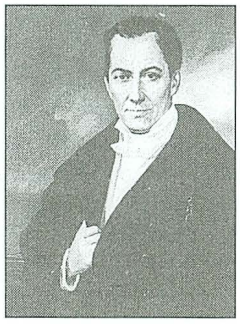
EL PODERIO MARITIMO EN EL EPISTOLARIO DE DON DIEGO PORTALES

Carlos Sazo Pérez *
Lautaro Ormazábal Yanulaque **
Capitanes de Fragata



Introducción.

El presente tema es el producto de una recopilación de aquellos extractos del profuso epistolario de don Diego Portales relacionados con el Poderío Marítimo, a saber: Poder Naval e Intereses Marítimos, que a juicio de los autores reflejan, sino sorprenden, la visión, clarividencia y voluntad de don Diego Portales en desarrollar, como aspecto vital para el novel estado el aspecto en cuestión. De tal forma que en el presente trabajo se han incorporado, y con en fin de que no pierdan su innata riqueza, en forma textual algunos párrafos del epistolario de don Diego Portales, los que de su sola lectura llevan al lector a formarse una idea del genio creador del que algunos autores han llamado el forjador de la república y cuyas ideas y obras en muchos campos perduran hasta el día de hoy.

Entre el epistolario de Portales, se conservan más de trescientas cartas a don Antonio Garfias, escritas entre 1831 y septiembre de 1835, además de otras dirigidas a diferentes personalidades del acontecer nacional. El análisis de su correspondencia es fundamental en el estudio de Portales pues se encuentra en ella un verdadero diario íntimo en que se refleja su pensamiento, temperamento, su carácter, sus sentimientos, sus estados de ánimo, sus tribulaciones y su reacción frente a las vicisitudes de la vida y de la política, sin reticencias de ningún tipo.

Marco general.

No es posible comprender, en toda su magnitud, la creación política de Portales, sin engastarla en el panorama de la anarquía de la América española y de las modalidades que el fenómeno revistió. Así se puede encontrar a Chile entre los años 1823 a 1830 en un período de transición desde la dominación española a la formación de un gobierno propiamente tal, con luchas intestinas sin destino que no permitían dar a la naciente república una estructura política que permitiera su gobierno. Sin embargo, desde Lircay la escena política queda exclusivamente dominada por Portales, cuyo panorama de gobierno comenzó a desarrollarse y definirse con una serie de actos y medidas que, en resumen, se encaminaron a levantar el poder del estado al más alto grado de respetabilidad, aplicando todo el rigor de la ley y organizando la administración del estado sobre un pie de regularidad, de celo y honradez no conocido. Desde el Vicepresidente de la República hasta el último empleado, adquirió en pocos meses una homogeneidad y una disciplina que dieron gran expedición y eficacia al sistema político del Ministro. Entonces aparecieron instituciones y reformas de trascendencia.

---

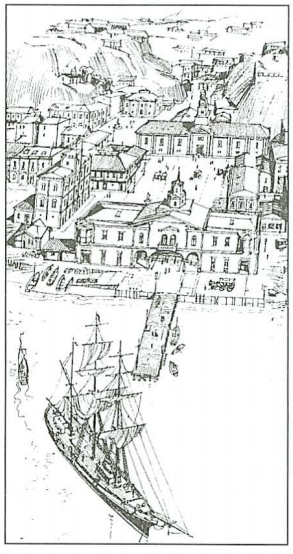
* Oficial de Estado Mayor, Ingeniero Naval.
** Oficial de Estado Mayor.

Aún antes de iniciar su vida pública el genio político de don Diego Portales destaca, entre muchos otras virtudes, por su perspicacia y capacidad de visualizar a fondo los acontecimientos, lo que le permitirá efectuar certeras y profundas evaluaciones de los acontecimientos de su época, especialmente aquellos que por su efecto y trascendencia, afectarían al ser nacional. Es dable destacar entre muchas de sus cartas el siguiente párrafo de la carta a don José M. Cea, su socio comercial, fechada en Lima, marzo de 1822: "Los periódicos traen agradables noticias para la marcha de la revolución en toda América. Parece algo confirmado que los Estados Unidos reconocen la independencia americana. Aunque no he hablado con nadie sobre este particular, voy a darle mi opinión. El Presidente de la Federación de N.A. Mr. Monroe, ha dicho: "se reconoce que la América es para éstos". ¡Cuidado con salir de una dominación para caer en otra! Hay que desconfiar de esos señores que muy bien aprueban la obra de nuestros campeones de liberación, sin habernos ayudado en nada: he aquí la causa de mi temor. ¿Por qué ese afán de Estados Unidos en acreditar ministros, delegados y en reconocer la independencia de América, sin molestarse ellos en nada? ¡Vaya un sistema curioso, mi amigo! Yo creo que todo obedece a un plan combinado de antemano; y ese sería así: hacer la conquista de América, no por las armas, sino por la influencia en toda esfera. Esto sucederá, tal vez hoy no; pero mañana sí..."

Entre el 6 de abril de 1830 y el 31 de agosto de 1831 se confía a don Diego Portales las carteras de Relaciones Exteriores, de lo Interior y de Guerra y Marina. Al asumir Portales, se consagraba el gobierno con empeño a la tarea más noble y benéfica de restablecer al país sobre los cimientos del orden, la moralidad y el trabajo. El comercio y la administración, la seguridad de vida y haberes y la producción nacional se hallaban profundamente alteradas o postradas por efecto de la larga y dolorosa contienda política. A todos estos ramos le prestó atención, sin pérdida de tiempo. Las oficinas públicas y la policía de seguridad de Santiago y en los campos fueron objeto de los desvelos de Portales, al paso que el Ministerio de Hacienda, que tenía al frente al laborioso y competente Rengifo, desde julio de 1830, coadyuvaba, por medio de una serie de disposiciones a la rehabilitación del comercio y de la industria.

