

O'HIGGINS, VISIONARIO DEL PORVENIR MARITIMO DE CHILE*

*Pedro Veas Diabuno
Capitán de Navío*

LA Armada de Chile, a lo largo de su casi bicentenaria existencia, ha entregado, en la paz y en la guerra, numerosos hombres que por sus méritos y acciones se han hecho merecedores a inscribir para siempre sus nombres en las páginas de su brillante historia. En ellas figura en primera línea el nombre de Arturo Prat, por haber sido "el primero en el mando y el primero en el heroísmo y sacrificio entre todos los bravos combatientes" (2) de la acción naval de Iquique y Punta Gruesa, que —como bien sabemos— no sólo otorgó a Chile el control virtual del mar, proporcionando así la libertad de acción necesaria para llevar la guerra fuera de nuestras fronteras, sino que inflamaron a Chile, pueblo y gobernantes, y le señalaron la ruta a seguir para alcanzar la victoria.

Pero Prat no es sólo el héroe máximo de la Armada, o la figura fulgurante de una etapa de nuestra historia. Sus cualidades morales y personales, su amor a Dios, su patria, su familia y su profesión, lo hacen merecedor —sin temor a equivocarnos— a ser calificado como el héroe más completo de la historia nacional.

Mas, la Marina de Guerra a la cual pertenecía Prat no estaba en 1879 librando los primeros combates de su historia. Muy por el contrario, su tan activa y fundamental participación en esa guerra se había formado en la dura in-clemencia de la mar océano y sus hombres habían sido moldeados por la mano severa de

quienes, a su vez, eran herederos de una riquísima tradición marinera y militar, forjada en la corta, intensa y fructífera labor desarrollada por la institución desde los albores de la independencia, lo que permitió a Chile alcanzar las metas trazadas en la paz y los objetivos estratégicos y políticos cuando debió enfrentarse a la guerra.

Ahora bien, hablar de la Armada y de la independencia nos conduce irremediablemente a una sola figura: O'Higgins, Director Supremo de la naciente República, estadista visionario y creador del poder naval de Chile, el que utilizó con voluntad y decisión, sin el cual, y bien lo comprendía O'Higgins, habría sido imposible consolidar la independencia y proyectar a Chile hacia el exterior y colocarlo en el lugar que su preclaro razonamiento y visión del futuro le indicaba que debía ocupar nuestro país en el concierto de las naciones.

Grandes son las obras de O'Higgins y extenso su legado. Al contemplar la empresa con la objetividad que proporcionan los años, pareciera que su figura se agiganta. "La historia (opina un autor contemporáneo) se hace o se padece: Y no hay más opción" (1). Nuestro Padre de la Patria hizo historia, sin contar con los medios suficientes, pues tenía una visión y en consecuencia los obtuvo, "porque muchas veces faltan los medios debido a que se carece de una doctrina política al respecto" (1). Como Director Supremo no buscó refugio en la "política de las

* Exposición del autor en el Instituto O'Higiniano, con motivo de la celebración del Mes del Mar, efectuada el 16 de mayo de 1992, y que se publica en esta edición de *Revista de Marina* como un homenaje al 214º Aniversario del Natalicio del Libertador.

cosas", pues comprendía que "el político que necesita éxitos inmediatos o cosas que lanzar a la voracidad de la actividad, se verá obligado al movimiento continuo, a la producción frecuente de gestos, incluso contradictorios, y a la firma incesante de pactos puramente declarativos de intenciones y usualmente carentes de contenido real" (1). No, él era un hombre de ideas y las ejecutó, desde lo alto de la primera magistratura, o las propuso, desde el lejano destierro, sin olvidar nunca los altos intereses de la patria. Sin embargo, su apreciación del presente y del futuro no olvidó la realidad concreta sobre la cual la nueva nación emergía. Comprendió claramente que "cualquier sociedad nacional se desenvuelve en un espacio geográfico determinado y está físicamente condicionada por su situación geográfica; le son dados unos vecinos y no otros; hereda, con mayor vigencia como colectividad, unos sentimientos tradicionales, una visión de sí misma confrontada con otras sociedades nacionales, unos prejuicios externos y mitos internos y se ve condicionada por el acontecer y por los intereses de otras colectividades exteriores a ella, sobre las que carece de todo poder de decisión" (1).

