantidad de medidas destinadas al fortalecimiento de nuestra marina mercante, las cuales progresivamente se fueron introduciendo en la legislación. El resultado de éstas fue prácticamente nulo, no porque fueran inapropiadas, sino que sus expectativas se frustraron por la dramática pobreza y miseria en que se encontraba sumido el país, como consecuencia de los esfuerzos a que lo había sometido O'Higgins, como también por la incapacidad de los gobiernos que le sucedieron.

La intuición de Portales sobre el porvenir hacía del mar el objetivo prioritario de la política exterior de Chile; con ello, el gran estadista estaba siguiendo la gran corriente histórica universal, pero en oposición a la idiosincrasia racial del país, que terminó por entorpecer sus acciones.

El Gran Ministro le concedió gran importancia a la reorganización de la marina de guerra y a la marina mercante como factores gravitantes de la seguridad nacional y del desarrollo del comercio y la navegación. En una carta a su amigo Garfias se expresaba así: "Yo encuentro en nuestra posición más necesario 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 acorazado de cuatro cañones, que mientras armábamos un buque desarmado estaría ya en disposición de partirse con sus presas sin zozobra. Diga Ud. al ministro que si yo me inclinara a hacer fortuna sin reparar en medios, nunca pensaría en otra cosa que en poner 100 hombres armados a bordo de uno o más buques mercantes para ir con toda flema y calma a sacarme de 10 a 12 mil quintales de cobre, que nunca faltan en los puertos despoblados de la provincia de Coquimbo. A ésta e iguales empresas alienta el saber que en la república no hay buque de guerra de ningún 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 le infunde respeto y también gratitud cuando se les haga ver esta medida por el lado de que tiende a cuidarlos y protegerlos".

Más adelante, en otra carta dirigida al presidente Prieto, le exponía su pensamiento respecto de la necesidad de realizar un empréstito interno para adquirir y organizar una escuadra; lo exponía así: "El gobierno creería encontrar una grave responsabilidad si desatendiese por más tiempo la necesidad en que se halla la república de una fuerza naval que resguarde nuestras extensas costas, desprovistas de todo género de defensa, que vigile nuestro comercio exterior. Y no bastando a llenar nuestro objeto las embarazosas imposiciones de nuevas cargas y contribuciones, el gobierno, antes de recurrir a este último arbitrio, ha querido probar si sería posible levantar entre los capitalistas chilenos y extranjeros establecidos en Chile, un empréstito del valor de 400.000 pesos, suma que juzgada bastaría para la compra y avío de una fuerza naval competente. Antes de dirigirse al cuerpo legislativo a fin de que se faculte para la realización de este plan y señale los fondos para el pago de los intereses y amortización del empréstito, ha tenido a bien dirigirse previamente a aquellos individuos en que se supone facilidad y disposición para proporcionarnos al Estado esa suma...".

En relación con la marina mercante, incipiente en aquella época, por su gestión, el 28 de julio de 1836 se promulgó una ley que completó y reglamentó las medidas de fomento ya consultadas en las de cabotaje, comercio de internación y otras dictadas anteriormente. Todo buque construido en astilleros nacionales o extranjeros que llegase a ser propiedad de chilenos naturales o legales, por este solo hecho eran considerados chilenos.

En la reglamentación de la matrícula y patente se exigió que la tripulación de los buques se compusiera a lo menos de una cuarta parte de marineros chilenos, proporción que debía elevarse a la mitad desde el 1° de enero de 1838 y a las tres cuartas partes desde

igual fecha en 1840; después de doce años de publicada esta ley, los capitanes debían ser chilenos; pero la exigencia de nacionalidad se cumplía respecto de los extranjeros, con un año de servicio durante la guerra y tres durante la paz, en la armada nacional.

Todo buque chileno debía llevar a bordo y mantener a su costa un alumno de la Escuela Náutica de Valparaíso, o de las que el gobierno estableciera en otro lugar de la república, y era obligación del capitán instruirlo en maniobra y en la práctica de navegación.