Portales llegó a la vida pública con poco bagaje de doctrina, pero con medios muy poderosos de acción. En la práctica de los negocios había adquirido el hábito de marchar de frente de cualquier dificultad, de llamar a las cosas por su verdadero nombre y de descubrir a primera vista el lado favorable y adverso de toda situación y el lado flaco de sus aliados y antagonistas. Era irresistible y rápido en la acción. En donde quería destruir, arrancaba de raíz. En donde quería fundar, hacía levantarse del suelo construcciones destinadas a durar medio siglo. El país se doblegó bajo su mano como una masa de cera blanda y dócil, y conservó por mucho tiempo impreso indeleblemente el sello de algunas de sus bellas cualidades y de algunos de sus defectos. Pero lo que no admite duda es que en 1830 se pronuncia un cambio completo en las doctrinas y en las prácticas políticas reinantes, en el carácter de las relaciones entre la autoridad y el pueblo, entre gobernantes y ciudadanos, en la actitud y los sentimientos de la nación y de cada uno de sus miembros respecto del complejo de derechos y deberes que constituyen la vida pública.

La transformación operada en Chile, y sólo en el espacio de pocos meses, bajo la poderosa mano de ese hombre genio, fue tan radical y profunda, que al estudiar los sucesos e ideas después de 1830, se cree estar leyendo la historia de otro país, completamente distinto del anterior, no sólo en la forma material de las instituciones y de los acontecimientos, sino también en el alma misma de la sociedad. La obra de Portales fue la restauración de un hecho y un sentimiento, que habían servido de base al orden público, durante la paz octaviana de los tres siglos de la colonia: el hecho, era la existencia de un poder fuerte y duradero, superior al prestigio de un caudillo o a la fuerza de una fracción; el sentimiento, era el respeto tradicional por la autoridad en abstracto, por el poder legítimamente establecido con independencia de quienes lo ejercían. En diciembre



de 1832 aceptó la gobernación de Valparaíso, y en los pocos meses que la desempeñó, se contrajo con asiduidad a la organización de la guardia cívica y a la moralización del pueblo de aquella provincia. Al mismo tiempo, sugirió al gobierno notables medidas referentes al comercio y a la marina nacional.

Poderío marítimo.

Intereses marítimos.

Destaca entre las innumerables obras de Portales su particular interés por desarrollar los intereses marítimos, especialmente destacable es su intuición para reconocer el destino marítimo de Chile, sin embargo la idiosincrasia del país de la época entrabó, en general, sus acciones.

En una carta a su dependiente, don Enrique Newman, fechada el 29 de marzo de 1829 Portales demuestra su inquietud por la medidas que adopta el gobierno, y su falta de visión, en lo que de alguna manera afectaría al comercio marítimo, por ende al desarrollo del país. Señala: "Según se ve por los periódicos, el gobierno, en medio de su desorganización, está dispuesto a triplicar las contribuciones de derecho de importación y gravar el pago de comercio. Hay en esta medida la prueba más absoluta de la corrupción administrativa, porque si esos señores, a fuerza de gastos, piensan anular la base de la riqueza nacional, ¿cómo quieren el progreso nacional? Hoy repito a Ud. esto mismo y con más razón, porque las ocurrencias políticas alejan cada día de la república la tranquilidad necesaria para contraerse al negocio".

Una vez instalado en Valparaíso, después de haber entregado los ministerios, y ya dedicado al comercio marítimo, comentaba a don Antonio Garfias, en carta fechada el 28 de marzo 1832, algunos aspectos necesarios de optimizar para mejorar la gestión del comercio marítimo: "La "Independencia" entró el Sábado y hago lo posible porque salga este otro Sábado: todo se facilita cuando hay contracción a los negocios: este buque que durante mi permanencia en la maldita política, casi no se movía del puerto, lo ve Ud. que desde que estoy aquí no se ha parado ni parará. Diga al Ministro de Hacienda que él sabe bien lo que es la navegación, que la venida del buque a sacar el guarda puede costarme muchas veces ocho días, porque al entrar el buque al puerto, como lo vemos con tanta frecuencia, quedará calma o saltará un Norte en el invierno, y en el verano con los sures o surestes fuertes para vencer legua y media que hay por mar a las Lagunillas, tendrá que llevarse macheteando el buque a costa de su aparejo y velamen, siendo así que en viniendo de abajo en el verano le es tan fácil tomar el puerto de las Lagunillas como que pasa por la boca del mismo para entrar al de Valparaíso...". "Encárguese a los jueces el cuidado en el tránsito de los contrabandos por los caminos de sus respectivas jurisdicciones, en la cual está el riesgo y dificultad del contrabando, que el que se echa en la costa sólo podría evitarlo una línea de 300 buques guarda-costas".

Como se aprecia, Portales comprende muy bien el negocio marítimo y su importancia para el desarrollo del país, por lo tanto permanentemente expresa su preocupación e interés por mejorar la gestión marítima en la normativa del estado con el propósito de optimizarla en bien del país.