Del vasto legado dejado por O'Higgins quisiera, como marino, referirme a algo muy particular y plenamente vigente hasta nuestros días: Su preocupación y esfuerzo por hacer de Chile una potencia marítima de primer orden, pues consideraba que las condiciones naturales y sociales del país lo permitían y que su condición geográfica esencial, insular, lo exigía.

En una fecha muy próxima al fallecimiento de nuestro prócer en el Perú, nace en Westpoint el que más tarde sería Contraalmirante de la Armada de Estados Unidos, Alfred T. Mahan, quien a lo largo de su productiva existencia escribió numerosos textos, entre los cuales se cuentan varios dedicados al estudio y análisis histórico del poderío marítimo de las naciones. Su pensamiento produjo cambios substanciales en la política naval de Estados Unidos, impulsó la evolución de la Armada alemana, que conducía Von Tirpitz, y ejerció marcada influencia en las instituciones navales de Francia, Italia, Rusia y Japón.

En su obra *Influencia del poder naval en la historia*, publicada en 1890, opina que "La sagacidad y previsión de los hombres de Estado han influido menos en la historia de las naciones costeras, que las condiciones de situación geográfica, extensión, configuración, número y carácter de sus habitantes, todo lo cual se comprende bajo el nombre de características naturales. Puede, sin embargo, admitirse que la ac-

ción desafortunada o acertada de un solo hombre ha ejercido durante determinados períodos una enorme influencia, modificadora, sobre el crecimiento del poderío marítimo en su más amplia acepción, en el que se comprende no solamente su fuerza militar a flote, por la que se rige y gobierna el mar o una parte de él mediante la acción de las armas, sino también su flota mercante y su comercio, fuentes naturales de donde únicamente puede nacer y sostenerse aquél".

En dicha obra, Mahan señala las principales características que afectan al poderío marítimo de un país, algunas de las cuales indicaré a continuación:

— *Situación geográfica.* "Si una nación está situada de tal manera que no se ve obligada a defenderse por tierra ni puede pensar en extender su territorio de igual forma, al tener que dirigir todos sus designios hacia el mar lleva ya en sí una ventaja positiva con relación a otras que pueden tener alguna frontera continental.

La situación geográfica puede ser de tal naturaleza que requiere una concentración o dispersión de las fuerzas navales. Si esta situación favorece la concentración de fuerzas y además dota al país de una situación central desde la cual puedan ser emprendidas operaciones contra los enemigos más probables, entonces este país contaría con una ventaja estratégica de consideración... Si la naturaleza ha colocado a un país en circunstancias tales que, además de tener facilidad para atacar, cuenta con fácil acceso al mar libre y al mismo tiempo domina uno de las grandes pasos del tráfico del mundo, es evidente que la importancia estratégica de su posición es grandísima.

De vital importancia será la elección y potenciamiento de la base permanente... —que según expresa Mahan es— desde donde vienen todos los recursos, donde están unidas todas las grandes líneas de comunicaciones por mar y tierra y donde están los arsenales y puntos fortificados".

— *Configuración física.* "La costa de un país constituye una de sus fronteras, y cuanto más fácil sea atravesar una frontera tanto mayor será la tendencia de todo pueblo a comunicarse por ella con el resto del mundo.

Cuando la mar no sólo bordea o rodea a un país sino que lo divide en dos o más partes, entonces el dominio del mar no sólo es importante, sino vitalmente necesario. Un país que tenga esta configuración necesita disponer de un fuerte poderío marítimo si no quiere verse reducido a la impotencia.

Los puertos numerosos y profundos son un origen de poderío y riqueza y con doble mo-

tivo si están en la desembocadura de ríos navegables a los cuales fluye el comercio exterior de un país; en tiempos de guerra son, en cambio, origen de debilidad por la misma facilidad de su acceso, si no están debidamente protegidos.