En una de las medidas transitorias se declara que continuaban gozando de los privilegios concedidos a los buques chilenos, los pertenecientes a extranjeros que poseían patente; y en otra se consultó cierta elasticidad en la cuota obligatoria de marinería nacional en caso de guerra.

Es interesante tener presente que el ministro, al estimular las medidas tendientes a proteger la industria marítima, se percató ya en esa época, y perdura hasta estos días, que cualquier legislación que se relacione con transporte marítimo, inevitablemente entra en conflicto con diversos intereses sectoriales, tales como comercio exterior, políticas tributarias, industria local, acción social, intereses de potencias marítimas extranjeras y, por último, con la seguridad nacional.

En este sentido, con motivo de una solicitud de Patrickson, en la cual pedía a nombre de la firma inglesa que dirigía, autorización para transbordar a otro buque extranjero ciertas mercaderías, extendiendo con disimulo a la bandera extranjera el derecho de hacer el cabotaje, en otras de sus cartas señala lo siguiente. "Tampoco se debe permitir la explotación del país por los que se incorporaren a él. Por consiguiente, el cabotaje debe reservarse al nacional". Más adelante expresa: "... escandaliza ver a esos extranjeros presentarse con toda arrogancia a robar a los chilenos el único bien que poseen, con exclusión de ellos, y cuya posesión supo respetar el mismo don Francisco Antonio Pinto", el comercio de cabotaje, que en todas partes del mundo está estrictamente reservado a los buques nacionales".

Respecto de lo anterior, Encina analiza el pensamiento de Portales en los términos que reproducimos a continuación: "El desarrollo económico del país debe defenderse dentro del país con la aduana y fuera con la sagacidad, la astucia, el bluff y con la guerra misma. Chile



VALPARAISO HACIA 1835, OLEO DE CHARLES WOOD

no puede abandonar una ventaja alcanzada ni renunciar a una expectativa, mientras tenga fuerzas con que imponerlas, si los primeros recursos no bastan. Frente a los derechos aduaneros prohibitivos que el Perú piensa establecer para la mercadería procedente de Chile, aconseja al gobierno una política de enérgico bluff, la misma, fase por fase, que Disraeli desarrollará en el escenario mundial años más tarde. Pero el bluff, si se quiere evitar la guerra; debe siempre estar respaldado por la fuerza; una nación, además, no puede quedar en ridículo. El 4 de septiembre de 1832, Portales plantea de frente la guerra con el Perú, si insiste en su propósito de gravar con derechos diferenciales adversos a las mercaderías de procedencia chilena. No desconoce que legalmente, el Perú está en su derecho; pero Chile no puede ahogarse económicamente. La fuerza es para sobrevivir".

Entre los dos períodos en que Portales se alternó en el gobierno, pasó un período en Valparaíso; nada mejor que recurrir, al gran historiador, Vicuña Mackenna para que nos resuma la labor del Gran Ministro en Valparaíso; así expresa: "Dejaba en Valparaíso una huella profunda, como por donde quiera que se posaba su mente creadora, su incansable laboriosidad y su mano firme y organizadora. Todas las instituciones locales que han convertido a este gran pueblo en el emporio del Pacífico, tienen su germen en aquellos diez meses de la administración del ex dictador de la capital que era sólo un teniente-coronel y gobernador de la plaza de Valparaíso... Los almacenes francos, la escuela náutica, la protección al comercio nacional con sus intereses y sus industriales, ante quienes Portales, más de una vez, humilló la soberbia de los extranjeros, el arreglo de la marina de guerra, que en verdad no contaba entonces de un sólo bergantín, pero que él ensanchó más tarde hasta convertirla en una poderosa escuadra, el establecimiento de la policía urbana, la administración local, la aduana, el cabotaje, la moralización de las clases inferiores del pueblo por la severidad de los castigos y el enrolamiento en la guardia cívica, la transformación de la misma de aquella plaza militar en una poderosa provincia..."

El ministro, como nos informa Vicuña Mackenna, se preocupó de abrir una Escuela Náutica; en una carta de marzo de 1832, le comentaba a Garfias sus inquietudes a este respecto en los siguientes párrafos.