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

Diego Portales consideraba que no debía permitirse la explotación del país por los extranjeros que no se incorporaran a él, en ese sentido bregó permanentemente porque el tráfico de cabotaje debía reservarse al nacional. Muy aclaratoria, a éste respecto, es su carta a don Antonio Garfias, fechada en Valparaíso, abril 1 de 1832, que señalaba: "Véase con el Ministro de Hacienda y dígale que he sabido que D. José Manuel Cea, o hablando con más propiedad Miller y Patrickson, el más defraudador de las rentas fiscales y es el más suciesito de todos los comerciantes extranjeros, han hecho una solicitud al gobierno pidiendo que se les permita trasbordar unos ladrillos venidos de Inglaterra a otro buque extranjero para que los conduzca a Huasco. La tramitación que ha dado el Ministro al expediente me hace creer que ha dudado de la resolución a dicha solicitud y quiero que le prevenga que escandaliza ver a D. José Manuel (Cea), un hijo del país; suscribiendo una representación de esta naturaleza, como se lo diré yo cuando le vea, y que escandaliza más

ver esos extranjeros del carajo presentarse con toda la arrogancia necesaria para robar a los chilenos el único bien que poseen, con exclusión de ellos, y cuya posesión supo respetar hasta el mismo D. Francisco Antonio Pinto - el comercio de cabotaje que en otras partes del mundo está estrictamente declarado a los buques nacionales. Si ahora se condesciende con Patrickson, mañana se argüirá con el mismo ejemplo, y el gobierno tendrá que condescender con otros, y vendrá a arruinarse esta ventaja de los chilenos que por su misma naturaleza se ha conservado en medio de esta vicisitud, tanta intriga y tanta arbitrariedad de nuestros gobiernos. Estoy cierto que el Ministro me hará la justicia de creer que no me hace hablar así el interés particular como dueño de la goleta *Independencia*. Incluyo a Ud. una lista de los buques nacionales para que se la presente y le haga ver el número de chilenos que tienen ocupación en este ejercicio, ya que no puede ocultársele, *es debido el que tengamos marineros para cuando el gobierno los necesite*. Toda la ventaja o todo el fin que estos diablos se proponen en su solicitud es el ir destruyendo poco a poco el comercio de cabotaje en nuestros buques, porque no puede creerse que sea la de un real en quintal que les lleva de menos por el flete el buque extranjero".

Portales estimaba que el desarrollo económico nacional debía defenderse dentro del país con la aduana y afuera con la sagacidad, la astucia, el bluff y con la guerra misma. Chile no podía abandonar una ventaja alcanzada ni renunciar a una expectativa, mientras tenga fuerzas con qué imponerla, si los primeros recursos no bastan. Frente a los derechos aduaneros prohibitivos que el Perú pensaba establecer para la mercadería procedente de Chile, aconseja al gobierno una política de enérgico bluff. Pero el bluff respaldado por la fuerza. El 4 de septiembre de 1832, plantea de frente la guerra con el Perú, si insiste en su propósito de gravar con derechos diferenciales adversos las mercaderías de procedencia chilena. No desconoce que legalmente Perú está en su derecho; pero Chile no puede ahogarse económicamente. La fuerza es para vivir.

En carta a don Antonio Garfias, Valparaíso, agosto 9 de 1832, Portales evidencia nuevamente su permanente preocupación tanto de los problemas primarios de la población como de las unidades de nuestra Armada, señala: "...Diga Ud. al Ministro de Hacienda que creyendo como creo, que el agua de la quebrada de San Agustín es de la ciudad, después de haber examinado el origen y los terrenos por donde pasa, hicimos con el Capitán Délano un presupuesto de la obra, o, por mejor decir dos, que tengo en mi poder. Que ví al gobierno local e hice que hablase con el Cabildo y les presentase las ventajas que traía la obra, consultándoles, al mismo tiempo, si aceptarían mi presupuesto de traer aguas por cañerías de pellín, que es más duradera que de plomo estando enterrada, pasaba por la plazuela de San Agustín, levantar allí una pila para el público, y seguirla hasta el muelle, con el ánimo de solicitar del gobierno me permitiera amarrar el cañón en los palos del muelle y dándole como recompensa la aguada de balde para todos los buques de guerra...".

Actuó con voluntad al hacer respetar c energía el pabellón nacional en los conflictos con marinos extranjeros, prueba de ello, entre otras, es su carta a don Fernando Urízar Garfias en la que le relata la situación generada por el Capitán del bergantín francés *Jeune Nelly*, al respecto señala: "Diga también a este amigo que he despachado la contestación a las quejas del Vice-Cónsul de Francia: que recuerdo que me dijo que iban a publicarse todas las contestaciones pasadas con él y el Cónsul General, tanto porque esta práctica no me parece regular, pues quien debe contestar al Cónsul General es el Ministro de Relaciones Exteriores apoyando su contestación en mi informe, o más bien dicho, en las razones y hechos que en él se apuntan, como porque lo que yo escribo no es para imprimirse". Al respecto, el capitán del bergantín Jeune Nelly se negaba a entregar la mercaderías consignadas a comerciantes chilenos, hasta no ser cubierto del valor de una avería que había sufrido el buque. El juzgado de comercio ordenó al capitán depositar las mercancías en la Aduana mientras se fijaba la cuota que correspondería pagar a los consignatarios. La resolución del tribunal debió cumplirse con el apoyo de la fuerza, lo que el Vicecónsul de Francia protestó al gobernador de la plaza, a la sazón Diego Portales, quien le respondió negándole el derecho de intervenir en un asunto de exclusiva incumbencia de los tribunales del país.

