

PAGINAS HISTORICAS

*Enrique Cordovez Pérez
Capitán de Corbeta*

Cuando hablamos de la historia de Chile, nuestra reflexión apunta normalmente hacia un pasado lejano. Inevitablemente evocamos aquellas personalidades cuya actuación influyó en los acontecimientos nacionales hasta fines del siglo XIX. Pero durante los últimos 90 años han ocurrido muchos cambios, tanto en el mundo como en nuestro país, y es un deber inexcusable para quien escribe dar testimonio de la obra de un marino que fue gestor de hechos perdurables para la vida nacional. Aunque no se pretende bosquejar una biografía de él, se invita al lector a comprobar la aseveración anterior a través de la selección de algunos de sus diversos escritos —recientemente desempolvados de un entretecho en Viña del Mar— los cuales tienen la virtud de transportarnos al ayer y legarnos una reflexión para el mañana.

Años 1895 a 1925

Mi padre, el Capitán de Navío Enrique Cordovez Madariaga (Q.E.P.D.), fue el sexto hijo de la familia de un médico. Circunstancialmente, nació en el fundo "La Higuera", de Parral, el 23 de noviembre de 1895. Efectuó sus primeros estudios en el colegio Mc Kay de Valparaíso e ingresó a la Escuela Naval en 1908. Llega al puesto de Guardiamarina de Estado Mayor en el crucero *Esmeralda*.

Anotaciones de una libreta personal nos describen con fidelidad las actividades de la Escuadra en agosto de 1915 y enero de 1916:

"Los días miércoles, durante la estadía en Tongoy, se efectuarán desembarcos generales de la Escuadra. En las tardes los Guardiamarinas, periódicamente hacen observación de correspondientes de sol para practicar. El lunes 16 se comienza la práctica de tiro con tubos de 47 y 20 mm sobre blanco tipo C; permaneciendo siempre invariable la forma como se desarrolla el ejercicio. En las tardes se siguen regímenes de Escuadra. Durante el mes se efectuarán dos lanzamientos con blanco remolcado y buque en movimiento. El día 20 zarpe a Valparaíso con 'Em' y 'Bl', en el viaje efectúanse ejercicios de telémetro. Con fecha 23 zarpa la Escuadra a Coronel a rellenar carboneras... El 26 da fin al 'carboneo' con un total de 493.40 Tons. Al día siguiente, zarpa a Talcahuano con el Blanco en sucesión. El lunes 30 se comienza una última semana de práctica con tubos de 47 y 20 mm antes del tiro de combate. El lunes 17 de enero de 1916 zarpa a las 10 A.M. la Escuadra, compuesta de los cruceros 'Esmeralda' y 'Chacabuco' (evoluciones tácticas)".

"Día 18 en la mañana sale 'Esm' a compensar compases. En la tarde del mismo día se comienza a dar cumplimiento al programa ideado por la Comandancia en Jefe, en lo referente a la Escuadrilla de embarcaciones que trabajan aisladamente en cada buque, en formaciones tácticas y evoluciones a remo; en navegación a Vela; práctica de vararse y baño a los tripulantes en la playa. En las noches se alternan los ejercicios de proyectores con luz de destello".

"Día 19: En las tardes se ejercitan las divisiones en los diversos zafarranchos, organizando los Oficiales de División sus Listas de Guardias respectivas...".

Previo a su destinación a Gran Bretaña, fue el último ayudante del Almirante Luis Gómez Carreño. Dicho jefe le obsequió su "Lista de Guardia", confeccionada de puño y letra por él mismo cuando trajo a Chile el *Almirante Latorre*, con la siguiente dedicatoria:

"Ayudante, esta Lista de Guardia cuando llegue Ud. a Almirante será un recuerdo histórico y su Escuadra con unidades modernas mirará con respeto lo que nosotros hicimos por nuestra gloriosa Marina".