"Es una academia náutica en que antes de dos años tendremos 100 pilotos para emplear en más de 50 buques mercantes que vienen a Chile mandados por extranjeros, lo cual 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 se sacará los guardiamarinas que haya menester y contará con oficiales científicos en todos los casos".

"Da pudor ver que no haya un subalterno ni un guardiamarina de los actuales, que sepa algo de pilotaje y que sepan apenas de maniobras, una y otra van a aprenderse en la Escuela Náutica. No se diga que el Colegio Militar de Santiago va a dar guardiamarinas y Oficiales de Marina: es cierto que allí se aprenden los primeros principios elementales, pero después tendrán que gastar mucho tiempo en la práctica, cuando aquí todo se va enseñando a un tiempo. A más el Colegio no daría pilotos para los buques mercantes, y se puede asegurar con certeza que los jóvenes que vienen del Colegio Militar sabiendo aritmética, álgebra, geometría, trigonometría plana y esférica, se quedarían como vinieron, porque a bordo nada avanzarían con los comandantes de los buques que nada les enseñarían, o porque no saben o porque dirían con razón que eran comandantes de buques y no maestros; de manera que los jóvenes aprenderían mucho de la maniobra por la costumbre de verla y, en fin, querer que sean marinos con lo que aprendían en el Colegio Militar sería lo mismo que pretender que lo fuese todo ese cardumen de agrimensores que han estudiado la parte de matemáticas que se enseña en la Academia Militar".

"Si el gobierno quiere, yo me encargaré de la Inspección de la Escuela Náutica por los primeros 6 meses o hasta dejarla en marcha; si no lo quiere, puede acometer esa inspección el Comandante General de Marina y el Cabildo. El Perú, en el medio de sus agonías y de un déficit que asciende a casi otro tanto de sus rentas, mantiene una Academia brillante, y Chile ¿por qué a tan poca costa no se proporcionará un bien de tanto tamaño?"

"El proyecto de reglamento que incluyo, tiene muchos vacíos y no está por cierto en el idioma reglamentario; pero es obra de una hora mejorarlo. En fin, si por desgracia se oponen razones o inconvenientes, comuníquemelos Ud. para contestarlos"

"Nada importa que se acometa la Inspección de la Academia; porque yo puedo ir a ella todos los días de entrometido, seguro que no me echarán para fuera 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".

La Academia Náutica comenzó a funcionar en 1834, con el apoyo de la Ilustre Municipalidad de Valparaíso y el importante apoyo de los vecinos. Su primer director fue don José Villegas, ex comandante de la fragata de guerra *Prueba*.

Otro rasgo interesantísimo de Portales, que lo retrata de cuerpo entero respecto a su sensibilidad para entender la política exterior de los países, lo encontramos en un comentario que, por otra carta, le hiciera desde Lima a su gran amigo J.M. Cea, en relación a una simple noticia periodística —que era sumamente escueta en esa época— respecto de la declaración que formulara el presidente Monroe. En ella señala: "Los periódicos traen agradables noticias para la marcha de la revolución de toda América. Parece algo confirmado que los Estados Unidos reconocen la independencia americana. Aunque no he hablado con nadie sobre este particular, voy a darle mi opinión. El Presidente de la Federación de Norte América, Mr. Monroe, ha dicho 'Se reconoce que la América es para éstos'. ¡Cuidado con salir de una dominación para caer en otra! Hay que desconfiar de estos señores que muy bien aprueban la obra de nuestros campeones de liberación, sin habernos ayudado en nada: he aquí la causa de mi temor. ¿Por qué este afán de Estados Unidos en acreditar ministros, delegados, y en reconocer la independencia de América, sin molestarse ellos en nada? ¡Vaya un sistema curioso, mi amigo! Yo creo que todo obedece a un plan combinado de antemano, y este sería así: hacer la conquista de América, no por las armas, sino por la influencia en toda esfera. Esto sucederá, tal vez hoy no, pero mañana sí. No conviene dejarse halagar por estos dulces que los niños suelen comer con gusto, sin cuidarse de un envenenamiento".