Portales asume la Gobernación de Valparaíso el 4 de diciembre de 1832, siendo su gestión una repetición de lo que había realizado como ministro. Señala Benjamín Vicuña Mackenna: "...dejando una huella profunda, como por donde quiera

que se posaba su mente creadora, su incansable laboriosidad y su mano firme y organizadora. Todas las instituciones que convirtieron a Valparaíso en el emporio del Pacífico tienen su germen en los diez meses de su administración. Entre otras se pueden destacar, los almacenes francos, la Escuela Naútica, la protección del comercio nacional con sus intereses y sus industrias, ante quienes Portales más de una vez, humilló la soberbia de los extranjeros, el arreglo de la Marina de Guerra, que en verdad no contaba entonces de un sólo bergantín, pero que él ensanchó más tarde hasta convertirla en una poderosa Escuadra, el establecimiento de una policía urbana, la aduana, el cabotaje, la moralización de las clases inferiores del pueblo por la severidad de los castigos y el enrolamiento en la guardia cívica, la transformación de la misma de aquella plaza militar en una poderosa provincia...".

Desde su primer ingreso al gobierno, Portales había adoptado o inspirado diversas medidas de fomento de la marina mercante nacional, que se incorporaron a nuestra legislación; pero su resultado, sin ser nulo, se frustró como consecuencia de la pobreza y de la miseria que fue la resultante de los esfuerzos que O'Higgins pidió al país y de la incapacidad de los gobiernos que le sucedieron. Los buques mercantes registrados como chilenos, apenas llegaban a ochenta y su tonelaje era muy reducido.

El 28 de julio de 1836 se promulgó una ley que complementó y reglamentó las medidas de fomento ya consultadas en las de cabotaje, comercio de internación y otras dictadas con anterioridad. Todo buque construido en astilleros nacionales o extranjeros que llegase a ser propiedad de chilenos naturales o legales, por este solo hecho era considerado chileno. En la reglamentación de la matrícula y de la patente, se exigió que la tripulación de los buques se compusiera, a lo menos, de una cuarta parte de marineros chilenos, proporción que debía elevarse a la mitad desde el 1 de enero de 1838 y a las tres cuartas partes desde igual fecha de 1840. Después de doce años de publicada la ley todos los capitanes debían ser chilenos; pero la exigencia de nacionalidad se cumplía respecto de los extranjeros con un año de servicio durante la guerra y tres durante la paz en la Armada Nacional. Todo buque debía llevar a bordo y mantener a su costa un alumno de la Academia Naútica de Valparaíso o de las qué el gobierno estableciera en otro lugar de la república, y la obligación del capitán era instruirlo en la maniobra y en la práctica de navegación.

Poder naval.

La Escuadra formada por O'Higgins y Zenteno había corrido la suerte general del país antes de la llegada de Portales. Diversos decretos habían ordenado vender: la fragata *O'Higgins*, las corbetas *Independencia y Chacabuco*, además se había dispuesto el desarme de la Escuadra, el licenciamiento de las tripulaciones y el dejar a medio sueldo a los oficiales mientras se procedía a una reforma general. En septiembre de 1828 se ordenó rematar la fragata Lautaro, bergantín *Galvarino* y la goleta *Moctezuma*; el mismo decreto suprimía la comisaría y las oficinas de marina. Estas medidas en un país de la configuración geográfica y de la estructura económica de Chile, no sólo son un reflejo de la fisonomía del régimen que feneció en Lircay, sino también de la incapacidad y de la falta de instinto político de los gobiernos que sucedieron a O'Higgins.

Tanto, durante sus dos gestiones ministeriales como en su cargo de Gobernador de Valparaíso, Portales mostró un particular interés por la formación de buenos oficiales de Marina como también buenos marineros, haciendo especial hincapié en que los buques nacionales deberían navegar con tripulación chilena, como medida precautoria ante la necesidad de emplear la fuerza para proteger los intereses de la república. Es así que en la carta a don Antonio Garfias, el 4 de marzo de 1832 le señalaba: "Informe usted del ministro de Hacienda sobre si el gobierno piensa mandar la *Colo Colo* a Garribo; él me suplica mucho influya para esta resolución, porque si no se verifica no puede moverse a Valdivia: la goleta hace el mismo gasto en puerto que en la mar; pero navegando se estropea menos, *y se forman marineros*. También Portales demostró, como se ha señalado anteriormente, una preocupación por el aumento del alistamiento de las unidades, a ese respecto, es clarificador su interés por unos cañones del *Araucano*, en carta a don A. Garfias, fechada en Valparaíso, marzo 13 de 1832, señala: "Cuando el General Miller llegó a este puerto de las islas Sandwich y Sociedad vino a visitarme y en la conversación me dijo que existían allí los cañones del bergantín de guerra de nuestra escuadra el *Araucano* ...me dijo que era cosa fácil el conseguirlos con una sola nota oficial de

gobierno. Yo le supliqué que si visitaba en Santiago al Presidente o a alguno de los ministros, se lo hiciese presente; mas, como puede suceder que se le hubiese olvidado mi encargo, haga usted la advertencia en el Ministerio de Relaciones Exteriores, añadiendo que los cañones son de bronce y de un calibre de que carecen nuestros arsenales: diga usted que continuamente están saliendo buques de este puerto para aquellas islas y que vuelven acá con la pesca; que pueden traer los cañones por un flete muy equitativo...".

Portales comprendió además la imperiosa necesidad de contar con un plantel formador de los oficiales de marina. Al respecto en carta a don Antonio Garfias, fechada en Valparaíso, marzo 17 de 1832 señalaba: "He aquí un negocio que voy a encargarle, y que no va a dejar piedra por mover hasta conseguirlo: vea usted a los ministros, al presidente y hasta la Santísima Trinidad, si es necesario. Ante todas las cosas, debo advertirle que en el año 1823 tomé mucho empeño en esta misma empresa, como lo sabe el ministro del interior, y sin duda la habría visto realizada si no hubiera muerto el español Vila, que iba a ser el jefe". Posteriormente continúa: "Mucho he escrito a Ud. sobre una cosa que aún no sabe lo que es; pues señor, es una "Academia Náutica" en que antes de dos años tendremos 100 pilotos para emplear en más de 50 buques mercantes que tiene Chile mandados por extranjeros, lo que es una vergüenza: el gobierno tendrá cuanto necesite para su Marina y contará con la gloria de hacer una cosa tan útil y tan a poco costo. De este plantel sacará los guardiamarinas que haya menester y contará con oficiales científicos en todos los casos.

