

# EL PODER NAVAL Y LA POLÍTICA EXTERIOR CHILENOS EN EL SIGLO XIX

*Germán García Arriagada\**  
*Teniente Coronel*

## INTRODUCCIÓN

EN 1984 ocurrió un hecho trascendente para la política exterior chilena. Chile y Argentina, tras un arduo proceso que se prolongó por más de seis años, habían llegado a un sólido principio de acuerdo para zanjar la ya más que centenaria controversia austral por el dominio de zonas marítimas en la geoestratégica región al sur y al este del canal Beagle.

El 5 de mayo recién pasado se cumplieron tres años en que ambos países suscribieron el Tratado de Paz y Amistad que, además de fijar los límites en la región austral y otras materias sobre la navegación en la zona, estableció también el límite político internacional, en la boca oriental del estrecho de Magallanes.

No cabe duda que el Gobierno de Chile obtuvo lo más favorable que la situación general le permitía lograr, basado fundamentalmente en la amplia gama de consideraciones y elementos que conformaban su poder nacional, incluyendo en este concepto capacidades militares y no militares. Dentro de estas últimas cabe mencionar la población, los recursos naturales, factores geográficos, forma de gobierno, ideología y liderazgo político.<sup>1</sup>

Transcurrido este lapso entre la firma del tratado y el presente, parece conveniente recordar, sin el apasionamiento que la materia suscita a cada lado de la cordillera de Los Andes, algunos hechos que ya parecen olvidados, porque en su oportunidad dieron pie a todo tipo de debates.

Inmediatamente de conocida la noticia del principio de acuerdo se produjo lo esperado: la rápida polarización de la opinión pública nacional, ya sea alabando los términos en que fue logrado o bien descalificándolo en forma total o parcial.

Los que lo alababan, en aquel momento, se referían fundamentalmente al objetivo alcanzado: el cese de una disputa que mantenía separadas a dos naciones destinadas por múltiples factores (entre otros, los raciales, geográficos e históricos), a vivir integradamente. El gran objetivo había sido, para ese grupo que así pensaba, la paz. La paz como fin último de las relaciones entre las naciones.

Los detractores, por su parte, presentaban un frente dividido. Las críticas no estaban exentas de apasionamiento político —muchas de ellas— o de detalladas descripciones geográficas de lo que Chile había cedido (eufemismo de perdido) frente a Argentina.

Pero en general, incluso en estas posiciones tan diametralmente opuestas de "pro y contra", en el acuerdo se percibía, quizás como un marco de fondo, como un leitmotiv que unía a partidarios y adversarios; la sensación no disimulada de que, efectivamente, el Chile

---

<sup>1</sup> Subsecretario de Obras Públicas; Magíster (C) en Ciencia Política, Universidad Católica de Chile; Miembro DOUGHERTY, JAWES y PFACTZGRAFF, ROBERT: *Contending Theories of International Relations*, Harper and Row Publishers. New York 1981, p. 85.

de antes de este momento y el Chile de después de protocolizado el tratado ya no sería el mismo.

Fue una sensación con reminiscencias a un pasado de esplendor; un volver la mirada a un poder que se estima disminuido, como si el poder fuera algo inmutable en la vida de los Estados y no sólo lo que es: fuerza más la capacidad de usarla efectivamente en pro de un objetivo.<sup>2</sup>

Es la naturaleza cambiante del poder y la dificultad de atesorarlo permanentemente lo que una gran masa de compatriotas no atinó a comprender en aquella hora.

El presente trabajo surgió como un estudio retrospectivo, producto de ese sentimiento colectivo que subyace en nuestro medio ambiente. Es un análisis de uno de los componentes del poder militar —el poder naval— y su influencia en la política exterior de Chile en el siglo pasado.

Aunque el período elegido es extenso, aparecen en él hechos muy relevantes que permiten ir parcelando o esquematizando el análisis que se pretende hacer.

Es este un estudio resumido del uso político que Chile dio preferentemente a su poder naval en el siglo XIX, que le permitió, en primer lugar, lograr su independencia de España; propiciar y cooperar notablemente a la independencia de Perú; conjurar y destruir una amenaza continental representada por la Confederación Peruano-boliviana en la guerra de 1837-1839; salir victorioso en la guerra del Pacífico; obtener prestigio internacional; consolidarse territorialmente alcanzando las fronteras naturales determinadas por el *uti possidetis* de 1810 y, finalmente, llegar a ser el país regulador del equilibrio de poder en toda la costa del Pacífico, extendiendo su hegemonía en dicha costa desde el desierto de Atacama hasta el estrecho de Magallanes.<sup>3</sup>

Es cierto que todo lo anterior no fue obra exclusiva de la capacidad de nuestro poder naval; sin embargo, este trabajo se centrará en tratar de determinar cómo nuestra capacidad como potencia marítima fue significativa en el Rol que Chile jugó en América y que hoy día, por los motivos ya enunciados, vemos como una época pretérita que obedeció a una realidad que nos sobrepasó.

El propósito, entonces del trabajo que se presenta es analizar las íntimas relaciones existentes entre el desarrollo de un fuerte poder naval y la formulación (o la capacidad para la formulación) de la política exterior de nuestro país en el período ya indicado. El trabajo busca confirmar que Chile debió su capacidad política frente al resto de las naciones sudamericanas —en parte a Estados Unidos de América y Europa— gracias, entre otros factores, a la posesión de un poder naval de primer orden en el Pacífico, que en ciertos momentos fue incontrarrestable.

Como metodología de trabajo se seleccionará lo que se considera verdaderos hitos históricos, a fin de acotar el tema y centrarse, en lo esencial, postergando lo accesorio. Para tal efecto y fundamentalmente, nos referiremos a los períodos de la independencia, la era portaliana y la guerra contra la Confederación Peruano-boliviana; la guerra contra España; la guerra del Pacífico; la política de equilibrio de poder y la declinación del poder naval de Chile, período situado aproximadamente entre el término de la Revolución de 1891 y los Pactos de Mayo con Argentina en 1902.

---

<sup>2</sup> Ibid., p.87.

<sup>3</sup> BURR. ROBERT; *By Reason or force*. University of California Press, First Paperback Editions. 1974, p. 262.

Finalmente, se establecerá una conclusión que permita, basados en la experiencia histórica, emitir un juicio que pudiera servir para la futura formulación de nuestra política exterior.

## DESARROLLO

La historia del poder naval es en mayor parte, aunque no de un modo exclusivo, la narración de una serie de luchas entre las naciones, de rivalidades mutuas y de violencias, frecuentemente terminadas en guerra.<sup>4</sup>

El poder naval es un instrumento de la política, que a lo largo de la historia ha desempeñado un papel importante en la política exterior de la mayoría de las naciones más poderosas.<sup>5</sup>

Chile, desde los albores de su independencia, pareció comprender la naturaleza del poder naval como herramienta de su política exterior. O'Higgins tempranamente así lo entendió, cuando después de la victoria de Chacabuco, en 1817, exclamó: "Este triunfo y cien más se harán insignificantes si no dominamos el mar".<sup>6</sup>

Pero, ¿a qué se refería el Director Supremo don Bernardo O'Higgins cuando hablaba de "dominio del mar"?

El concepto no ha cambiado, desde el siglo pasado hasta nuestros días. Básicamente, consiste en el control de las comunicaciones marítimas vitales de superficie, para usarlas en beneficio propio y negarlas al adversario.

Se ha discutido si las armadas tendrían una función en la política exterior de los Estados. Para los idealistas, al parecer no cabría tal actividad pero los realistas sí lo creen.

Las funciones de las armadas pueden concebirse como una "trinidad", la idea de tres en una. El objetivo único será el *uso del mar*, que es la consideración en que se basa la función de las armadas en la política exterior.<sup>7</sup>

Los tres empleos de las armadas son de acuerdo a una descripción de K. Booth:\*

1. *Papel militar*: es la base de un triángulo equilátero, pues la esencia de las armadas es su carácter militar. Sus funciones son: el equilibrio de poder y la progresión de la fuerza.

2. *Papel diplomático*: es un lado del "triángulo de Booth". Sus funciones son: negociar teniendo la fuerza, manipulación y prestigio. Este papel diplomático de las armadas, estriba en el manejo de la política exterior sin llegar al uso de la fuerza.

3. *Papel de policía*: es el otro lado del triángulo, siendo sus funciones la responsabilidad de la vigilancia costera y la contribución al progreso de la nación: Esta función tiene raramente relación con las fuerzas armadas de los demás Estados; más bien se ocupa de hacer efectiva la soberanía en las propias fronteras marítimas del territorio nacional.