Portales y la Confederación Peruano-boliviana

Era conocido el hábito de los peruanos de no considerar en un plano de igualdad a cualquier pueblo que hubiera pertenecido o formado parte del virreinato; es así como a menudo en los salones limeños se mencionaba: "cuando en Lima los mulatos andaban con medias de seda, los caballeros de Chile andaban con ojotas y en Argentina a patas". Unido a este ancestral desprecio, se mencionan tres aspectos de carácter económico, que desde hacía bastante tiempo venía causando rozamientos entre Chile y Perú.

Perú adeudaba a Chile un millón quinientos mil pesos, que le había cedido del préstamo contratado en Londres en 1822; con los intereses calculados a la fecha de 1827, el préstamo ascendía a 1.734.680 pesos. Le adeudaba, además, los gastos originados por la Expedición libertadora y los cruceros marítimos desde 1819, unos 10.095.000 pesos que la economía chilena había sufragado con grandes sacrificios.

La segunda dificultad era de orden económico. Perú, desde la colonia había sido el mercado para la producción agrícola chilena. Desde 1824, Perú había elevado los derechos aduaneros. Por ejemplo, el trigo subió de doce centavos que se pagaba en la colonia, a tres pesos por fanega, precio exorbitante para la época.

La tercera dificultad era de carácter comercial. Chile, a través de O'Higgins, trató de convertir a Valparaíso en depósito del comercio del Pacífico y estableció los depósitos francos. Sucesivas leyes ampliaron estas garantías. El orden y la seguridad de Valparaíso hicieron el resto. Al contrario, el Callao, centro de motines y desórdenes, decayó. Esto movió a Perú a establecer derechos a todas las mercaderías que provenían desde Valparaíso. Chile trató de negociar al respecto, pero los peruanos rehuyeron el problema.

Portales estableció claramente su pensamiento respecto de la Confederación, en carta que le dirigiera a Manuel Blanco Encalada, el 10 de septiembre de 1836, señalando: "La posición de Chile frente a la Confederación Perú-Boliviana es insostenible. No puede ser tolerada ni por el pueblo ni por el gobierno, porque ello equivaldría a un suicidio. No podemos mirar sin inquietud, y la mayor alarma, la existencia de dos pueblos confederados y que, a la larga, por la comunidad de origen; lengua, hábitos, religión, ideas, costumbres, formarán, como es natural, un solo núcleo. Unidos estos Estados, aun cuando no sea más que momentáneamente, serán siempre más que Chile en todo orden de cuestiones y circunstancias".

"En el supuesto, que prevaleciera la Confederación a su actual organizador, y ella fuera dirigida por un hombre menos capaz que Santa Cruz, la existencia de Chile se vería comprometida. Si por acaso, a la falta de una autoridad fuerte en la Confederación, se siguiera en ella un período de guerras intestinas que fuese obra del caudillaje y no tuviese por fin la disolución de la Confederación, todavía ésta, en plena anarquía, sería más poderosa que la república".

"Santa Cruz está persuadido de esta verdad; conoce perfectamente que por ahora, cuando no ha cimentado su poder, ofrece flancos sumamente débiles, y esos flancos son los puertos de Chile y Ecuador. Ve otro punto más lejano e inaccesible que lo amenaza y es la Confederación de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Por las regiones que fueron el Alto Perú es difícil arrogar a Lima y a la capital boliviana, en un sentido militar, pero el cierre de las fronteras platenses no dejará de dañarle por una parte, y no le permitirá concentrar un ejército en un punto, sino repartirlo en dos o tres frentes: en el que prepare Chile, en el que se le oponga Ecuador o en el sur que le presente Rosas".

"El éxito de Santa Cruz consiste en no dar ocasión a una guerra antes que su poder se haya afirmado; entrará en las más humillantes transacciones para evitar los efectos de una campaña, porque sabe que ella despertará los sentimientos nacionalistas que ha dominado, haciéndoles perder en la opinión".