A continuación un extracto de sus "Apuntes sobre claves" (de criptografía) que datan de 1924, en el E.M.A:

"Según referencias que provienen de la Marina Inglesa me he podido informar que hoy día las comunicaciones en general mejor que nunca, han sido elevadas después de la guerra, al plano que les corresponde según la importancia que les tocó durante las operaciones... entreparéntesis nada hemos hecho todavía en educar al personal de radiotelegrafistas en las recepciones cruzadas, o sea, entender una comunicación entre varias señales que llegan a su oído y tantas otras enseñanzas que son propias de las operaciones en tiempo de Guerra; los aviadores necesitan también adiestramiento, ser enseñados y exactamente al día sobre el plan de comunicaciones e informes secretos adoptados por la Marina y el Ejército, para que el cumplimiento de sus comisiones lleve envuelta la iniciativa de secundar la acción de las comunicaciones, resolviendo muchas veces sólo en el aire y a la velocidad de sus motores las cosas que sean de interés. Extractando entonces hacia dónde deben encaminarse nuestras actividades, para organizar nuestro Servicio de Comunicaciones, salta a la vista que al elaborar el Plan de Guerra que emprenderá el Estado Mayor de la Armada..."

Años 1925 a 1939

Otras destinaciones importantes como Capitán de Corbeta fueron la designación como Ayudante del Almirante Ward en la primera y segunda Juntas de Gobierno en 1925; en el año 1927 se desempeña como segundo comandante de la *Baquedano*, en viaje de instrucción por los países de las tres Américas; un año más tarde será Comandante accidental del Cuartel N° 1 y le corresponde la organización de la nueva Escuela de Comunicaciones en dicho cuartel, para el que propone el nombre de Silva Palma. Sus mandos a flote fueron la escampavía *Yelcho* en 1925, con el grado de Teniente 1º, la flotilla hidrográfica compuesta por las escampavías *Aguila* y *Leucotón*, el destructor *Hyatt*, el buque-escuela *General Baquedano* y el petrolero *Rancagua*, como Capitán de Fragata. En el grado de Capitán de Navío ejerció su último mando en el Buque Madre de Submarinos *Araucano*, el año 1939.

Antes de tomar el mando del *Araucano*, su especialidad de navegante e hidrógrafo lo había llevado a desempeñarse como jefe del Departamento de Navegación durante cinco años. Esta actividad habría de trazar la ruta para el resto de sus actividades en la vida, siempre relacionada con la geografía, aun después de su retiro de la armada.

El 2 de abril de 1934 se dirige al señor Director del Litoral a propósito de la construcción de un pequeño pabellón en el sitio baldío del Departamento de Navegación:

"El pabellón cuya construcción se solicita vendrá a llenar en parte un antiguo y sentido anhelo del *Departamento de Navegación* *, que desde hace muchos años atrás necesita un local donde poder instalar los talleres que deben reparar el instrumental de hidrografía y navegación, y ahora, con la nueva organización, podrá también atender ciertas reparaciones

* Los subrayados que aparecen en las transcripciones son del autor.

de precisión de las máquinas de los faros. Los instrumentos de navegación han adquirido, desde un tiempo a esta parte, especial atención de talleres con el material de girocompases, cuyos equipos no han sido hasta la fecha en el país ni siquiera correctamente balanceados, por no disponer de los elementos (columpios principalmente) que son indispensables”

"La construcción se hará dentro de la más severa economía, apoyándose en los muros de dimensiones existentes y empleando los \$ 9.000.00 ya citados del presupuesto del año, ya que esta suma por lo reducida no permitiría construir ninguno de los faros de mayor necesidad que figuran en el programa de faros en proyecto, y que son los que conviene erigir en Cabo Pilar y Morro Gonzalo".

"Además, dentro del año actual no será posible iniciar construcciones por administración, ya que una vez que haya sido suplementado el presupuesto actual en la partida de Conservación y Reparación, procederemos de inmediato a reparar los faros que se encuentran en pésimo estado y amenazan derrumbes, como lo manifesté a Us. en mi oficio N°265 del 29 de febrero; trabajos donde se invertirán alrededor de \$ 150.000.00, cuidadoso y largo que probablemente se termine dentro del año".