Además del contorno de la costa, en lo que se incluye un fácil acceso al mar, hay otras circunstancias físicas que impulsan o desvían a los pueblos de él. Países con climas benignos y que producen lo suficiente para alimentar su población no sienten imperiosamente la necesidad de salir al exterior. En cambio, aquellos que enfrentan una dura climatología y que sus tierras no le entregan lo indispensable para hacer sobrevivir a su población, se ven obligados a salir de la patria y ganar la subsistencia de sus ciudadanos por otros medios, siendo la marina mercante su mejor enlace con el exterior.

Los que conocen los obstáculos con que han tropezado en su camino varias grandes potencias por falta de poderío marítimo serán los que podrán lamentar que su país, por igual exceso de riqueza patria, incurra en el mismo descuido respecto a este gran elemento de potencia y vitalidad.

Aquellos que abandonan la parte que les corresponde en la propiedad común de todos los pueblos, o sea, el mar, tendrán un rudo despertar”.

—*Extensión territorial.* “La última circunstancia que influye en el desarrollo de una nación como potencia marítima y que depende del país en sí y no de los habitantes que lo pueblan, es la extensión territorial. En su estudio no se considera el área que cada país pueda tener, sino la extensión de sus costas y el carácter de sus puertos.

En iguales condiciones geográficas y físicas, la extensión de costa es un elemento que puede ser de fuerza o de debilidad según sea grande o pequeño el número de sus habitantes”.

Al respecto, en este momento cabría hacer el siguiente alcance: Poseer una fuerza naval capaz de aprovechar la ventaja que significa contar con numerosos puertos es una necesidad vital para un país que se vea amenazado desde el mar. Si no se cuenta con una fuerza apropiada a los requerimientos, su comercio exterior y de cabotaje quedarán paralizados y su actividad militar reducida a niveles insostenibles.

—*Número de habitantes.* Haciendo un paralelo con lo señalado anteriormente respecto de la extensión territorial, “En lo que a población se refiere es mucho más interesante que el total, tener en cuenta la parte proporcional

(de esta población) que se dedica a profesiones marítimas.

Una gran marina mercante no sólo da ocupación a la gente que tripula los barcos, sino también a un gran número de personas que trabajan en los múltiples oficios cuyo objeto es facilitar la construcción y carena del material naval, siguiendo profesiones que están más o menos relacionadas con el mar y con las embarcaciones de todas las especies. Estos oficios relacionados con el mar proporcionan, desde el principio, indudable aptitud para el mismo... y constituyen un gran elemento de poderío marítimo”.

—*Carácter nacional.* “Si el poderío marítimo se basa, realmente, en el comercio pacífico y extenso, entonces todas las naciones que han sido en un tiempo u otro poderosas en el mar deben haberse distinguido por una gran aptitud comercial. La historia muestra que esto es exacto casi sin excepción, pues salvo los romanos, no hay ejemplo importante de lo contrario.

Todos los hombres buscan el lucro y ambicionan más o menos el dinero, pero el modo de buscar provecho ha tenido una influencia muy marcada sobre la fortuna comercial y la historia de cada país.

Siempre han existido Gobiernos que estorbaban y esterilizaban el libre y sano desarrollo de las empresas privadas; pero el carácter de un gran pueblo impone su modo de ser al Gobierno, y es casi seguro que si aquellos hubieran tenido inclinación por el comercio la acción de sus Gobiernos habría seguido el mismo camino.

La tendencia comercial, con la consiguiente necesidad de producir algo con qué satisfacerla, es uno de los elementos nacionales más importantes para el desarrollo del poderío marítimo.

Nunca han conseguido las previsiones y cuidados de los estadistas, por notables que fueran, neutralizar la falta de impulsos naturales, como tampoco se logra con las leyes más minuciosas... producir los buenos resultados que se alcanzan, aun con el mayor descuido de ellas, con tal que exista en el carácter nacional el germen de la iniciativa y desenvolvimiento propios”.

—*Clase de Gobierno.* En el análisis de este factor, el autor se extiende y lo explica detalladamente, dejando finalmente establecido que en todos los tiempos las formas de Gobierno, sus instituciones y el carácter de los gobernantes han ejercido poderosa influencia sobre el poderío marítimo de las naciones.