Da pudor ver que no haya un subalterno ni un guardiamarina de los actuales que sepan algo de pilotaje y que sepan apenas de maniobras: uno y otra van a aprender en la Escuela Náutica. No se diga que el Colegio Militar de Santiago va a dar guardiamarinas y oficiales de Marina: es cierto que allí se aprenden los primeros principios elementales; pero después tendrán que gastar mucho tiempo en la práctica, cuando aquí todo se va enseñando a un tiempo. A más, el Colegio no daría pilotos para los buques mercantes y se puede asegurar con certeza que los jóvenes que viniesen del Colegio Militar sabiendo aritmética, álgebra, geometría y trigonometría plana y esférica se quedarían como vinieron, porque a bordo nada avanzarían con los comandantes de buques que nada les enseñarían, o porque no saben o porque dirían con razón que eran comandantes de buques y no maestros. De manera que los jóvenes aprenderían cuando mucho la maniobra por la costumbre de verla; y, en fin, querer que sean marinos con lo que aprendían en el Colegio Militar sería lo mismo que pretender que lo fuese todo ese cardumen de agrimensores nuevos que han estudiado la parte de matemáticas que se enseña en la Academia Militar. Si el gobierno quiere, yo me encargaré de la Inspección de la Escuela Náutica por los primeros 6 meses o hasta dejarla en marcha; si no lo quiere, puede cometer dicha Inspección al Comandante General de Marina o al Cabildo...". "En fin, si por desgracia se oponen razones o inconvenientes, comuníquemelos Ud. para contestarlos...".

Después de vencer infinitos obstáculos, Portales logró realizar su propósito por medio de la Municipalidad de Valparaíso, con auxilio del vecindario de dicho puerto.

El Ministro le concedió gran importancia a la reorganización de la marina de guerra y a la marina mercante como factores gravitantes de la seguridad nacional y del desarrollo del comercio y la navegación. También tuvo una permanente preocupación por el empleo del poder naval como instrumento de la política, en lo que en nuestros tiempos se ha denominado "presencia naval", y que ya desde esa señera época Portales visualizara con una intuición diáfana. En su carta a don Antonio Garfias, fechada en Valparaíso, abril 10 de 1832, expresaba así: "Véase con el Ministro de la Guerra y recomiéndele a mi nombre una solicitud de la Comandancia de Marina para dar de alta en el *Aquiles* el piquete del batallón Valdivia que vino de Juan Fernández dígale que *el honor del país y la seguridad del único buque que tenemos exigen que éste ande como debe ser* y que estoy empeñado en que su Comandante y Oficiales costeen una música para cuando *el buque salga en comisión a algún puerto extranjero envíe idea de orden, arreglo y esplendor del país*".

A propósito de las intensiones del gobierno de desarmar al único buque de guerra existente Portales demuestra su característica visión en los obscuros días de la consolidación de la república, enviando la siguiente carta a don Antonio Garfias, fechada en Valparaíso, abril 17 de 1832: "Tengo a la vista las dos de UD. 14 y 16 y contestándolas por su orden digo : que *si no se piensa dar destino alguno al Aquiles*, es muy bueno el pensamiento de desarmarlo; pero *si consultando el honor y respetabilidad del país*, sin perder de

vista al mismo tiempo *el objeto de formar marineros y oficiales para cuando se necesiten*, se hubiese de *mantener este buque protegiendo unas veces el comercio de Chile en el Callao*, otras visitando los puertos de Chiloé y Valdivia, a quienes siquiera por medio de estas visitas de un buque de guerra es necesario recordarles que el gobierno les tiene presentes, que los espía y que a pesar de la distancia o del completo abandono en acaso se crean, no pueden extraviarse sin que el gobierno sepa y castigue sus extravíos; *si ha de mandarse a Guatemala a hacer las justas reclamaciones* a que han dado lugar aquellos salteadores por *los agravios inferidos al honor de Chile y los ataques que han dado a la propiedad de los chilenos*; si el buque ha de emplearse en visitar otros puertos del mismo Chile, encargado siempre de velar al contrabando en nuestras costas, que yo juraré que se hace al menos de las especies estancadas; si se trata, en fin, de conservar un buque sin duda va a arruinarse en la bahía desarmado y que cuando se necesite será preciso volver a gastar en él una suma considerable, diga lo que quiera Angulo o cualquier otro testimonio respetable que aparezca; *yo opinaría porque el buque no se desarmase*; mas si pensamos marchar así enterando la vida, sería una locura gastar tanto dinero para conservar un buque fondeado en la bahía inútilmente. *Yo encuentro más necesario en nuestra posición un buque de guerra que un ejército*; por grande y bueno que éste sea podremos ser insultados impunemente en nuestras costas y en nuestros puertos mismos por un corsario de 4 cañones; que mientras un buque desarmado estaría ya en disposición de partirse de sus presas sin zozobra. Diga Ud. al ministro que si yo me inclinara a hacer fortuna sin reparar en los medios, nunca pensaría en otra cosa que en poner 100 hombres armados a bordo de uno o más buques mercantes para ir con toda flema y calma a sacarme de 10 a 12 mil quintales de cobre, que nunca faltan en los puertos despoblados de la Provincia de Coquimbo: a ésta e iguales empresas alienta el saber que en la República no hay un buque de guerra de algún respeto. *Por otra parte es de necesidad, en mi concepto, que el gobierno esté siempre en contacto, lo diré así con los pueblos por medio de un buque de guerra: se les infunde respeto* y también gratitud cuando se les haga ver esta medida por el lado de que tiende a cuidarlos y protegerlos. Digo también que si el buque no ha de navegar de modo que él sólo baste *a dar una idea del orden del país y de la atención que presta el gobierno a todos los ramos de la administración, es mejor que no navegue. Un buque en buen estado y en el que se note orden, arreglo y disciplina hace formar en un puerto extranjero buen concepto del gobierno de que depende.* Se ha creído que no es de importancia el mantener a bordo de un buque el piquete de infantería que traen todos los de guerra y si se quiere más bien pagar este mismo piquete en un cuerpo de infantería en tierra, en donde no es necesario, porque es lo mismo que un batallón tenga 350 plazas que 280; pero debe saberse que sin el piquete de infantería no puede conseguirse orden ni subordinación en los marineros, que esta familia es insolente e insubordinada por costumbre y que sólo el freno del piquete los puede contener: la experiencia está acreditando esta verdad todos los días; actualmente tienen que estar a bordo del *Aquiles* 8 hombres de la brigada de Artillería de esta plaza, que por su poco número son burlados por los marineros...".