El 4 de abril de 1934 se dirige al jefe del Departamento de Educación, sobre los cursos de Aplicación de Girocompases para Guardiamarinas de 1a Clase, arguyendo —entre otros aspectos— lo siguiente:

"Las razones que se sustentan son las mismas que el suscrito ha mantenido desde la fecha que se introdujeron en 1930 los Cursos de Ce. y de Giro, fecha en que los patrocinó desempeñándose como Inspector de Instrucción y Escuelas. Tales razones son, en resumen, que estos cursos favorecen en sumo grado:

a) El correcto desarrollo de los programas de la Escuela Naval, evitando atiborrar de conocimientos al cadete, los cuales después de un corto plazo olvidan.

b) Efectuar la enseñanza y preparación del gran bagaje de conocimientos que requiere el Oficial de Marina en forma gradual como la pedagogía y la experiencia naval aconsejan.

c) Los Cursos de Aplicación son de orden netamente prácticos, y persiguen familiarizar al Guardiamarina con instrumentos o conocimientos que debe obligadamente usar en su rol de Ayudante u Oficial de Cargo de buque chico antes de especializarse".

El 1° de octubre de 1934, como presidente de la Primera Comisión Examinadora de Tenientes 2° y Guardiamarinas de 1a Clase Ejecutiva, hace presente las siguientes observaciones:

"Se pudo comprobar que las notas que contienen las calificaciones reglamentarias de los examinadores expedidas por los señores Comandantes son muy benévolas en lo que a las notas se refiere. La comprobación quedó de manifiesto al revisar el archivo de calificaciones de algunos oficiales que contienen notas de fealdad: arrestos, amonestaciones y hasta llamados a calificar servicios y, sin embargo, las notas oscilaban entre siete, ocho y hasta nueve, lo que equivale reglamentariamente a los significados de 'Bueno', 'Muy Bueno' y 'Distinguido'.

"Nos permitimos elevar las ideas anteriores, que se deducen de la práctica de los exámenes, por si la superioridad considerase de conveniencia recomendar a los Oficiales calificadores la correcta aplicación de sus notas como claramente lo establece el reglamento respectivo y los impresos de calificaciones, y a la vez, considerar la supresión de notas numéricas en los conceptos antes dichos..."

En la apertura del istmo de Ofqui sus conclusiones se subordinaron a tres problemas aún insalvables. El régimen de corrientes de tres ríos que arrastran témpanos, el dragado permanente del material fangoso de las aguas y la escasa rentabilidad del proyecto para buques de poco tonelaje. Al respecto manifestó en la oportunidad:

"En nuestro sentir patriótico, nos es muy doloroso impugnar un proyecto como la apertura del istmo de Ofqui, que cuenta con una amplia simpatía emocional, ya que ella da pie y alienta una codiciada esperanza de todo chileno, como es: nacionalizar y hacer florecer los extensos y ricos territorios del sur que arrancan en el *Aysén* hasta *Tierra del Fuego*, hasta hoy día abandonados, a pesar de sus promisorias ofertas de riquezas y progreso".

"Después de haber estudiado pacientemente todo cuanto técnicamente se ha escrito sobre el proyecto en estudio, estamos convencidos y estimamos como un primordial deber, que no es la apertura del istmo la llave que nos franquee la puerta hacia el nacionalismo práctico de esos territorios; creemos, por el contrario, que esta apertura se impondrá una vez colonizadas esas tierras vírgenes que guardan efectivas reservas nacionales; su propia pujanza y riqueza romperá a Ofqui con un amplio canal para el tráfico de barcos de 3 a 4 mil toneladas una vez que la mano del hombre encurse y drene esa enorme hoya hidrográfica vecina a los ríos *San Pedro, Negro, Manihuano y Témpanos*, que hoy no es más que un enorme charco, donde algunos tributarios tienen cursos cambiantes según las creces producidas por los deshielos".

En 1935 debe informar al Comandante en Jefe y Director General de la Armada respecto del puerto de Constitución; su apreciación de la situación se basa en dos características de los puertos fluviales del país, que son el embancamiento por el arrastre de aluviones en los ríos y el embancamiento de las corrientes marítimas por la orientación norte-sur de la costa. Termina concluyendo en consideraciones muy atinadas, para evitar inversiones estériles en este sentido.