En esta oportunidad quisiera destacar la opinión vertida por Mahan, como resumen de su análisis.

"El Gobierno puede influir de dos maneras diferentes pero estrechamente relacionadas entre sí:

Primera, en tiempos de paz. El Gobierno puede favorecer con su política el crecimiento natural de las industrias de un pueblo y su afición a buscar aventuras y ganancias por medio del mar, y hasta puede intentar la creación de tales industrias o aficiones donde no existan espontáneamente; por el contrario, puede el Gobierno obrar desacertadamente y estorbar o detener el progreso que el pueblo hubiera llevado a cabo dejándolo en libertad. Sea cualquiera el camino que siga, es indudable que el Gobierno de un pueblo ejercerá siempre influencia decisiva, ya sea creando o dañando el poderío marítimo del país.

Segundo, en tiempos de guerra y su preparación para ella. La influencia del Gobierno se manifiesta de un modo más directo sosteniendo una marina militar proporcionada al desarrollo de la mercante y a la importancia de sus intereses marítimos. Tan importante como el número de los buques de guerra es su organización, que debe estimular el buen espíritu y la actividad, contando con todos los medios necesarios para adquirir un rápido desarrollo en tiempos de guerra, manteniendo al afecto las fuerzas de reservas necesarias, tanto en personal como en material, con disposiciones estudiadas y precisas, que permitan una rápida movilización.

En la preparación debe incluirse, indudablemente, el sostenimiento de estaciones navales en todos aquellos puntos lejanos a que deban ir los buques de guerra, por ir también los mercantes".

Iniciada la guerra, "Aun recibéndose un ataque inesperado, el que puede causar un desastre en algún sitio, la superioridad del poderío marítimo evita que dichos desastres sean generales o irremediables".

Tres cuartos de siglo antes de que vieran la luz pública los antecedentes aportados, en el extremo más lejano de América un joven país intentaba dar los primeros pasos como nación independiente. Sin embargo, los triunfos obtenidos en tierra no permitían ocultar la realidad: Estos serán insignificantes si no se domina el mar, frontera a través de la cual y por diferentes vías la metrópoli española o el Virreinato del Perú podían concretar su amenaza; camino de inmensidad por donde transitaban numerosas naves transportando provisiones y riquezas para la Corona española; enlace con el mundo exterior y medio a través del cual era preciso consolidar la independencia de América.

La educación recibida y la rica experiencia

adquirida durante su permanencia en Europa, su hábito por la lectura, su espíritu de observación y capacidad de análisis le facilitaron a O'Higgins apreciar que las condiciones naturales de nuestro país y su ubicación geográfica privilegiada en el cono sur de América le permitirían transformarse en una potencia marítima, siendo el mar y su influencia el motor impulsor de la futura grandeza de la patria.

La libertad de comercio es una de sus más tempranas preocupaciones, pero la creación de la flota es el gran paso de la colosal tarea que emprendió, siendo el primero, entre todos los gestores de la independencia americana, que comprendió la evidente necesidad de materializar una marina militar. De la nada hace nacer la primera escuadra nacional.

Pero esto fue sólo el comienzo. Nada escapó a su genio e inventiva. Su espíritu previsor y cualidades de organizador le indujeron a potenciar a Valparaíso como base permanente de la escuadra, habilitando un arsenal y un complejo sistema de apoyo logístico para la flota.

Creó también, entre otros organismos, la Comandancia de Marina, el Batallón de Infantería de Marina y la Brigada de Artilleros de Mar. Formó nuevas tripulaciones, dictó reglamentos e impartió claras y completas instrucciones. En agosto de 1818 dispuso la fundación de la Academia de Guardiamarinas, a sólo escasas décadas de similar medida adoptada anteriormente por potencias europeas de centenaria existencia.