En carta a don Antonio Garfias, del 30 de agosto de 1832, Portales plantea su aprensión de que el gobierno tenga la opinión de que pretende desaprobar siempre todas sus medidas, sin embargo, presenta su inquietud ante la medida de disolver el Batallón de Cazadores a pie, y reducir las plazas en otras unidades, contraponiéndola con la medida unilateral adoptada respecto de grabar con tres pesos el azúcar importada desde el Perú. Portales señala que dicha resolución puede muy bien mover al gobierno peruano a tomar la medida de gravar por ejemplo con un 20 % las mercaderías que se internasen en sus puertos después de haber pasado por Valparaíso, y señala: "he aquí un paso que destruiría nuestros almacenes de depósitos y nuestro comercio, y entonces no habría otro recurso que volver atrás con la más vergonzosa degradación, y liberarles los azúcares de todo derecho si así lo querrían los peruanos, o irnos sobre ellos con un ejército: reflexione usted bien y encontrará que es muy posible que el gobierno del Perú así proceda (al menos yo en su lugar lo haría), y verá igualmente que, llegado el caso, no nos queda otro recurso que uno de los dos que dejo apuntados."

En carta del 2 de septiembre de 1832, a don Antonio Garfias, insiste en el tema respecto del impuesto a la carga en tránsito por los puertos chilenos hacia Perú, haciendo ver que ello afectaría en los siguientes aspectos: "El gobierno del Perú tiene establecidos sus almacenes de depósitos y tiene el derecho de exigir tanto sobre las

mercaderías que le vayan en derechura, y tanto sobre las que hayan pasado por Valparaíso, de lo que resultaría precisamente que antes de un año todos los buques de Europa harían su viaje en derechura al Callao; que ninguno de los destinados a él querría traer carga para Chile, como sucede en el día, que no hay un buque que traiga carga para Chile, y siempre la mayor parte de ella para el Callao y otros puertos hasta San Blas. Vea usted las consecuencias. De Inglaterra, por ejemplo, no vendría un buque en derechura a Chile mientras no se acopie toda la carga de que fuese capaz, lo que haría muy tardías las remesas". Posteriormente continúa: "Yéndose los buques en derechura para Lima nos privaríamos no sólo del 3 % de tránsito en que se ha fijado esa persona, y que ya está suprimido por una ley o debe suprimirse; sino el derecho de almacenaje y de los considerables gastos que hace un buque en la bahía, de composturas y recorridas, de rancho para las tripulaciones, de gastos de jornaleros, y aún de los socorros que reciben las tripulaciones y que quedan en las pulperías de Valparaíso; gastos de aguada, etc., etc. Así es como debe mirarse la cuestión y no como dice habérsele ocurrido a esa persona. No hay la menor duda, de que si el gobierno del Perú tiene buen ojo para calarnos, puede despoblar nuestros puertos". "Si no supiera que ya deben haber advertido mi pensamiento por ser muy trivial, yo diría a usted que las apariencias con que el gobierno podría imponer en tiempo al del Perú y sin hacer un papel ridículo en caso de no convenirle una declaración de guerra, son por ejemplo, la de valerse de una persona en relación con el Presidente y Ministros para la compra de dos buques que tuviesen las calidades para armarlos en guerra;...".

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

La Escuadra, reducida al bergantín Aquiles y a la goleta Colo Colo, era insuficiente para los servicios de vigilancia de los puertos y de los transportes de pertrechos y de víveres para la isla de Juan Fernández y a la zona austral del país. Tampoco bastaban para imponer el respeto al pabellón a los buques que merodeaban en nuestra costa, ni ofrecían una defensa eficaz ante una agresión peruana. Portales, que la veía venir desde 1832 y que creía al país suficientemente repuesto de sus quebrantos para soportar un sacrificio moderado, obtuvo autorización del congreso para aumentar las fuerzas navales a dos fragatas, dos corbetas, un bergantín y una goleta; y para contratar un empréstito de hasta $ 400.000. El país respondió patrióticamente al llamado; y suscribió parte del empréstito. Sin embargo la audacia de las unidades y las medidas dispuestas por el ministro permitieron obtener la captura de los buques que el gobierno peruano franqueó a Freire y de otras naves de la misma escuadra bajo los fuertes del Callao, lo que realizó en forma imprevista esta parte del programa de Portales.