"Todos los medios que están a su alcance han prolongado una polémica diplomática que el gobierno ha aceptado únicamente para ganar tiempo y para armarnos, pero no debemos prolongar ya por más tiempo, porque sirve igualmente a Santa Cruz para prepararse a una guerra exterior. Está, pues, en nuestro interés terminar con la ventaja que damos al enemigo".

"La Confederación debe desaparecer para siempre jamás del escenario de América. Por su extensión geográfica; por su mayor población blanca; por sus riquezas conjuntas del Perú y Bolivia, apenas explotadas ahora; por el dominio que la nueva organización trataría de ejercer en el Pacífico, arrebatándonoslo; por el mayor número también de gente ilustrada

de raza blanca, muy vinculada a las familias de mayor influjo en España que se encuentran en Lima; por la mayor inteligencia de sus hombres públicos, si bien de menos carácter que los chilenos; por todas estas razones, la Confederación ahogaría a Chile antes de muy poco. Cree el gobierno, y éste es también un juicio personal mío, que Chile sería o una dependencia de la Confederación como lo es hoy Perú, o bien la repulsa de la obra ideada con tanta inteligencia por Santa Cruz, debe ser absoluta. La conquista de Chile no se hará por las armas en caso de Chile ser vencido en la campaña que Ud. mandará. Todavía le conservará su independencia política...".

Esta carta es muy importante y clarificadora de su posición respecto del equilibrio de potenciales que debería existir entre las potencias sudamericanas, dentro de los límites geográfico-políticos que heredó cada nación cuando nació a la vida independiente.

La gran censura que Portales le hace a Santa Cruz se deriva, justamente, de que el Protector intentó romper este equilibrio al formar una nación demasiado grande, ante la cual Chile no habría podido sobrevivir.

Chile era una nación de un poco más de un millón de habitantes, y su ejército no superaba los tres mil hombres, pero la guardia nacional podría aumentarse hasta llegar a armar unos veinticinco mil hombres, de contarse con los fondos correspondientes.

Ya se ha expresado que Santa Cruz deseaba ganar tiempo y aplazar el conflicto; en cambio, Portales necesitaba precipitarlo. Chile, como constante histórica, no quería la guerra. Su voluntad militar siempre ha sido lenta en despertar. Aún se encontraban muy presentes las heridas que dejaron las luchas de la independencia, la campaña libertadora del Perú y las guerras internas, todas las cuales estaban en contra de la idiosincrasia nacional. Existía, por tanto, un evidente deseo de reposo y tranquilidad. Así, Portales se vio en la necesidad de despertar la voluntad guerrera del pueblo, que se encontraba adormecida, al



DON DIEGO PORTALES EXPLICA AL PRESIDENTE PRIETO Y AL CONSEJO DE ESTADO LAS RAZONES POR LAS CUALES CHILE DEBE DECLARAR LA GUERRA A LA CONFEDERACION PERUANO-BOLIVIANA (OLEO EXISTENTE EN LA PRESIDENCIA DE CHILE)

que sólo después de su asesinato y del Tratado de Paucarpata se le ve reaccionar con violencia.

El dominio del mar era decisivo en este conflicto; esto lo comprendió con mucha claridad Portales. Mientras Santa Cruz lo conservara nada tenía que temer, y el enorme desequilibrio de fuerzas existentes le proporcionaba una confianza adicional;. En Perú, por problemas políticos, la Marina había sido partidaria de Salaberry; por tanto, Santa Cruz, una vez que obtuvo el triunfo, se vio enfrentado y al dilema de renovar o dismantelar a los buques de la Marina. Finalmente se decidió por algo más práctico, que fue amarrar los buques. El ministro Portales tenía conocimiento de este problema, y con su característica rapidez mental y genialidad concibió el proyecto de apoderarse de los buques peruanos, operando por sorpresa desde su mismo lugar de amarre.

Respecto de esto último, algunos historiadores han realizado un paralelo entre la audacia del ministro y las hazañas que realizara Cochrane. La analogía existe y es válida.