"Estimamos que las autoridades sobre obras portuarias deben llegar a conclusiones bien definidas en su política sobre construcción de puertos artificiales, a base de estas dos características a que nos venimos refiriendo, y aun explayando más nuestro pensamiento, creemos que el Supremo Gobierno, para abarcar este problema en todos sus aspectos, debe nombrar un organismo especial compuesto de Marineros, Ingenieros Hidráulicos y miembros de los Ministerios de Comercio y Agricultura para poder estudiar en conjunto sobre nuestros puertos y una vez analizadas e investigadas cada uno de ellos llegar a una política portuaria definitiva y general para la República, con un plan completo a desarrollar, concordante con nuestra capacidad económica".

"De lo contrario, Sr. Director General, seguiremos con el procedimiento aislado que tiende a estudios unilaterales y desarticulados de las verdaderas y más amplias conveniencias, según el cual el Departamento de Obras Marítimas enfoca sólo aspectos técnicos, y sin disponer de los elementos para estudios concienzudos en el terreno investigando los fenómenos naturales, y además sin poder dar solución a otras poderosas causales que no son de su incumbencia, como son, entre otras, necesidades de Comercio, de Agricultura, de Marina de Guerra y Mercante...".

No es posible concluir esta etapa de su vida sin dejar de mencionar su libro *Nuestros Hidrógrafos* (1937), que sigue a una serie de tres publicaciones anteriores: *Manual del Girocompás Sperry* (1928), *Manejo de Buques Destructoros* y *Educación Moral Militar* (1931).

Años 1939 a 1965

En 1939, estando ya en retiro temporal, es designado Asesor Naval del Ministerio de Relaciones Exteriores, en virtud de la decisión del Presidente don Pedro Aguirre Cerda y a sus antecedentes respecto de la comisión cumplida como asesor del Ministro de Relaciones Exteriores en el pleito por el canal Beagle, que diere por resultado el Convenio Gutiérrez-Cantilo, entre Chile y Argentina.

El 6 de junio de 1940, como Asesor Naval del Ministerio de Relaciones Exteriores, es invitado al Instituto de Altos Estudios Internacionales, donde —entre otros tópicos— expone:

"Me apresuro a decirles que no presumo de técnico especialista en cada una de las ciencias a que se refiere en esta charla, pero sí puedo asegurarles que desde hace meses busco afanosamente en las mejores fuentes oficiales, en los criterios nacionales, conferencias y textos científicos las doctrinas y recursos técnicos y prácticos que arrojen pruebas y luces sobre la tesis que sostenemos".

"Un celo patriótico que no deseamos disimular ha sido nuestro constante acicate, por espacio de meses, acumulando más que razones y temas científicos, las legítimas y más serenas deducciones, que nos demuestran a todos nosotros los chilenos, lo más nítidamente posible los incuestionados derechos de Chile sobre un determinado casquete de la Antártica americana...".

El 8 de julio de 1940 envía al Comandante en Jefe de la Armada los antecedentes de la negociación Puga-Borneadon (1907-1908), indicando que la pretensión chilena en la Antártica "avanza hacia el Oriente en su tramo de longitud que se extiende bastante más al weste del meridiano sobre el cual se pronunciara el E.M.A.". (66°25'30" O.)

El 6 de noviembre de 1940, por decreto supremo de don Pedro Aguirre Cerda, se fijan los límites de la Antártica Chilena entre los meridianos 53° y 90° al oeste de Greenwich. Estos y otros antecedentes han quedado registrados para la indagación histórica en su libro *La Antártida Sudamericana*; el año 1943 viaja por primera vez a la Antártica en el transporte *1º de Mayo*, de la armada argentina.

En 1946, habiendo decidido irse al retiro definitivo, fue llamado por el J.E.M.A., Almirante Holger, su gran compañero y amigo, para decirle "Tú, que has hecho tanto por la Antártica desde antes del decreto de 1940, tienes el deber de organizar la primera expedición". Es así como el Ministerio de Relaciones Exteriores aprueba su Plan Antártico y expresa "haber tomado nota que el C.N. (R) Enrique *Cordovez* Madariaga, Asesor Geofísico del E.M.A. ha sido designado para coordinar las diversas actividades relacionadas con la expedición Antártica y dará al mencionado jefe las facilidades necesarias para el mejor cumplimiento de su misión".