En carta a don Antonio Garfias fechada en Valparaíso, diciembre 30 de 1832, "Dígale que se interese mucho en que ocupen al Aquiles en comisiones impropias de un buque de guerra, y que puede desempeñar la *Colo Colo*, que además me impiden que el buque siga en el inventario tan necesario que está haciendo y que, en el caso que sea indispensable que haga un viaje a Valdivia y Chiloé, lleve las órdenes necesarias para tomar a bordo en Talcahuano un piquete de 25 hombres del cuerpo que esté de guarnición en Concepción, que se den de baja de él y de alta en el *Aquiles*,... Posteriormente continúa: "Yo desearía que me dejasen al buque en puerto mes y medio para dejarlo bien arreglado y de modo que manifestase que había gobierno en Chile, y después podían mandarlo donde quisiesen"... "Quiero poner el buque en accidentes y substancia en tal estado que si el gobierno lo manda mañana en comisión al Callao, el solo bergantín imponga respeto a los mazmorras, y esto no le cuesta plata al fisco sino un poco de trabajo de su Portales".

En carta a don Ramón Caraveda (Ministro de la Guerra), sin fecha, señala entre otras cosas: "He hablado con el Ministro de Hacienda sobre la construcción del Almacén de Marina, después de haber visitado ambos el terreno sobre que debe levantarse: les impuse del costo que tendría y de las consideraciones que habían obligado a usted a suspender el decreto, esto es el estado de la Hacienda y los gastos de la Aduana nueva: le manisfesté al mismo tiempo los recursos eventuales con que podía contarse para la construcción del almacén de Marina: el resultado de todo fue que no sólo aprueba, sino que toma interés porque se haga la obra, convencido de su utilidad...".

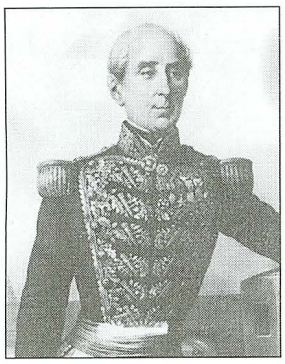
En Valparaíso, el día 8 de enero de 1833, oficia al Ministro de Marina representando su preocupación por el estado de la goleta Colo Colo, al respecto señala: "Por las diligencias que acompaño, se instruirá V.S. del estado en que se halla la goleta de guerra Colo Colo y la suma que según el presupuesto demandará su reparación. "No he querido que se proceda a esta obra sin noticiar previamente a V.S. que el buque cuesta al estado ochocientos pesos mensuales, por sueldos y raciones, según la dotación con que ha navegado hasta aquí y que a más puede calcularse en dos mil pesos anuales el gasto de pertrechos. La goleta es nueva y buena para muchos destinos en el servicio público; pero, puesta en subasta, creo que no sería vendida en más de cinco mil pesos, mientras que si el gobierno necesita algún día de un buque de las propiedades de la *Colo Colo*, o no lo encontraría en el puerto o tendría que comprarlo en la misma suma de ocho mil pesos que costó la *Colo Colo* o tal vez en otra mayor. Si consultando la economía fiscal, al mismo tiempo que la posesión de un buque de qué disponer en los muchos casos que pueden sobrevenir, se quisiese desarmar la goleta y ponerla al cuidado de tres o cuatro hombres, estoy seguro de que, cuando se necesitase, no se haría con 4.500 pesos el apresto y recorrida, que hoy sólo demanda 2.600 y que, además el buque perdería mucho de su valor en el tiempo de desarme. El gobierno, con presencia de lo expuesto, del estado de sus relaciones con otros países, del de la hacienda pública o de otras circunstancias que acaso sólo deben estar en su alto conocimiento, es el que puede tomar con acierto la resolución más conveniente sobre el particular".

La carta al señor don Joaquín Tocornal, fechada en Valparíso, septiembre 3 de 1834, viene a reforzar la naturaleza de la visión de Portales, ante los comentarios de una expedición marítima del General Freire a Chile, quien desde el Perú hacía una fuerte campaña en contra de la política de Portales, indicando: "Si la cobardía e irresolución de Freire no puede esperarse la intentona que Ud. me comunica, tal vez deba temerse de su torpeza y desesperación. No creo demás la medida de precaución que Ud. indica de mandar a la *Colo Colo* a hacer un crucero, aunque tal vez no pueda hacerlo, si es cierto lo que he oído decir de que todos sus oficiales han venido enfermos de la última campaña. Al menos, estando este buque en Talcahuano a las órdenes del Intendente podrá hacerse servir en cualquier ocurrencia, y si no la hay, nada se habrá perdido".

La expedición de Freire era a todas luces una provocación que Portales no pudo permitir. Sin embargo, surgía el problema de cómo enfrentar la guerra sin tener el Control del Mar, puesto que Chile no contaba con las suficientes unidades navales; dado el desequilibrio aparente de fuerzas. Mas ello no constituyó obstáculo insalvable para el sagaz ministro. Se trasladó a Valparaíso y trazó un plan de operaciones que en síntesis adoptó la audaz resolución, basada en la explotación de la sorpresa, de enviar la *Monteagudo*" a someter a Freire en Chiloé y simultáneamente envió al *Aquiles* y la *Colo Colo* a apoderarse de los buques peruanos en el Callao.

La audacia de Portales frente al poder de Santa Cruz, pareció a sus contemporáneos una temeridad vecina a la locura. El desequilibrio aparente de fuerzas era enorme. Es por ello que resultan notables sus cartas al Almirante don Manuel Blanco Encalada, entre las que se pueden destacar especialmente los siguientes párrafos.