Por otra parte, también se ha especulado mucho respecto de la decisión de Portales de combatir al Protector. Sus contemporáneos dicen que fue una temeridad y rayana en la locura, si se tienen presente las grandes diferencias de potenciales de todo orden que existían, entre los dos contendientes.

Garrido fue seleccionado para llevar a cabo la tarea de apoderarse de la escuadra, y lo realizó hábilmente con gran audacia y aplomo. El resto de la historia es conocido y digamos sólo que si Garrido se hubiera atenido a las instrucciones que se le dieron y no hubiera

sucumbido a la tentación de actuar como diplomático, los resultados pudieron haber sido diferentes. Con la captura de los tres buques en el Callao, sumados a dos de Freire, el dominio del mar se había logrado y la seguridad nacional quedaba resguardada.

Posteriormente, el Gran Ministro eligió cómo comandante en jefe al Almirante don Manuel Blanco Encalada. Este, se dice, era un personaje muy caballeroso y amable, que estaba astiado de honores y no se distinguía precisamente por su sagacidad como jefe militar. Al ministro sólo le importaba, por una parte, destruir un caudillo y no crear a otro en casa. Los acontecimientos le dieron la razón. Poco antes del zarpe de la escuadra, Portales aconsejaba a Blanco como sigue: "...pero mientras el bloqueo se declara en Santiago y se comunica a Ud., no debe estarse, como se dice, mirando entrar y salir buques sino hostilizando; debe Ud. tomar buques peruanos, hacer hostilidades en los puertos, desembarcar donde no



MONUMENTO A LA MEMORIA DE DON DIEGO PORTALES
PLAZA DE LA CONSTITUCION, SANTIAGO

haya guarnición que se lo impida, apoderarse de las propiedades fiscales donde pueda, etc.

"Mucho encargo a Ud., mi amigo, la vigilancia contra las arterías y maniobras del cholo, una disciplina estricta y el ir cambiando por marineros chilenos todos los que no sean, serán el dique que podamos oponer a las acechanzas del más inmundo de los mandones...

"Adiós, por última vez; no venga Ud. sin glorias de algún género, porque con la batería de San Antonio mando echar a pique la escuadra con Almirante y todo..."

La historia nos recuerda que Egaña desarrolló, desde su arribo al Perú, una serie de gestiones que no podían tener otro destino que la guerra entre ambos países, por cuanto la disolución de la Confederación —exigencia ineludible de Chile— era inaceptable para Santa Cruz.

Por su parte, el gobierno británico intervino no sólo en las negociaciones que le solicitó oportunamente Santa Cruz, sino que también ejerció gran presión sobre el gobierno chileno para forzarlo a aceptar una paz negociada. Más aún, su Almirante intentó inmovilizar a la escuadra chilena en el Callao, por ser ésta la única que proporcionaba una superioridad entre los contendores. El dominio del mar es y seguirá siendo una constante histórica para los chilenos; es una razón de supervivencia para este pueblo, cuyo núcleo se encuentra entre la cordillera y el mar, entre el desierto y los hielos eternos.

Reflexiones finales

Portales intentó, en su época, expandir el comercio exterior del país. Buscó con sentido americanista una unión de los países que se liberaron de España, a través del comercio, mediante una verdadera y eficaz unión aduanera que permitiera proteger las incipientes economías que todos estaban empeñados en estructurar. El comercio exigía, naturalmente, concesiones recíprocas o igualdad de oportunidades en aspectos de la navegación, que era el medio más expedito para realizar el comercio en ese momento.

Esta verdadera protección aduanera estaba orientada a detener el arrollador avance del comercio europeo y norteamericano, que estaba inundando nuestros mercados y creando una gran dependencia. Existían pocos visionarios que apreciaran esta situación con ojos de un estadista de corte nacionalista.

Al producirse un despegue del comercio por la vía marítima, y al tener asegurada la compra de la producción, era lógico suponer que a esto se agregaría el desarrollo consecuente de la industria y la agricultura. Portales luchó por crear una escuela náutica y por salvar a nuestra marina mercante de la tenaz y mejor preparada competencia europea. Como sabemos, esta hábil interpretación de la situación, desgraciadamente, no fue comprendida, y así vemos cómo Chile se convirtió en un asiduo cliente de las economías europeas, de quien pasó a depender.