---

<sup>4</sup> MAHAN. ALFRED T.: *Influencia del poder naval en la historia*, imprenta El Correo Gallego, España. 1901, p 36 y 55.

<sup>5</sup> BOOTH, K.: *Las armadas y la política exterior*, Instituto de Publicaciones Navales. Buenos Aires. 1980, p, 11.

\* Para K. Booth (Op.cir. p. 20) el uso del mar aparece encerrado en un triángulo equilátero cuya base es el papel militar de las armadas y cuyos lados adyacentes son respectivamente, el papel diplomático y el papel de policía.

<sup>6</sup> ORREGO VICUÑA; EUGENIO; *O'Higgins, vida y tiempo*. Edit, Losada, Buenos Aires. 2a. ed. 1957, p. 175.

<sup>7</sup> BOOTH Op.cit. p, 19.

Llegados a este punto es necesario referirse a la noción de política exterior, en atención a las relaciones que estamos señalando, con respecto al poder naval.

La política exterior de un Estado es el procedimiento mediante el cual éste articula sus intereses dentro de la comunidad internacional, a fin de obtener sus objetivos esenciales. El marco en el cual se inserta esta política exterior es el de las relaciones internacionales, y los medios de que sirve son la diplomacia y la guerra.

Generalmente se reconoce como objetivos básicos de la política exterior de un Estado los siguientes.<sup>8</sup>

1. La preservación de su Integridad territorial (elemento de la soberanía).
2. El mantenimiento de su independencia política (elemento de la seguridad nacional).

3. La consecución de sus intereses nacionales. A menudo se tiende a identificar la política exterior con la diplomacia —el arte de lo posible según algunas definiciones— siendo esta última "simplemente el método o técnica por medio del cual los Estados conducen sus relaciones con otros".<sup>9</sup>

A su vez, el poder naval y la diplomacia tienen también una estrecha relación. Ya se había establecido el papel diplomático de las armadas, porque los buques de guerra siempre han tenido más que una función combativa.<sup>10</sup>

Los gobiernos han empleado frecuentemente sus navíos dentro de una modalidad *diplomática o política*, esperando afectar con ello el modo de pensar y el comportamiento de otros gobiernos. Chile no estuvo, en el siglo pasado, al margen de esta práctica.

### **Período de la independencia**

El período de la independencia de un país es un fenómeno de primerísima importancia; es el nacimiento social de un nuevo Estado que se presenta ante el mundo.

Las circunstancias que rodean este nacimiento al igual que en la vida de los hombres pueden marcar profundas características al nuevo ente político que surge. Estas características pueden ser resumidas en dos tipos: Políticas y geográficas. Ambas tienen influencia en el posterior carácter del pueblo que ese Estado cobija.

En lo político, Chile había nacido con buenos augurios. Tomando sólo el período de O'Higgins observamos que en un corto lapso y mientras el resto de las nacientes repúblicas se debatían en luchas intestinas y el caudillismo local arreciaba en toda su intensidad, el país desarrollaba con éxito su campaña del sur contra los realistas. Campaña que vienen curiosamente a culminar en la zona central el 5 de abril de 1818, en los llanos de Maipo.

Tres meses antes, el 1° de enero de 1818 O'Higgins había firmado el Acta de Independencia de Chile, la que fue jurada simultáneamente en Talca y Santiago el día 12 de febrero de 1818, primer aniversario de la batalla de Chacabuco.<sup>11</sup>

Al mismo tiempo, el 23 de octubre de 1818 se aprobaba la nueva Constitución Política de Chile, mediante un plebiscito en que no hubo ni un solo voto en contra.<sup>12</sup>

---

<sup>8</sup> VALDES PABLO y SALAZAR. JUAN: Política mundial contemporánea: Edit. Andrés Bello, Santiago de Chile, 1979.

<sup>9</sup> MENESES, EMILIO: "Política exterior chilena una modernización postergada", en *Estudios Públicos* N° 12, Alfabela Impresores, Santiago de Chile, 1983. p. 126.

<sup>10</sup> BOOTH, Op, cit, p. 35.

<sup>11</sup> M ORREGO V., EUGENIO Op.cit.p. 150.

Las expectativas del país eran promisorias. Se había realizado reformas económicas y sociales; se había logrado montar una costosa campaña para liberar a Perú; se había creado una poderosa armada para realizar la empresa y asegurar la independencia de Chile; se había obtenido un empréstito de un millón de libras esterlinas por parte de banqueros londinenses y se había obtenido el reconocimiento de la independencia chilena por parte de Estados Unidos.<sup>13</sup>

En lo geográfico no sucedía igual cosa. Chile aparecía cercado por sus cuatro costados; al norte el desierto; al este la cordillera; al sur, una tierra no conquistada y en disputa con el araucano, y al oeste el mar. Parecía que ésta era la natural salida y vía de un pueblo encasillado por la geografía y desvinculado de América, a no ser por el mar.

El territorio era relativamente pequeño; era sólo más grande que dos de los ocho Estados originales y su población escasa; sólo mayor que tres de los países de América del Sur.<sup>14</sup>

El camino natural para salir de esta condición fue el mar. Pero este camino hubo de ser impuesto por unos pocos y decididos, venciendo con dificultades el carácter provincialista que las distancias, la configuración física y las comunicaciones habían imprimido hacia tiempo al chileno.

En 1810 la primera y comprensible actividad de los patriotas chilenos, junto con la apertura de los puertos al comercio exterior, fue la creación del ejército. No se vislumbraba entonces que nuestra independencia no estaría asegurada mientras no ejerciéramos el dominio del mar. No se entendió que la única forma que tenía el Virrey de Perú de someter la sublevación de esta colonia era trayendo armas, dinero y abastecimientos para organizar un ejército realista, utilizando la vía marítima.

Las fuerzas navales de España en el Pacífico eran nulas; era el momento propicio para organizar una Escuadra con los elementos mercantes que arribaban a nuestras costas; pero no se soñaba ni comprendía que tal empresa fuera humanamente posible.<sup>15</sup>

Incluso a Carrera, en un principio, se le pasó por alto la concreción de esta empresa. La verdad es que el período 1810-1812 no se prestó en absoluto para consolidar un pequeño poder naval que dejara a cubierto de una invasión realista a nuestras costas. Las luchas políticas mantuvieron ocupados a nuestros gobernantes y, antes de organizar una Escuadra, se dedicaron a perseguir a sus adversarios políticos. Mientras, en Perú, a partir de 1812 se empezó a organizar una fuerza naval con la intención de reponer a las autoridades españolas en Chile.

La invasión se concretó los primeros días de enero de 1813. El mando recaía en el Brigadier Pareja, un experimentado marino español.

De acuerdo al plan del Virrey Abascal, se escogió la isla de Chiloé como base de operaciones de la fuerza expedicionaria, en atención a su separación del resto del país y debido a que aún continuaba en poder de los españoles.

Dejar a Chiloé como reducto español había sido otro craso error de los compatriotas, error que iba a ser pagado a un alto precio. Es más, hasta Simón Bolívar condicionó la

---

<sup>12</sup> Ibid. p. 162.

<sup>13</sup> BURR Op. cit. p, 12.

<sup>14</sup> Ibid. p; 12

<sup>15</sup> LANGLOIS, LUIS: *Influencia del poder naval en la historia de Chile, desde 1810 a 1910*, imprenta de la Armada. Valparaíso, 1911, p. 28

soberanía de esta isla para Chile (posteriormente) si no se eliminaba el contingente realista que todavía permanecía sin vencer en 1825.

Lo cierto es que la carencia de una Escuadra apropiada permitió a Pareja caer sobre Talcahuano y Concepción y ya en tierra marchó hacia el norte del país (abril de 1813).

La guerra se decidió en tierra. No había armada. La primera intención de poseerla había fracasado cuando los españoles capturaron a nuestros primeros navíos de guerra, la *Perla* y el *Potrillo*, el 2 de mayo de 1813.

Se había diluido la posibilidad de contar con un relativo poder naval y con él la esperanza de dominar el mar e impedir la llegada de refuerzos al ejército realista. "Con la pérdida de estas naves se perdería más tarde la guerra, puesto que los realistas pudieron fácilmente rehacerse y fortalecerse".<sup>16</sup>

Después del 2 de octubre de 1814, el período de la Reconquista apagó hasta 1817 el fuego de la independencia. Pero ya éste se había encendido una vez y las experiencias fueron recogidas.

El período iniciado en 1817 fue mucho más visionario, en cuanto al poder naval, que el anterior.