La vigorosa actividad que se imprime a la escuadra desde los primeros días de su creación, le va entregando a Chile un creciente grado de control del mar. Los objetivos van siendo secuencialmente alcanzados, conforme a la línea política y estratégica trazada por el Libertador. La toma de Valdivia, por ejemplo, no es sólo la eliminación de una amenaza o el logro de un objetivo de orden interno; es la obtención de una nueva posición para la escuadra, como también en su mente lo eran Guayaquil y las Galápagos, sin dejar de visualizar Filipinas en el horizonte de su proyecto. Al ser realizada la monumental empresa que significó la Expedición Libertadora del Perú, las fuerzas navales de Chile dominaban sin contrapeso el mar. Pero el esfuerzo fue grande y a O'Higgins ya no le quedaban ni tiempo ni recursos para seguir adelante con su visionario proyecto. Sin embargo, su amor por Chile le llevó a señalar, aun desde el destierro, cuál era la ruta a seguir por el país, en procura de su destino marítimo.

En su opinión, Chiloé era el primer problema a resolver por la nueva República, ya que nunca sería posible lograr alcanzar un adecua-

do grado de control del mar mientras continuara en poder de los españoles esta importante área geográfica, generosa en fondeaderos y medios de apoyo para las naves que recalaran a sus costas.

Incorporar la isla al dominio nacional no significaba para O'Higgins un mero aumento territorial o arrebatarle al enemigo una estupenda posición. Tan pronto se hubiera logrado este objetivo se debería ejecutar un completo plan de acción para integrar la isla y área circundante al resto del país y explotar sus recursos naturales y humanos, entre los que el Libertador destaca la necesidad de fundar astilleros y arsenales para el fomento de la navegación y la selección de tripulantes a obtener de una población marinera por excelencia.

Magallanes fue su permanente y última preocupación. Profundo conocedor de la política ejecutada por Inglaterra, que la llevó a transformarse en un formidable Imperio y dominar los océanos del mundo, el Libertador no podía demostrar indiferencia por una zona como el estrecho de Magallanes y el cabo de Hornos, pasos obligados para las naves procedentes de Europa y que un país con pretensiones de potencia marítima, como Chile, tampoco podía ignorar. El poblamiento del extremo austral, la fundación de poblados, el establecimiento de un apostadero naval y la materialización de un servicio de vapores en el estrecho, son algunas de las numerosas ideas que por diferentes vías hizo llegar a quienes ejercían el poder.

Al fallecer O'Higgins, gran parte de sus sueños se habían hecho realidad. Chiloé ya era parte integral del territorio nacional y pronto se habría de tomar posesión del estrecho de Magallanes. El poderío marítimo por él creado ya había demostrado con creces su valía, como insustituible herramienta de la política exterior e interior del Estado, ya que el país que lo desarrolla "crece en influencia política, por el extenso ámbito en que ejerce sus actividades, las que sobrepasan sus fronteras y se extienden por todo el mar" (1).

La importancia política y militar alcanzada por Chile en el breve tiempo que O'Higgins ejerció la primera magistratura le permitieron a éste comenzar a establecer relaciones con varios de los principales países de América y Europa, dando con ello los primeros pasos firmes en el campo de las relaciones exteriores, campo sumamente incierto pues "las actividades se desarrollan a través de contactos con otras sociedades y por lo tanto es donde más reducida se presenta la capacidad de libre elección. Ello es así porque en la relación exterior no sólo cuenta la voluntad del propio Estado, sino que influyen

de modo decisivo, aunque no igualitario, las voluntades no siempre coincidentes de todos los restantes Estados, de todos los componentes de la comunidad internacional. Y por que en las relaciones exteriores de todo pueblo, de toda sociedad organizada en Estado, gravita considerablemente una serie de elementos inertes y de factores morales que son imposibles de modificar o difícilmente alterables a corto plazo" (1).

"Quiere todo ello decir que, salvados todos los obstáculos, un Gobierno en el interior es, teóricamente al menos, libre de propugnar una política determinada y es capaz de llevarla a buen fin si cuenta con los medios materiales y con la confianza del origen del poder. Mientras que el mismo Gobierno, para instrumentar cualquier decisión en el exterior de sus fronteras deberá contar con la aquiescencia de otros sujetos, soberanos como él, o con la fuerza, el poder suficiente para imponer su pretensión" (1).