Realizada esta primera expedición, un año más tarde, el día miércoles 11 de febrero, a las 11.30 horas, embarca a bordo del *Pinto* S.E. el Presidente de la República, Gabriel González Videla, para zarpar rumbo al continente helado y cruzar el mar de Drake con viento WNN el lunes y martes siguientes. De todos los aspectos anecdóticos de éste su segundo viaje, el hecho más significativo es la ceremonia en Soberanía, el 17 de febrero, en la que —al descubrirse el busto a Prat— manifiesta:

"Es con la más profunda emoción que a nombre de la Armada Nacional tengo el honor de levantar mi voz aquí, en estas tierras antárticas, para rendir en la persona del héroe

máximo de la Marina de Guerra, el Capitán Arturo Prat, el homenaje a todas nuestras glorias navales".

"Nada podría ser, Excelentísimo Señor, más estimulante y enaltecedor para nuestra Institución y sus fastos gloriosos, que en estos momentos históricos en que realizamos efectivos actos de posesión en estas tierras antárticas tan indiscutiblemente chilenas, hayamos acordado erigir junto al faro Prat este busto pequeño en su aspecto material, pero gigantesco en su alcance espiritual y mora!..".

Siendo presidente de la Sociedad Geográfica de Chile, en 1954, le atrajo intensamente el turismo como una actividad que escapaba dentro del país a una organización seria y responsable: En diciembre de ese año organiza el Congreso de Turismo de Puerto Varas, para dar los primeros pasos a su organización, sentando las bases del Proyecto de Ley del Turismo. El 11 de febrero se entrevista con el Presidente don Carlos Ibáñez del Campo, para pedirle que se le envíe a Europa en comisión *ad honorem*, e iniciar el estudio del sistema más consecuente para Chile. Sin embargo, su viaje no dio los resultados esperados, ya que nunca se contó con los fondos requeridos por el jefe organizador del Servicio Nacional de Turismo (1956-1958).

Sus reflexiones sobre el tema, en el Suplemento Dominical de El Mercurio de Valparaíso del 30 de agosto de 1964, son elocuentes.

"Recomendé, por ser adaptable a nuestro medio, el sistema italiano, harto conveniente. Tracé planes para dar a conocer el país en el exterior. Lo dividí, con tal intención, en tres zonas: La Costa Azul de Chile, de la cual forman parte Valparaíso; las alturas cordilleranas, con los Centros de Esquí de 'Farellones' y 'La Parva', por ser los principales y la Región de Los Lagos; que en Estados Unidos embruja por las magníficas posibilidades que la pesca ofrece. Realicé una convención en Puerto Varas. El Ministerio de Relaciones Exteriores apoyó todo lo obrado, pero nada pudo hacerse al final porque era indispensable contar con una ley que mecanizara y agilizara todo, disponiendo de fondos. Se hizo ver que el Turismo es una industria invisible, que contiene grandes posibilidades de obtener divisas. ¿Qué pasó al fin? Siento decirlo, el Proyecto de Ley respectivo sigue dormido en el Parlamento".

El 23 de junio de 1960 su voz se alza ante dos problemas que afectaban a la soberanía de Chile: el Convenio sobre la zona del canal Beagle y el Tratado de facilidades de navegación; en este sentido, su conferencia nos dice:

"El convenio sobre la zona del canal Beagle suscrito por los Gobiernos de Chile y Argentina presenta, al estuoso de este viejo 'diferendo' con Argentina, perjudiciales planteamientos que desde la partida debilitan y comprometen grandemente nuestra causa del Beagle".

"El convenio de navegación, proyectándose como un tratado bilateral y a perpetuidad, lo apreciamos, usando el máximo de serenidad como una evidente servidumbre que pudiéramos conceder al país vecino..."

"En todo lo anterior, que los Juristas, han analizado, es que algunos de ellos lo califican además de atentatorio, de gravemente inconveniente. Ya se ha erguido la frase para fustigar con palabras de fuego este Convenio, que dice: *Es, en su esencia, una renuncia gravísima a parte importante de la soberanía nacional, llevada a efecto con una irresponsabilidad que desconcierta*".