Restablecidas las autoridades patriotas en Chile después del triunfo de Chacabuco, se comprendió que la seguridad del país dependía del dominio del mar. No se podía repetir la situación de indefensión de 1813. La idea era, pues, organizar un fuerte ejército, armar una Escuadra y llevar la guerra al territorio peruano mismo; al eje de la reacción realista en América. Esto se lograría solamente si teníamos la voluntad de hacernos del poder en el mar.

La empresa era fabulosa para aquella época y tiene el mérito de haber sido ejecutada por la pertinaz voluntad de O'Higgins, pese a la incredulidad de sus compatriotas. No fue como tratan de hacer creer algunos historiadores, una actividad internacional. Al cortar San Martín —el Comandante en jefe— los lazos que lo unían con Argentina, en la histórica Junta de Oficiales celebrada en Rancagua el 11 de mayo de 1820, esta empresa quedó enteramente financiada y bajo los auspicios del Gobierno de Chile; y a él debía obediencia San Martín.

El 20 de agosto de 1820 la expedición zarpó de Valparaíso: "Era la fuerza naval más poderosa que recordaban las aguas del Pacífico".<sup>17</sup>

Lo que al país costó en dinero la Expedición Libertadora no ha podido ser establecido exactamente, pero sí se sabe de los siguientes datos, en cifras globales:<sup>18</sup>

|   |                   |
|---|-------------------|
| Adquisición de la Escuadra y equipo           | \$ 3.500.000      |
| Víveres y movilización                        | \$ 300.000        |
| Armamentos, pertrechos y equipos del ejército | \$ 200.000        |
| Total:  | <hr/> \$4.000.000 |

---

<sup>16</sup> Ibid., p. 32

<sup>17</sup> BARROS VAN BUREN, MARIO: *Historia diplomática de Chile*. Ediciones Ariel, Barcelona, 1970, p. 51.

<sup>18</sup> FUENZALIDA BADE, RODRIGO; *La Armada de Chile Desde la alborada al sesquicentenario (1813-1968)*, Talleres Empresa Periodística *Aquí Está*. 2a. ed. 1978. t. r, p. 179.

Los aspectos diplomáticos de la expedición, que eran de suma importancia y que constituían la razón de ser de ella, habían sido acordados por un tratado entre Chile y las Provincias Unidas del Río de La plata, suscrito en Buenos Aires el 5 de febrero de 1819, bajo la firma del representante de O'Higgins, don Antonio José de Irizarri, y del Ministro de Relaciones de Pueyrredón, don Gregorio Tagle. En ese documento, que es el *acta de bautismo* de la nación peruana se conviene el envío de la armada chileno-argentina y se garantizan mutuamente, las partes contratantes, la independencia del Estado que deberá formarse en Perú, una vez libertada su capital.<sup>19</sup>

Lamentablemente, la mala conducción política y militar de San Martín unida al aprovechamiento que Bolívar hizo de los restos de esta fuerza, cubrió con un velo de planificado olvido los desvelos y sacrificios de O'Higgins y de todo un pueblo, de tal suerte que en Perú jamás se reconociera nuestra participación como empresa nacional, que sólo quería "ver libres y felices" a los peruanos.<sup>20</sup>

La experiencia serviría en el futuro; sólo llevando la guerra al territorio adversario podíamos imponer nuestras condiciones. Esto se volvería repetir en dos oportunidades más en la guerra contra la Confederación Peruano-boliviana y en la guerra del Pacífico. Pero antes debía experimentar Chile su madurez política total. Tenía que surgir un nuevo hombre que, ligando la tradición hispánica de autoridad y respeto al rey, impusiera un estilo diferente. Ahora, el respeto sería al Estado y a un Gobierno. También este hombre comprendió desde un primer instante la importancia del dominio del mar para Chile. Su vida y su tiempo, que perduraría muchísimo más allá de su muerte, es conocida como la "era Portaliana".

### **La era portaliana**

Antes del zarpe de la Expedición Libertadora del Perú, O'Higgins había redactado personalmente las instrucciones a que debía sujetarse Lord Cochrane en la campaña a emprender al mando de la Escuadra Nacional. Es importante reproducir algunos pasajes para compararlos con iguales disposiciones que diez y siete años más tarde, otro estadista chileno impartiera a su Almirante.

En su nota del 19 de agosto de 1820, O'Higgins le señalaba a Cochrane: "El objeto de la presente expedición es extraer al Perú de la odiosa servidumbre de la España, elevarlo al rango de una potencia libre y soberana y concluir por ese medio la grandiosa obra de la independencia continental de Sud América".<sup>21</sup>

No cabía duda alguna, era el signo más evidente del sentimiento americanista del prócer. Era la "Nación americana" la que debía nacer del choque entre los ejércitos. Era el idealismo de nuestra política exterior, en pugna siempre con el *realismo* a lo largo de nuestra historia.

La Expedición Libertadora del Perú es una manifestación clara de este espíritu. No es la única tampoco. Los primeros tratados de comercio y amistad, la venta de la armada chilena a Argentina en 1824, el abandono de la frontera norte a Bolivia y otros actos importantes de esa época, son hijos de estas ideas y sentimientos.<sup>22</sup>

---

<sup>19</sup> ORREGO V. EUGENIO Op. Cit., p. 179.

<sup>20</sup> Ibid, p. 181

<sup>21</sup> FUENZALIDA BADE. Op. cit., p. 181

<sup>22</sup> BARROS VAN BUREN MARIO: "Realismo e idealismo en la política exterior chilena. *Cuadernos de Ciencia Política* N° 8. Instituto de Ciencia Política Univ. de Chile, Nov. de 1984, p. 17

Pero el instrumento para llevar a cabo esta política era primordialmente y el más tangible e impresionante, la fuerza naval.

Cuando, después de la renuncia de Cochrane al mando de la Escuadra, en 1822, y del desmantelamiento de ésta, el país se sume en una larga noche, el poder naval, que había sido nuestro orgullo y la llave maestra para erguirnos como nación libre, desaparece del Pacífico y con él las posibilidades de ser escuchados.

Esta "larga noche", conocida como el período de la Anarquía, dura hasta abril de 1830; fecha en la cual Joaquín Prieto derrota a las fuerzas liberales en la batalla de Lircay, dando paso así a un gobierno que se prolongaría por espacio de diez años. Lircay produjo un clima propicio para la aparición de un hombre excepcional.

El hombre fue Diego Portales. Brillante, enigmático, persuasivo, Portales escogió el rol del poder detrás del trono "y ejerció ese poder como un virtual dictador"<sup>23</sup>. Los años transcurridos entre Lircay y la muerte de Portales, quedaron indeleblemente estampados por los efectos de su política y fueron conocidos como la *era portaliana*.<sup>24</sup>

Portales es el inicio de una era de política exterior realista. Tempranamente comprendió que la *nación americana* era un sueño compartido por muchos idealistas, pero que no cristalizaría jamás, por lo menos durante su vida y lo que siguió del siglo XIX. La realidad mostraba que lo que en verdad existía era una *América de las Naciones*.

El pensamiento portaliano partió de una base completamente diferente de la de sus contemporáneos. Las fórmulas y las ideologías no deben encauzar los hechos, son los hechos los que deben forjar las ideologías. Portales jamás copió modelos ni es posible pensar que el ideal portaliano podría aplicarse fuera de Chile.

Es el único que en un siglo probó ser eficaz.<sup>25</sup>

Dos son las características que han sido señaladas en la personalidad del Ministro Portales: el don de mando y su profundo conocimiento de los hombres.

Portales fue Ministro desde 1830 a 1831 y de 1835 a 1837. En total, 3 años; pero su obra duró intacta hasta 1891 y "con pequeñas adaptaciones, hasta el día de hoy".<sup>26</sup>

El pensamiento internacional de Portales ha sido resumido sucintamente por Mario Barros Van Buren.<sup>27</sup> De él nos parece atinente al presente trabajo el referido a la "vocación internacional" de Chile. "Esta es y debe ser el mar; Chile, con un metro lineal de costa por cada metro cuadrado de superficie, es un país marino y debe orientar toda su política exterior a un control en el océano Pacífico. Para ello son vitales una gran marina mercante y una poderosa marina de guerra.

Cuando en 1837 instruye al Almirante Blanco Encalada en la primera campaña contra el Mariscal Andrés de Santa Cruz, Portales dice: "Las fuerzas navales deben operar antes que las militares dando golpes decisivos. Debemos dominar para siempre en el Pacífico: ésta debe ser su máxima ahora y ojalá fuera la de Chile para siempre".