Si O'Higgins estuviera entre nosotros en estos días es probable que concordara con un autor moderno que señala "Que debe existir una evidente relación entre la pujanza social de un pueblo y la modernidad de sus elementos militares y que milicia y diplomacia son los mejores exponentes de una vitalidad nacional, de una conciencia social en fase de expansión" (1).

Pero establecer relaciones internacionales no significa contar con la política exterior "Ya que ésta no consiste, en efecto, en la mera relación de sus actuaciones exteriores, en la historia de sus relaciones con otros Estados o en la pericia circunstancial de un hacer actual frente a determinados condicionamientos" (1). Lo que define la existencia de una política exterior, señala un experto, "es la coherencia y la continuidad que guardan entre sí las actuaciones exteriores de un Estado. Un país que obrara en cada caso con total prescindencia de la conducta que sigue en otras situaciones podría tener relaciones internacionales, pero en el sentido estricto del término no tendría política exterior" (1).

"La política exterior, como empresa, obedece a una serie de coordenadas que son el resultado de un largo proceso de decantación en el que, en mayor o menor cuantía, intervienen factores tan dispares como la historia, la geografía, la economía, los sentimientos religiosos, los mitos nacionales y el modo peculiar de ser de ese pueblo. La actividad exterior, por el contrario, es una reacción frente a las circunstancias o el azar, un movimiento oportunista, una manifestación subjetiva de quienes detentan el poder. La primera es una actividad

reflexiva, permanente, al servicio de unas ideas objetivas. La segunda, un movimiento reflejo producido por la imposibilidad de mantener estática a una colectividad política confrontada por otras muchas" (1).

O'Higgins, el visionario del porvenir marítimo de Chile, entre muchos otros, tiene el mérito de haber creado conciencia nacional sobre la preocupación que todo ciudadano y todo Go-

bierno debe tener para crear, desarrollar y defender los intereses marítimos del país; a la vez, sentó las bases de lo que debería ser una constante en la política exterior de Chile.

Al dar término a esta exposición es necesario recordar lo expresado hace largo tiempo por Portales, pero que mantiene plena vigencia en nuestros días: "La gran vocación internacional de Chile es y debe ser el mar" (3).

BIBLIOGRAFIA

1. **Cañadas Nouvilas, Gabriel:** *El contexto exterior*, Madrid, 1974.
2. **Abel Rosales, S.:** *La apoteosis de Arturo Prat*, Santiago, 1888.
3. **Barros, M.:** *Historia diplomática de Chile*.
4. **Mahan T., Alfred:** *Influencia del poder naval en la historia, 1660-1783*, Buenos Aires, 1935.
5. *Conceptos estratégicos y geopolíticos*, Escuela de Guerra Naval de España, Madrid, 1980.
6. **Solis Oyarzún, Eri:** *Manual de estrategia*, Imprenta Academia de Guerra Naval, Valparaíso, 1985.
7. **Hosley Brito, J.M.:** "El Libertador O'Higgins", *Revista Libertador Bernardo O'Higgins (RLBO)*, año IV/nov.
8. **Oviedo C., Carlos:** "El legado profético de O'Higgins", *RLBO*, año IV/nov.
9. **López Rubio, Sergio:** "Visión geopolítica del Libertador O'Higgins sobre la región austral de Chile", *Memorial del Ejército de Chile*, año LXXIII N° 400, 1979.
10. **Stack Stack, Juan Carlos:** "Visión geopolítica del Libertador O'Higgins", *RLBO*, año II N° 2.
11. **Troncoso Daroch, Arturo:** "Algunas reflexiones sobre el Libertador O'Higgins, forjador del poder naval chileno", *RLBO*, año II N° 2.
12. **Rosas Mascaró, Ariel:** "O'Higgins y la Armada de Chile", *RLBO*, año VI N° 6.
13. **Ross Orellana, César:** "Estados Unidos y la independencia de Chile. Un ensayo de interpretación histórica", *RLBO*, año VI N° 6.