El 17 de agosto funda el Comité Patria y Soberanía, en calidad de Vicepresidente y Ejecutivo; este movimiento, cuyo único fin es la defensa de los derechos de Chile ante las acusaciones del exterior, logra extenderse hasta Arica, Antofagasta, Valparaíso, Concepción y Valdivia. En su oportunidad conmovió a la opinión pública hasta lograr que el Senado rechazara los Convenios de Cerrillos y otros conflictos limítrofes, como los que se exponen a continuación:

Los abajo firmantes, ciudadanos chilenos y miembros del 'Comité Patria y Soberanía', en uso de los derechos que la Constitución Política del Estado nos confiere, venimos a solicitar a la H. Cámara de Diputados tenga a bien designar una Comisión Especial para investigar los hechos producidos en torno a las relaciones de Chile con la República de Bolivia".

"Es evidente que las reclamaciones bolivianas por el uso legítimo que hace Chile de parte de las aguas del río *Lauca* carecen de todo fundamento moral y jurídico.

"Actitudes confusas, débiles o vacilantes están produciendo un ambiente de derrotismo y pueden llevarnos al fracaso en la defensa de nuestros derechos en el norte, como ocurrió ya en el siglo pasado con nuestros problemas fronterizos en el sur, y como habría ocurrido nuevamente, no hace muchos años, en el diferendo de Mto. Palena-California si no hubiese intervenido el Congreso Nacional... (11 de octubre de 1962)".

"Ante los reiterados informes de prensa y radio, sobre posibles negociaciones diplomáticas para considerar las aspiraciones portuarias de Bolivia, el Comité 'Patria y Soberanía' considera su deber exponer lo siguiente:

1° La Cancillería chilena no puede seguir postergando una declaración definitiva y terminante en el sentido de que Chile no está dispuesto a desprenderse de parte alguna de su territorio para satisfacer las pretensiones marítimas de Bolivia, cualquiera que sean las presiones internacionales que se intente ejercer... (Enrique Cordovez, presidente; Enrique Gallardo Nieto, director, y Sergio Onofre Jarpa, secretario general, 6 de febrero da 1963).

El 23 de noviembre de 1963 dicta su última conferencia como presidente del Comité Patria y Soberanía, sobre "Mares y Océanos, Plataforma Continental, Perfil del Relieve Submarino, Riquezas Submarinas y Recursos Oceánicos", que constituye un estudio geopolítico, histórico, jurídico y geográfico de nuestro destino marítimo, del cual se destaca el siguiente párrafo:

"Finalmente, debemos reconocer que para corresponder y hacer cumplido honor a nuestra proclamación de las 200 millas, debemos hacer saber a todo el mundo que Chile posee su propio mar, el *Mar de Chile*, contenido entre nuestras costas litorales y la meseta submarina que emerge en el norte en los Islotes de *San Félix* y *San Ambrosio*, vuelve a aparecer en la latitud de Valparaíso en el famoso grupo de islotes de *Juan Fernández* y prosigue más al sur en la isla *Mocha*, para reaparecer en la isla *Huafu* y unirse a la Plataforma Continental de la *Tierra del Fuego*".

"Este mar de Chile fue aprobado en la Segunda Semana de la Geografía, de la Sociedad Geográfica de Chile, como uno de sus acuerdos más importantes".

"El Gobierno de Chile, para hacerse acreedor a este Mar, debe desarrollar una *política marítima firme y decidida* con su Marina Mercante, con un Plan Portuario, sus actividades intensivas de las pesquerías; y el consecuente desarrollo de sus astilleros, diques y maestranzas. Esta es la expansión de Chile hacia el Mar, hacia donde está unido para sus superiores destinos..."

A 20 años de su muerte, y al concluir la presentación de unos escritos de mi padre, abrigó la esperanza de que este detallado recuento haya sido el fiel testimonio de páginas históricas de este siglo, que nos señalan un ejemplo en la Profesión del Mar y en la defensa de los soberanos derechos de nuestra bandera.