---

<sup>23</sup> BURR. Op. cit. p, 15.

<sup>24</sup> Ibid. P. 15

<sup>25</sup> BARROS. Op.cit. (1970), p. 93

<sup>26</sup> Ibid., p. 95.

<sup>27</sup> Ibid., pp. 97-100.



Las cuatro actitudes básicas que concebía para el país era que Chile debía ser políticamente, nacionalista; económicamente, integracionista; militarmente, defensivo, y navalmente, hegemónico.

Había una clara diferencia con O'Higgins, fundamentalmente en lo pertinente al rol que Portales veía para Chile en América. Siendo el nuestro un país que podía ser fácilmente aislado, su supervivencia radicaba en el papel internacional que debía cumplir para evitar lo anterior y ser el rector de la política internacional en el Pacífico.

Portales comprendió, antes que nadie, la amenaza que representaba para Chile la Confederación Peruano-boliviana.

Para 1832 los barcos chilenos estaban empezando a desarrollar el comercio marítimo en el Pacífico. El comercio de Europa tenía que dar la vuelta por el estrecho de Magallanes o por el paso de Drake y recalar en Valparaíso. Ese año recalaban doscientos setenta y cinco buques extranjeros en Valparaíso; el año 1834, trescientos noventa y cuatro, lo que para la época era un movimiento comercial importantísimo.

Chile había pactado con el Presidente Orbegoso, de Perú, un tratado de relaciones económicas y de apoyo mutuo, en que ambos países limítrofes se facilitaban el intercambio; (20 de enero de 1836).

Pero cuando Santa Cruz asumió el protectorado de Perú desconoció el tratado y empezó a gravar con impuestos exorbitantes los productos chilenos. Por ésta y otras razones (acción desestabilizadora del gobierno chileno por Santa Cruz), Portales resolvió "hacer desaparecer para siempre jamás la Confederación". Su *máquina de guerra* fue la armada y el ejército que nuevamente llevó la guerra al territorio enemigo.

La posición de Chile era bien clara frente a Santa Cruz. Se exigía de éste la independencia de Bolivia y Ecuador que Chile mira como absolutamente necesaria para los demás Estados sudamericanos",<sup>28</sup> limitación de las fuerzas navales de Perú, cláusula de la nación más favorecida y pago de las deudas de la Expedición Libertadora del Perú. Había que tener un poder de gran magnitud para imponer tales exigencias, y Chile lo tenía.

La victoria en Yungay aseguró la hegemonía de Chile en el Pacífico y dio prestigio en América al país. Se consolidó la nacionalidad y la idea y expresión de "patria" o "pueblo" fue reemplazada por la de Chile.

Si bien la victoria había sido total, una de las víctimas máspreciadas que dejó como saldo la guerra fue el propio Portales. Había caído como fruto fatal de las intrigas tejidas por Santa Cruz en Chile. Pero el equilibrio de poder en Sudamérica había sido restaurado.

Santa Cruz acusaría más tarde a Chile de "haber planificado pérfidamente una guerra ruin con el propósito de adquirir la supremacía naval en el Pacífico".<sup>29</sup>

Lo concreto es que la victoria de Yungay logró cimentar en la mente de los gobernantes chilenos la idea de que nuestra seguridad nacional era dependiente o estaba basada en la mantención del equilibrio de poder en América del Sur.<sup>30</sup>

La guerra había dejado, a su vez, positivas y beneficiosas experiencias. Una de ellas fue el crecimiento de la Armada Nacional. Fue una consecuencia lógica de su nuevo rol en el Pacífico.

---

<sup>28</sup> FUENZALIDA BADE. Op.cit., p. 407.

<sup>29</sup> BURR Op. Cit. pp. 41-42.

<sup>30</sup> Ibid, p 57. 31. Ibid p. 72

En 1845 el Congreso autorizó un suplemente presupuestario a la armada para adquirir un vapor de 900 toneladas y el reemplazo de dos pequeñas goletas por dos buques de 240 toneladas cada uno. En el debate parlamentario que antecedió a esta compra un senador afirmó su convicción de que los intereses de Chile descansan en la posesión de su fuerza naval a un nivel tal que pueda darle la dominación del Pacífico.<sup>31</sup>

La decisión de fortalecer la armada no era, sin embargo, para ser interpretada como una indicación de que Chile se estaba empeñando en una política exterior mucho más fuerte que la de los años precedentes. La decisión constituía un reconocimiento de hecho de que el orden internacional en Sudamérica sería inestable dentro de un futuro que no fuera previsor y que Chile podría confiar solamente en sí mismo para llevar a cabo sus intereses y preservar una estructura de poder favorable a su progreso.

Una armada más poderosa se había hecho necesaria como resultado de las actividades chilenas, las que se extendían y abarcaban una jurisdicción desde el norte del paralelo 23° de latitud sur hasta el estrecho de Magallanes. Y una más poderosa armada había llegado a ser posible como resultado de la fortaleza económica del Gobierno, que la había favorecido dentro de un clima de orden, estabilidad interna y de gran avance material.<sup>32</sup>

Era, en suma, el cumplimiento de uno de los requisitos establecidos por Mahan\* para convertirse en potencia marítima.

### **La guerra contra España**

Antes de analizar este hecho histórico puntual y de enorme significado para nuestra política exterior y nuestro poder naval, debemos recapitular para formarnos un cuadro de cómo se llega a la crisis de 1865 - 66.

A partir de 1840 la posición internacional de Chile crece, pero en la década del '40 al '50 (Gobierno de don Manuel Bulnes) comienzan los problemas de fronteras con Argentina y Bolivia.

Las relaciones con Perú eran cordiales (Presidente Castilla), pero subsistía el problema económico de la deuda por la Expedición Libertadora.

En 1843 se había materializado un antiguo deseo de O'Higgins y se ocupaba el estrecho de Magallanes, fundándose Fuerte Bulnes. En 1844, España reconocía nuestra independencia, acordando con Chile un tratado de paz y amistad.

En cuanto a la política naviera, se consideraba que un país marítimo como Chile no podía formular ninguna política exterior seria si carecía de una poderosa marina mercante y, por ende, de una eficaz flota de guerra.<sup>33</sup>

Entre 1838 y 1848 el tonelaje de nuestra marina mercante se duplicó, para adquirir un vertiginoso ritmo ascendente en los días que siguieron a la "fiebre del oro" en California y a la apertura de los mercados en Asia y Europa.

Lamentablemente, muchos de esos barcos quedaron abandonados por su tripulación y oficiales en California, pues éstos consideraron más lucrativo aventurarse en la búsqueda de oro que navegar de regreso a casa. Algunos de estos navíos fueron utilizados como

---

<sup>31</sup> \* Ver MAHAN, Op. cit..p. 27.

<sup>32</sup> Ibid. p. 72.

<sup>33</sup> BARROS. Op.cit. (1970), p. 165.

habitaciones flotantes, otros fueron desarmados y sus maderas utilizadas para construir casas en tierra y otros sencillamente se hundieron.<sup>34</sup>

De todas maneras, al fin del decenio nuestra marina mercante y su bandera eran ampliamente conocidas en todos los puertos del mundo. "En 1851 tan sólo el puerto de Valparaíso tenía registrados 103 navíos de alto bordo para el tráfico internacional y sobre 200 de tráfico americano."<sup>35</sup>

La actividad naviera era intensa, especialmente la construcción naval. En Valparaíso se construía naves de diferentes características y tonelajes; en los astilleros se reparaba buques a ritmo acelerado. Solamente en Constitución se había construido quince naves entre 1849 y 1850, con un tonelaje total de 2.212 toneladas.<sup>36</sup>

El progreso material era enorme; sin embargo, en lo político se estaba produciendo un fenómeno de fatales consecuencias a *posteriori*. El idealismo vuelve a renacer en algunas mentes del país. Asegurada la posición de Chile tras la victoria de 1839, el país se lanza a conquistar el prestigio internacional. En Europa, ya a partir de 1860 Chile es considerado como una nación digna de tratar, "paga sus deudas y hace honor a su firma".<sup>37</sup> Vuelve la idea de la *nación americana*. Se pretendía abandonar parte de los atributos de la soberanía para robustecer el espíritu de solidaridad continental.<sup>38</sup> Lastarria propone en el Parlamento que se haga una colecta para que Perú compre un buque de guerra; Vicuña Mackenna quiere, en una gran alianza, ir a liberar a Cuba y Filipinas del dominio español. Se llega a creer como imposible que un país americano ataque a otro. Es el *americanismo* que renace desde la independencia.