A Portales nunca le gustó sobresalir en política interna, y algo parecido le sucede en el aspecto militar. Por sus actuaciones y, principalmente, por los resultados obtenidos, se encuentran en él todas las dotes del genio militar. Mencionaremos, sólo de paso, la captura de la escuadra peruana en el Callao y la de Freire en Chiloé, con un escaso contingente de tropas. Todo esto lo planeó hasta los más mínimos detalles. Destacan su concepción audaz e innovadora, casi temeraria. Su gran conocimiento de los hombres le permite dirigirlos hacia empresas superiores, con una visión que se acostumbra a asignarle a los Grandes Capitanes.

No hemos encontrado testimonios de que Portales se haya aplicado al estudio de alguna técnica militar, ni tampoco en su frondoso epistolario se encuentran referencias al

respecto, con la única excepción que hace al tomar el mando de los batallones cívicos de Valparaíso. El genio es algo innato, no es posible crearlo. Pero sí se puede aprender a visualizar la importancia de las constantes geomarítimas que enmarcan nuestro destino como pueblo.

Nos parece que, periódicamente, debiéramos volver a releer las cartas de este gran estadista, no sólo porque la historia se repita, como afirman algunos, sino porque renuevan nuestro amor patrio, nos llenan de optimismo, en contra de los agoreros que a diario encuentran todo malo, y nos hacen pensar que en esta "copia feliz del edén" existen los elementos necesarios para hacerla una gran nación, como la soñara Portales.

BIBLIOGRAFIA

- BENJAMÍN VICUÑA MACKENNA: *Vida de don Diego Portales*.
- RAMÓN SOTOMAYOR VALDÉS: *Historia de Chile bajo el gobierno del general Joaquín Prieto*, impr. Esmeralda, Santiago, 1903, 4 Vol.
- ERNESTO DE LA CRUZ: *Epistolario de don Diego Portales*.
- CARLOS WALKER MARTÍNEZ: *Portales*.
- FRANCISCO A. ENCINA: *Portales. Introducción a la historia de la época de Diego Portales*, Edit. Nascimento, Santiago, 1934.
- JULIA GARCÍA GAMES: *Portales, el predestinado*.
- MARÍA GRAHAM: *Diario de una inglesa en Chile*.
- AURELIO DÍAZ MEZA: *El advenimiento de Portales*. Edit. Ercilla, Santiago, 1932.
- JOSÉ ZAPIOLA: *Recuerdos de treinta años*, Impr. Nacional; 1886.
- VICENTE PÉREZ ROSALES: *Recuerdos del pasado*. Edit. Zig-Zag, 1882
- HERNÁN DÍAZ ARRIETA: (Alone): *Portales Intimo*.
- ALBERTO EDWARDS VIVES: *La fronda aristocrática. Partidos políticos*, Edit. Del Pacífico.
- DIEGO BARROS ARANA: *Historia General de Chile*, Ed. Jover, Santiago, 1884.
- RICHARD LONGEVILLE VOWELL: *Memorias de un oficial de marina inglés al servicio de Chile durante los años 1821-1829*, trad. de J. T. Medina y Zavala, Impr. Universitaria, Santiago, 1923.
- MELCHOR CONCHA Y TORO: *Chile durante los años 1824-1828*.
- FRANCISCO BILBAO: *Sociabilidad chilena*.
- JOSÉ V. LASTARRIA SANTANDER: *Portales, juicio histórico*, Edit. del Pacífico, Santiago, 1973.
- JORGE HUNEEUS GANA: *Portales (perfil histórico)*.
- LUIS ALBERTO SÁNCHEZ: *Diego Portales; pintado por sí mismo*, 1941.
- RAÚL SILVA CASTRO: *Ideas y confesiones de Portales*, Edit. del Pacífico, Santiago, 1954.
- ROBERTO HERNÁNDEZ PONCE: *Diego Portales. Vida y Tiempo*.