Este es el clima que antecede a la guerra contra España. Guerra en que participamos en el *colmo* de la solidaridad; declaramos la guerra a España pocos meses después que lo hiciera Perú, que era el inmediatamente afectado. Nadie más apoyó nuestra decisión.

Mientras tanto, y producto del americanismo ciego, nuestra armada contaba en 1865 con la corbeta *Esmeralda* y los vapores *Maipú* e *Independencia*. La primera tenía 18 cañones; y un andar de 7 millas; los dos restantes eran buques mercantes.<sup>39</sup> Es decir, nuestros intereses marítimos eran solamente de *base económica*.

La armada española contaba con cinco fragatas blindadas que totalizaban 198 cañones, dos cañoneras con 3 cañones cada una y un transporte con 3 cañones.<sup>40</sup>

Como puede apreciarse, la situación naval de Chile era suicida.<sup>41</sup> Se encontraba frente a la Escuadra más poderosa que ninguna nación hubiera enviado a estas costas hasta ahora.<sup>42</sup>

El desenlace es conocido: El bombardeo del puerto de Valparaíso al amanecer del 31 de mayo de 1866.

---

<sup>34</sup> VELIZ, CLAUDIO: *Historia de la Marina Mercante de Chile*, Ediciones de la Univ. de Chile, 1961 p, 78.

<sup>35</sup> BARROS. Op. Cit. (1970) p. 166.

<sup>36</sup> FUENZALIDA, BADE. Op cit; pp. 524-526.

<sup>37</sup> BARROS. op.cit. (1970)p. 207

<sup>38</sup> BARROS. op.cit. (1984)p. 2a.

<sup>39</sup> LANGLOIS. op.cit. pp; 146- 148.

<sup>40</sup> FUENZALIDA BADE. Op. Cit. p. 588.

<sup>41</sup> Ibid., p. 588.

<sup>42</sup> Ibid., p. 148.

La guerra terminó oficialmente el 11 de abril de 1871, en que por iniciativa de Estados Unidos se celebró un armisticio con España. El tratado de paz se firmó en Lima el 12 de junio de 1883, estando dicha ciudad bajo la ocupación del Ejército de Chile.

En lo externo la guerra contra España tuvo consecuencias más graves que en lo interno. Convirtió a Perú —que conservó intacta su flota— en la primera potencia del Pacífico y en el héroe americano frente a España (su defensa de Callao fue imbatible para la flota española, que debió retirarse); se abrió el acercamiento peruano-boliviano, como lógica corriente frente a un Chile postrado y ensoberbeció a Argentina, que dio a la discusión limítrofe un tono altanero.<sup>43</sup>

En lo interno quedó una gran lección: el americanismo, como ideal, no podía bastarse a sí mismo y se vio desprestigiado. Lo peor, ningún gobierno americano se condolió de nuestra tragedia, por lo menos oficialmente. Era la muerte de la doctrina Monroe.

Lo que sí se percibió en el ambiente americano fue un gran respiro de alivio al ver destruido al principal poder naval y comercial del Pacífico.<sup>44</sup>

Había que plantearse dos grandes políticas: robustecer el poder de Chile y formular una política exterior, no a la luz de los grandes ideales sino de las amargas experiencias que nos había dejado la guerra.<sup>45</sup> Para ello se buscó establecer el equilibrio naval en el océano Pacífico y se creó el Ministerio de Relaciones Exteriores. La nueva divisa de la política exterior pasó a ser "los intereses de Chile primero".<sup>46</sup>

Sólo bastarían trece años para que el país demostrara que tenía reservas muy hondas y tal como sucediera después del asesinato de Portales, se levantara con una nueva mentalidad a enfrentar un desafío superior que, como veremos, pudo vencer gracias a su rehecho poderío marítimo en el Pacífico, factor que gravitó poderosamente, después que fue eliminado en Angamos el poder naval peruano.

## **La guerra del Pacífico**

En el primer Consejo de Gabinete del Presidente Federico Errázuriz (1871-1876), don Abdón Cifuentes, a la sazón Ministro de Justicia, Culto e Instrucción Pública, desdobló un papel y propuso dos proyectos inmediatos: 1° la compra de dos buques blindados, más poderosos que los recientemente adquiridos por Perú; y 2°, la creación de un Ministerio de Relaciones Exteriores.<sup>47</sup>

Curiosamente, aparecían hermanados dos proyectos de singular importancia para la época. El primero era una muestra evidente de que nuevos aires de realismo político entraban al seno del gobierno, y el segundo una aspiración más que justificada en atención al papel ineludible que Chile cumplía en el sistema sudamericano del Pacífico.

En lo naval preocupaba la situación con Perú, país con el cual si bien es cierto se mantenían relaciones amistosas, no podía mirarse con indiferencia los esfuerzos que gastaba para formar una fuerza naval respetable.

---

<sup>43</sup> BARROS. Op.cit. (1970), p.231.

<sup>44</sup> BARROS. Op cit (1984), p. 30.

<sup>45</sup> Ibid p. 31.

<sup>46</sup> Ibid., p. 33.

<sup>47</sup> BARROS Op.cit (1970), p. 259.

Ya al término de la guerra contra España el poder naval de Perú era superior al de Chile y se incrementó con la incorporación de los blindados *Huáscar*, *Independencia*, *Atahualpa* y *Manco Cápac* y la corbeta *Pilcomayo*.<sup>48</sup>

Por su parte, nuestro país había ordenado en 1864 la construcción de dos corbetas blindadas, las que llegaron finalizada la guerra de 1865-66. Fueron denominadas *O'Higgins* y *Chacabuco*.<sup>49</sup> Además de estos navíos y desde fines de 1866 la Escuadra nacional se constituyó con la *Esmeralda*, la *Covadonga* y los vapores *Arauco* e *Independencia*. Los dos blindados que ordenó construir el Presidente Errázuriz arribaron al país en 1874 y fueron bautizados *Cochrane* y *Blanco Encalada* (este último en honor al recientemente fallecido Almirante de ese nombre). La construcción de estos dos poderosos buques iba a ser providencial con el correr de los años, pues justamente en los momentos en que Perú y Bolivia firmaban un Tratado Secreto de Alianza defensiva, Chile ordenaba en Inglaterra la construcción de las naves de guerra precitadas.

La resolución de antiguas rivalidades no tardaría en llegar. Había de parte de Perú una ancestral e incluso casi atávica animadversión hacia Chile. El ex virreinato más rico de la América Hispana miraba a mal el rápido proceso de estabilidad política chilena que le había permitido, antes que ninguna otra nación, salir cuanto antes de un corto período de anarquía y entrar a la arena internacional con un papel de equilibrador de las disputas locales.

No se podía negar que, pese al planificado olvido, la libertad de Perú se había iniciado con dineros y medios humanos y materiales aportados por Chile. La guerra con la Confederación Peruano-boliviana, si bien había liberado a Perú de la hegemonía de Santa Cruz y había unificado nuevamente al Estado, dejó una sensación de desagrado frente al surgimiento en América del Sur de un modesto país que tenía la capacidad de ir fuera de sus fronteras a destruir una amenaza a su independencia como nación. Finalmente, estaba la no disimulada disputa naval que implicaba el comercio marítimo y el dominio del Pacífico sur

La década que precedió a la guerra del Pacífico anunciaba una nueva era en las relaciones intrasudamericanas. Un cambio básico había tomado lugar en la estructura de poder continental. Cuatro grandes poderes (Chile, Argentina, Brasil y Perú), cada uno con suficiente estabilidad y desarrollo como para jugar un rol continental, más que uno puramente regional, habían aparecido. Bajo el impacto de su integración en la economía mundial, ellos se habían convertido en rivales por la influencia sobre Estados menores, situación que los condujo a intereses encontrados.<sup>50</sup>

Como resultado del cambio en la estructura política sudamericana, el manejo del sistema del Pacífico sur no fue suficiente para preservar la libertad de acción y conservar los intereses vitales de Chile.

La política exterior no podía seguir planteándose ya en términos de equilibrio regional, sino en el sentido de obtener el balance continental, sobre todo en un sistema en que las crisis entre Chile con Argentina y Bolivia eran aprovechadas para todo tipo de alianzas y *ententes* que nos afectaban.<sup>51</sup>

---

<sup>48</sup> LANGLOIS Op. cit. p. 157

<sup>49</sup>

<sup>50</sup> BURR. Op Cit. p 136.

<sup>51</sup> Ibid. p. 137.

La génesis de la guerra es suficientemente conocida y no forma parte de este trabajo explayarse sobre ella. Tanto sus causas reales o lejanas, como las aparentes o inmediatas, tenían el denominador común del trasfondo económico.

La guerra no fue buscada ni deseada por Chile. Mal podría haber sido así si el Presidente Pinto en 1878 había buscado vender los dos blindados para hacer frente a una crisis económica por la que pasaba su administración; así, el 14 de enero de ese año le encargaba a su Ministro en Francia que propusiera en círculos europeos dicha venta.<sup>52</sup> Todo esto ocurría cuando arreciaba la crisis con Argentina por la cuestión de límites."

Las fuerzas navales chilenas y peruanas estaban integradas fundamental y respectivamente por las siguientes unidades.<sup>53</sup>

#### FUERZAS PRINCIPALES

##### Chile

Blindado *Cochrane*  
Blindado *Blanca Encalada*  
Cañonera *Magallanes*

##### Perú

Blindado *Huáscar*  
Blindado *Independencia*  
Corbeta *Unión*  
Corbeta *Pilcomayo*

#### FUERZAS SECUNDARIAS

Corbeta *Chacabuco*  
Corbeta *O'Higgins*  
Corbeta *Esmeralda*  
Corbeta *Abtao*  
Cañonera *Covadonga*  
Vapor *Toltén*.

Monitor *Manco Cápac*  
Monitor *Atahualpa*

En los momentos en que la Escuadra peruana zarpó del Callao tenía gran superioridad en el andar (11,5 millas), contra la chilena, que era sólo de 10 millas pero su potencia ofensiva, aunque aparentemente poderosa, no era suficiente para penetrar las corazas de los blindados chilenos, excepto los cañones de 150 y 300 libras de la *Independencia* y *Huáscar*, respectivamente.

El 21 de mayo de 1879 con la pérdida de la *Independencia*, el desequilibrio del poder naval fue grande.

El andar de nuestros blindados mejora, lo mismo que nuestras corbetas, y gracias a esto pudieron encerrar al *Huáscar* en Angamos (8 de octubre de 1879) y capturarlo, decidiendo en favor de Chile la campaña marítima de la guerra del Pacífico, que tendría una enorme repercusión en el curso del conflicto. De hecho, dueño Chile del dominio del mar, empezó a ejercerlo a su voluntad, con lo cual la guerra se trasladó a tierra y se pudo concretar el ideal en cualquier conflicto: llevar las operaciones al territorio adversario.

La influencia de esta campaña en el frente diplomático no se dejó esperar.

---

<sup>52</sup> FUENZALIDA BADE.OP, cit. tomo 3 p. 704.

<sup>53</sup> LANGLOIS OP. Cit. p 162

En Perú la pérdida del *Huáscar* repercutió desastrosamente en la moral del pueblo. Desde que Argentina había optado por la neutralidad, el gobierno y los dirigentes peruanos comprendieron que se habían embarcado en una aventura demasiado peligrosa, cuyos resultados podían ser ahora la pérdida de la provincia de Tarapacá.

En Bolivia la situación también surtió su efecto. Había provocado la guerra en la certeza que el poder naval de Perú era superior al chileno.

Con la pérdida de la campaña marítima por parte de su aliado, Bolivia veía frustradas sus esperanzas de prolongar su límite sur-oeste hasta el paralelo 26°.

Los ejércitos aliados quedaban divididos por las largas distancias por recorrer e impedidos de auxiliarse mutuamente.

La diplomacia chilena tuvo que afrontar esta segunda etapa de la guerra con desafíos nuevos. Los Presidentes de sus adversarios habían sido removidos y reemplazados por otros. Los dos problemas que debió afrontar el frente diplomático fueron la situación de deterioro de las relaciones con Colombia y el intervencionismo de Estados Unidos de América y de algunas potencias europeas, que empezaron a preocuparse de sus intereses y de cómo la guerra podía estar afectándolos.

La superioridad naval ganada por Chile había forzado a Perú a depender enteramente del ferrocarril de Panamá para sus abastecimientos de material de guerra. Como era prácticamente imposible bloquear las líneas de tráfico entre Panamá y Perú y al mismo tiempo transportar tropas y abastecerlas, Chile pensó cortar el apoyo a Perú por medios diplomáticos, en atención a que Colombia no seguía una línea de absoluta neutralidad.

La situación con Colombia, que autorizaba el paso de armamento y pertrechos para Perú, se tornó insostenible a tal punto que Chile debió enviar un navío para controlar los embarques peruanos, logrando paralizarlos por un lapso de varios meses. Chile, por intermedio de su Ministro en Bogotá, don Francisco Valdés Vergara, registraba los buques extranjeros que transportaban mercaderías bélicas destinadas tanto a Perú como a Bolivia.

Se llegó incluso a abordar buques norteamericanos como el *Crescent City* y el *Talisman*.<sup>54</sup>

De esta manera se ejerció un control de nuestros intereses y la exigencia de respetar los acuerdos bilaterales de neutralidad. Nada de lo anterior (que razones de espacio obligan a resumir) podría haberse logrado de no mediar la capacidad naval de Chile, que dueño de la costa del Pacífico ejercía actividades de vigilancia en latitudes tan alejadas de sus costas.

La intervención de Estados Unidos de América y de algunas potencias europeas fueron difícilmente refrenadas, pero al final se logró prevalecer en la preservación de nuestros intereses.

De esta forma se obtuvo que la Conferencia de Arica, en octubre de 1880, terminase sin que se pudiera imponer a Chile la aceptación de compensaciones exclusivamente pecuniarias por parte de Perú y Bolivia.

### **Auge y declinación del poder naval chileno**

La guerra del Pacífico dejó a Chile en el sitio más destacado del continente sudamericano. Había realizado una guerra de cuatro años y medio con los recursos ordinarios del presupuesto fiscal. Esto último, lamentablemente, hizo creer a América que se

---

<sup>54</sup> BARROS. Op .cit. (1970), p.372.

había organizado fríamente la contienda, cuando la verdad radicaba en que el triunfo era mérito de la estabilidad política e institucional de Chile a partir de 1830.

Prueba de esto que afirmamos es el hecho que en 1881 —en plena guerra— Chile realizó elecciones presidenciales asumiendo el mando de la nación don Domingo Santa María. Esta situación era desconocida en América hispana y causaba lógicamente sorpresa, algo de envidia, pero mucho desdén por el nacimiento de una potencia política y militar en el continente sudamericano como todavía no se conocía.

Como resultado de la guerra, el poder naval de Perú desapareció y no volvería a disputar con Chile el dominio del Pacífico sur durante todo el siglo XIX.

Bolivia volvió a sus límites originales al momento de su independencia y su figuración quedó sumamente reducida en el plano regional.

Para Chile, el liderazgo fue claramente definido en su favor. El ejército chileno, aunque había sido desmovilizado, mantenía todo su poder. La marina de guerra era la más poderosa del continente<sup>55</sup> y la moral del pueblo chileno, su sentimiento de orgullo y sentido patriótico eran más fuertes ahora que antes de la guerra.

El otro vecino de nuestro país —Argentina— poseía un poder militar y naval inferior al nuestro; su población era similar a la chilena, en cantidad. Pese a esto Argentina había logrado concluir un Tratado de Límites con Chile en 1881, que había sido absolutamente favorable a sus intereses; aunque preservaba para Chile la entera posesión del estrecho de Magallanes y el control del canal Beagle y de todas las islas al sur de éste. Es decir, y como se ha sostenido alguna vez, Argentina, quedó limitando al sur con Chile y solamente con Chile.

El despegue de Chile hacia el Pacífico continuó aceleradamente gracias a la política de *equilibrio*, inicialmente, y la de *poder*, al término de la guerra del Pacífico.

Los factores del éxito chileno en el Pacífico eran atribuidos no sólo debido a que la política exterior hubiese sido bien planteada, sino que, particularmente, al adecuado enfoque que otorgó a otros factores de importancia vital. Estos fueron el desarrollo interno del país, su estabilidad política y su poderío militar y naval.<sup>56</sup>

Debido a su nuevo poderío, Chile inaugura una política de relaciones exteriores en pie de relativa igualdad con las potencias europeas y con Estados Unidos de América, aprovechando su privilegiada posición geográfica y la distancia que lo separaba de los grandes centros de poder mundial.<sup>57</sup>

La persona que iba a materializar esta política exterior era el recién elegido Presidente Balmaceda (1886).

Balmaceda retoma a plenitud el esquema de las ideas portalianas; pero otorgándole una nueva y amplia proyección, adecuada al diferente momento histórico. Su primer objetivo es impulsar el desarrollo económico de Chile, transformando este factor en una de las bases principales de sustentación del poderío interno y externo del país, al igual como Portales había sabido hacerlo en su tiempo.<sup>58</sup>

---

<sup>55</sup> BURR OP. cit, p, 167.

<sup>56</sup> ORREGO VICUÑA, FRANCISCO: *La participación de Chile en el sistema internacional*, Edit. Gabriela Mistral, Santiago de Chile, 1974, p. 23.

<sup>57</sup> Ibid., p. 35.

<sup>58</sup> Ibid. p. 35.



Pero lo más importante —en lo que atañe al presente trabajo— es el inicio de la política de fortalecimiento de la capacidad militar y naval del país, apoyada en la prosperidad del salitre, que le permite un sólido financiamiento.<sup>59</sup>

La política internacional de Balmaceda había sido definida por este en los siguientes términos: "Querría que, en conformidad al plan de nuestra futura seguridad nacional, los chilenos pudieran resistir en su territorio a toda coalición posible, y que si en el mar no le fuera dado alcanzar el poder marítimo de las grandes potencias, pudiera con la base de un seguro puerto militar y de una escuadra proporcionada a sus riquezas, probar que no hay negocio posible emprendiendo guerra a la República de Chile".<sup>60</sup>

Mediante un planteamiento de esta índole en que Chile se proyecta más allá del ámbito latinoamericano para alcanzar un *status* propiamente internacional, el Gobierno de Balmaceda se ubica en la cúspide del ciclo de política exterior que se iniciara con Portales.<sup>61</sup>

El pilar fundamental de la política internacional de Balmaceda radicó en el fortalecimiento de las fuerzas armadas como única manera de garantizar la seguridad nacional y la presencia que Chile estaba adquiriendo en el Pacífico. Es la política que se ha llamado de "paz armada".<sup>62</sup>

Pero el interés fundamental de Balmaceda estaba, sin embargo, en la Marina de Guerra.

Creía que había que adquirir urgentemente naves de guerra más poderosas y rápidas y fortificar una serie de puertos y bahías, estratégicamente situadas. Al mismo tiempo, Balmaceda vio la necesidad de reducir la dependencia con Europa en materias navales, incrementando la eficiencia de las operaciones navales mediante la construcción de un moderno dique seco para la reparación y renovación de los buques chilenos.<sup>63</sup>

En el período de Balmaceda es cuando se adquiere el acorazado *Prat* que era el más poderoso de toda América, incluso respecto a Estados Unidos de América.

El programa naval de Balmaceda fue primeramente apoyado por el Congreso Nacional a través del influyente Círculo Naval, una organización compuesta por Oficiales navales; y también por *Revista de Marina*, ambos poderosos órganos de influencia en la época.

No cabe duda que Balmaceda tenía una noción clara, avanzada y visionaria sobre la importancia del poder naval en la formulación de la política exterior en prosecución de los intereses de Chile. En una época como la que nos interesa en que se consolidaba nuestra territorialidad, institucionalidad y presencia en América, el Gobierno de Balmaceda pudo llegar a haber sido el paradigma de los mayores logros políticos exteriores y el nacimiento de un gran poder en el Cono Sur Americano.

Lo que afirmamos no constituye, a nuestro juicio, una exageración, por cuanto Chile no sólo disputaba su puesto de privilegio en Sudamérica sino que además, se lo disputaba a Estados Unidos. El incidente del *Baltimore*\* en Valparaíso, ocurrido en octubre de 1891, demuestra a cabalidad cuál era el grado de fortaleza que Chile mantenía en ese momento y que había sido posible lograr gracias la permanente política de Balmaceda".<sup>64</sup>

---

<sup>59</sup> Ibid. p. 35.

<sup>60</sup> Ibid. p. 35.

<sup>61</sup> Ibid. p. 36.

<sup>62</sup> Ibid. p. 36.

<sup>63</sup> BURR. Op.cit p. 177.

<sup>64</sup> ORREGO V., FRANCISCO: op. cit. p. 37.

En el aquel momento, en proporción de fuerzas, Chile era un país militarmente más poderoso que Estados Unidos y con tremendas ventajas estratégicas, particularmente el hecho que este país no podía sumar sus fuerzas del Atlántico con las del Pacífico a menos que hiciese uso del estrecho de Magallanes, dominado por Chile.<sup>65</sup>

De esta manera, el peso de Chile en el Pacífico era capaz de condicionar las políticas norteamericanas. Creemos que esta sería la razón que explica por qué Chile, en un momento determinado, estuvo dispuesto al enfrentamiento militar con Estados Unidos de América, a raíz del *affaire* del *Baltimore*, al igual que lo había estado en 1885 en la zona de Panamá, cuando se suscitaron serios incidentes entre barcos chilenos y norteamericanos, que culminaron en el desembarco de nuestros marinos en esa zona para precaver los primeros pasos de ese país destinados a la utilización de Panamá como vía de tránsito, situación que Chile no podía admitir, en defensa de la importancia del estrecho de Magallanes y de su propia hegemonía en el Pacífico.<sup>66</sup>

Lamentablemente, todo este significativo esfuerzo desplegado por Balmaceda que cuando se recuerda obliga a meditar detenidamente en cómo fue posible tal hazaña, se perdió por la Revolución de 1891, Guerra civil de la cual Chile pensaba estar a salvo desde el tiempo de Lircay y desde que Portales instaurara un régimen presidencial "respetado y respetable", donde el Presidente de la República fuera la autoridad máxima de la nación.

La inestabilidad interna del país causó tan graves daños a Chile, que un historiador ha afirmado que jamás nos hemos recuperado de las consecuencias funestas de esta contienda, para los efectos de la unificación nacional en pos de un solo objetivo. De esta guerra civil emanarían los gérmenes de las futuras crisis institucionales (Ejecutivo-Legislativo) que se prolongaron hasta bien avanzado el siglo xx.

Con la guerra civil, ya el cauce portaliano no volvería a recuperarse hasta pasada la segunda mitad del presente siglo (1973).

En lo naval, la situación se vio afectada también por un fenómeno que tarde o temprano debería ocurrir: la carrera armamentista con Argentina. El origen de esta carrera puede encontrarse básicamente en dos elementos, por una parte el permanente problema limítrofe con el país trasandino, y la disputa de una hegemonía regional, por el otro.

El Presidente Jorge Montt, una vez instalado en su cargo después de la Revolución de 1891, inició una política de incremento de la Armada Nacional tendiente a equilibrar el poder naval con Argentina, el cual había sido sobrepasado por este país como consecuencia de nuestra debilidad interna y los serios incidentes diplomáticos con Estados Unidos. En efecto, Argentina, entre 1891 y 1893 había incorporado a su escuadra los siguientes buques.<sup>67</sup>

|                  |                   |
|------------------|-------------------|
| 2 Cruceros:      | <i>25 de Mayo</i> |
|                  | <i>9 de Julio</i> |
| 2 Cazatorpederos | <i>Espora</i>     |
|                  | <i>Rosales</i>    |
| 1 Guardacostas   | <i>Libertad</i>   |

---

\* Buque de guerra norteamericano. Dos de sus marineros resultaron muertos en un incidente con ciudadanos chilenos.

<sup>65</sup> Ibid. p. 38.

<sup>66</sup> Ibid. p. 33

<sup>67</sup> ESPINOZA MORAGA, OSCAR; *El precio de la paz chileno argentina*, Edit. Nascimento, Santiago de Chile, 1969, tomo 2, p. 336.

1 Acorazado  
2 torpederas de mar

*Independencia*  
*Comodoro Py*  
*Murature.*

La carrera estaba desatada

Argentina no disimulaba su apoyo a Estados Unidos en la crítica situación del *Baltimore*. Había prometido su ayuda en caso que dicho país ocupara militarmente Antofagasta.<sup>68</sup>

El 25 de enero de 1892 el Embajador norteamericano en Buenos Aires le escribió al Secretario de Estado norteamericano James G. Blaine, en donde le manifiesta el ofrecimiento de ayuda argentina a su país. Esta ayuda se podría materializar —decía la nota— facilitando que los ejércitos norteamericanos transitaran por territorio argentino, o bien apoyo logístico desde la provincia de Salta, en caso que el desembarco fuera en Antofagasta. Finalizaba el ofrecimiento argentino estableciendo que Argentina estaba destinada a ser los "Estados Unidos del Sur".<sup>69</sup>

Chile debía precaverse de esta agresión (en dos frentes) de parte de Estados Unidos y Argentina. Recuérdese que a la fecha (1892) la paz definitiva con Bolivia no estaba afianzada con un tratado, sólo regía un Pacto de Tregua. Con Perú subsistía la cuestión de Tacna y Arica (que sólo viene a ser solucionada en 1929). La situación internacional chilena no podía ser más delicada.

En 1896 la Armada Nacional fue nuevamente incrementada con 2 cruceros, 4 destructores y 1 torpedera.

Al finalizar este año el cómputo de fuerzas entre las Armadas de Chile y Argentina establecía una diferencia en tonelaje favorable a Chile; con un total de 31.870 toneladas contra 24.946 de Argentina. Además, Chile poseía más buques y su personal tenía un grado de preparación superior al del vecino país.<sup>70</sup>

Fuera de todos los problemas fronterizos que Chile tenía, se vino a sumar el de la Puna de Atacama.

A fines de 1898 el tonelaje de las dos escuadras era el siguiente:<sup>71</sup>

**ESCUADRA CHILENA**

46.087 t

**ESCUADRA ARGENTINA**

43.078 t

Chile seguía manteniendo su superioridad en tonelaje y poderío de sus barcos y personal.

Mientras tanto las diferencias fronterizas continuaban en aumento, lo que incrementaba la carrera armamentista, y ambos países comenzaban a prepararse para la confrontación bélica. En 1901, Chile encarga a Inglaterra la construcción de dos acorazados:

---

<sup>68</sup> BURR. Op. Cit. P. 196.

<sup>69</sup> DUPOUY G. JORGE: *Relaciones chileno argentinas durante el gobierno de Jorge Montt, 1891-1896*. Edit Andrés Bello, Santiago de Chile, 1968, pp 21-25.

<sup>70</sup> ESPINOZA, Op. Cit pp 426-427

<sup>71</sup> Ibid, pp. 520 - 521.

el *Constitución* y el *Libertad*, ambos de 11.800 toneladas, y 19,5 nudos de andar, mientras Argentina hacia lo propio, también en Inglaterra.

La crisis internacional fue conjurada mediante los *Pactos* de Mayo, el 28 de mayo de 1902. En estos documentos se acordó que el arbitraje sería el procedimiento mediante el cual se dirimirían las controversias fronterizas. "Se limitaba el poder naval de ambos países; paralizando las naves en construcción; desartillando los buques necesarios, a fin de igualar las fuerzas; no ordenar nuevas obras sin mutua información; detener los movimientos y adiestramientos extraordinarios de fuerzas terrestres y cancelar las compras de combustible que excedieran el uso ordinario.

Al momento de firmarse los *Pactos*, Chile era el quinto poder naval del mundo.<sup>72</sup> situación que nos mueve a mirar con asombro esa época pretérita.

## CONCLUSION

Hemos efectuado un análisis de prácticamente todos los acontecimientos exteriores más relevantes en los que ha participado Chile; desde los albores de su independencia hasta el término del siglo pasado.

Fue un siglo pleno de realizaciones espirituales y materiales para el país durante el cual se forjó el concepto de chilenidad, nacionalidad, orgullo patrio y sentido de ubicación en América; al mismo tiempo, el Estado logró darse una forma estable, desarrollar su territorio, avanzar hasta ocupar el legado de España en 1810, progresar económicamente y lograr una destacada posición en América y en el mundo. El rol internacional de Chile pasó por diferentes etapas en esos casi cien años de historia independiente. Antes que todos los demás países sudamericanos, Chile salió de la anarquía y conoció la estabilidad política e institucional. Fue un partidario decidido del equilibrio de poder cuando vio amenazada su seguridad, debió combatir a un adversario siempre mayoritariamente superior.

En todos estos hitos históricos aparece delineada una política marítima como *presunción básica* para la formulación de una política exterior que defendiera los intereses vitales de Chile.

Así sucedió con nuestra independencia de España. O'Higgins comprendió tempranamente la necesidad de una marina de guerra como solución para precaverse de la amenaza española. En este sentido, la Expedición Libertadora del Perú es el ejemplo más preclaro de esta política. Posteriormente, Portales afianza más aún la preponderancia de un fuerte poder naval al determinar que Chile debe ser hegemónico en lo marítimo. Su sólida visión de estadista lo lleva a combatir una coalición de evidente amenaza para el país. La conquista prematura del dominio del mar fue la llave que facilitó el resto de las operaciones terrestres en la guerra contra la Confederación Peruano-boliviana.

A nuestro juicio, quedó demostrado que el poder naval fue usado continuamente como instrumento de la política formulada por el Ejecutivo, especialmente en su frente externo. También la armada cumplió en el siglo pasado un relevante rol diplomático, actuando por presencia y basada en el inmenso prestigio ganado en un corto tiempo. El rol de los gobiernos y el impulso que los mandatarios le dieron al desarrollo del poder naval y al fortalecimiento de los intereses marítimos fue decisivo en los éxitos internacionales logrados por el país. De esta manera, una de las premisas del Almirante Mahan\* para convertirse en potencia marítima fue respetada rigurosamente por aquellos gobernantes analizados.

---

<sup>72</sup> BARROS, Op. Cit (1970) P. 561

\* Ver: MAHAN: Op. Cit p. 27 y 55.

Cuando el Gobierno posterga el desarrollo naval y cae en brazos de un idealismo americanista ciego se produce el desastre de la guerra contra España y la pérdida de la presencia marítima de Chile, por un tiempo, en el Pacífico.

Balmaceda puede ser considerado el adalid de la política marítima de Chile. Sus esfuerzos se vieron frustrados por la guerra civil y es justamente el bando que adquiere el dominio del mar el que lo vence en Con-Con y Placilla.

La inestabilidad política del país, sobre todo en una época de pleno progreso nacional, es un cisma para la nacionalidad, con graves repercusiones en la imagen internacional de Chile.

El año 1902 marca el fin de una era y de una política de equilibrio regional (y de poder, sencillamente) ejercida por Chile.

El presente trabajo no ha pretendido ser una apología del poder naval en detrimento del poder terrestre. La situación analizada en el siglo pasado no puede ser trasladada íntegramente al presente sin caer en serias confusiones. El hecho concreto es que en dicho período uno de los instrumentos que más funciones e influencia cumplió en la formulación de la política exterior de Chile, fue el poder naval. Tal vez porque, como decía, Cromwell, "un buque de guerra era el mejor de sus embajadores"

Los buques de guerra representaban, como instrumentos de la diplomacia, una serie de ventajas básicas.<sup>73</sup>

— *versatilidad*: capacidad para desempeñar tareas de carácter social o político, además de las de orden puramente militar.

— *graduabilidad*: facilidad para aumentar grandemente la intensidad de su actuación o disminuirla, hasta anularla totalmente. En suma el uso de las fuerzas puede ser graduado más claramente y la ausencia de población en el mar elimina muchos factores de complicación.

Puede una armada efectuar demostraciones de intensidad sin que ellas impliquen los peligros que son inevitables cuando se pierde el control en las confrontaciones internacionales en tierra.

— *movilidad*: facilidad para desplazarse con relativa rapidez y en forma independiente.

— *capacidad de proyección*: basada en que transporta su propio poder de fuego. Esto hace que sea un medio conveniente para que el país pueda actuar en regiones apartadas.

— *simbolismo*: especialmente los grandes buques de guerra tienen esta característica, que los hace útiles y visibles como representantes de las intenciones y de los compromisos de una nación.

— *capacidad de permanecer* como instrumento de la diplomacia, los buques pueden estar al alcance de la mano sin dejar de ser y también pueden ser removidos sin dejar de estar disponibles. Pueden intentar hacerse ver como encargados de una misión, sin ninguna misión especial o consistiendo en una "vaga amenaza"

Finalmente, quisiéramos agregar que la política exterior de Chile en el siglo pasado estuvo fuertemente condicionada por su carácter marítimo y por la necesidad de ejercer dominio en sus costas. Un país marítimo continental como Chile, en que la primera condición es determinante, y que en ciertos regiones se hace insular, debe plantearse una

---

<sup>73</sup> BOOTH Op. cit, p,46

política exterior orientada hacia esa vía de comunicaciones inmensa que es el océano Pacífico.

Chile, ribereño del más grande océano del mundo y donde se alienta la mayor población del planeta, no podía estar ausente desde su vida independiente, en la región que por naturaleza le corresponde ocupar.

El siglo XIX fue testigo de esta presencia; el poder naval y los intereses marítimos, pacientemente desarrollados por largas décadas, le abrieron las puertas a esta ruta de comercio, influencia y poder.

Es una lección que debe ser recogida, fomentada, robustecida y perpetuada; jamás, olvidada ni menos postergada.