En carta fechada en Santiago, 10 de septiembre de 1836, señala: "Es necesario que imponga a usted con la mayor franqueza de la situación internacional de la República, para que usted pueda pesar el carácter decisivo de la empresa que el Gobierno va a confiar a usted dentro de poco, designándolo como Comandante en Jefe de las fuerzas navales y militares del Estado en la campaña contra la Confederación Perú-Boliviana. Va usted, en realidad, a conseguir con el triunfo de sus armas, la segunda independencia de Chile. Afortunadamente el camino que debe recorrer no le es desconocido: lo ha seguido en otra época en cumplimiento de su deber y de patriota, y de esas dos virtudes supo



Capitán de Marina de Primera Clase don Manuel Blanco Encalada

extraer glorias y dignidades para la patria. La posición de Chile frente a la Confederación Perú-Boliviana es insostenible...". "La Confederación debe desaparecer para siempre jamás del escenario de América. Por su extensión geográfica; por su mayor población blanca; por las riquezas conjuntas del Perú y Bolivia; apenas explotadas ahora; *por el dominio que la nueva organización trataría de ejercer en el Pacífico, arrebatándonoslo...*" "He debido armarme de una entereza y de una tranquilidad muy superior, para no caer agotado en la lucha que he debido sostener con este hombre verdaderamente superior, a fin de conseguir una victoria diplomática a medias, que las armas que la república confía a su inteligencia, discreción y patriotismo, deberá completar. *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.* Las fuerzas militares chilenas vencerán por su espíritu nacional, y si no vencen contribuirán a formar la impresión que es difícil dominar a los pueblos de carácter..."

Dada la condición geográfica esencial del país, el Control del Mar era decisivo. Mientras Santa Cruz lo conservara nada tenía que temer, y el desequilibrio de las fuerzas navales de ambos países era tan grande, que parecía imposible pudiera el Perú perderlo. La marina peruana había sido del bando contrario a Santa Cruz por lo que el "protector" tuvo que optar entre renovar el personal o amarrar los buques. Su espíritu continental y de economía lo movió a preferir el segundo arbitrio. Portales lo intuía; y con su rapidez mental, concibió el proyecto de apoderarse de la Escuadra peruana empleando el principio de la guerra de la sorpresa.

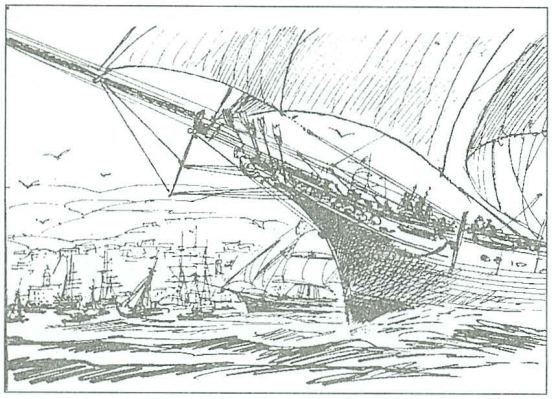
En carta fechada en Santiago, septiembre 17 de 1836 expresa: "Conviene no perder momento en el apresto de los buques por dos razones principales. La primera, porque si el *Aquiles* ha pasado a ser peruano por una de aquellas rarezas que no pueden preverse, es preciso no dar tiempo a que en el Perú se aumenten las fuerzas marítimas, pues, con la compra de otro buque regular sobre el *Aquiles, Libeola, el Congreso, Santa Cruz,* etc. nos pondrían en problema el resultado. Segunda, porque si fuese posible debíamos estar sobre el Callao al siguiente día de llegada allí la noticia del desenlace del drama de Chiloé, para sacar todo el partido que se pueda de la inquietud y sorpresa que debe obrar en los ánimos de los que manejan los negocios públicos en aquel país. Desearía que usted me dijese el tiempo en que podría dar a la vela la Escuadra, contando con que el *Aquiles* y *Colo Colo* lleguen a Valparaíso del 25 al 30 del corriente y vengan solos".

El ministro inicialmente manifiesta una previsión considerando que el *Aquiles*, con la *Colo Colo*, se encuentran en comisión en el Callao con la misión de apoderarse de los buques peruanos como única manera de equilibrar los potenciales. El *Aquiles* arriva a Valparaíso el 23 de septiembre de 1836 con dos de sus presas la *Santa Cruz* y la *Peruviana*.

Continúa su carta: "Parece que, como por encanto, los buques que llevan la bandera peruana son malos e inservibles, se convierten en excelentes luego toman la bandera chilena. Me alegro de que usted esté tan contento con el *Orbegoso* y *Monteagudo*, que el temperamento de Valparaíso ha robustecido y mejorado tan notablemente". El *Orbegoso* y *Monteagudo* habían sido tomadas de la expedición de Freire a Chiloé.

En carta fechada en Santiago, septiembre 20 de 1836: "Conozco la falta de oficiales en que estamos para la Marina, pero, si no me engaño, no es tan absoluta que nos obligue a tomar aquéllos de quienes no tengamos una plena confianza, o para proporcionárnoslo que sea necesario sacrificar el buen orden, la justicia y la dignidad misma del gobierno. Cuente usted con la llegada de Jorge que no puede tardar, y con que el *Aquiles* anda con más oficiales que los de su dotación. Más vale buenos y comprometidos en la justa causa, aunque sean pocos, que muchos sin estas cualidades".

En carta al Almirante fechada en Santiago, septiembre 24 de 1836, le señala: "La fortuna se enoja, y abandona a los que no quieren aprovechar de ella. No hagamos por donde nos abandone. Tiene usted ya a la vista oficiales, tripulaciones, buques y demás elementos de que el gobierno puede disponer, y puede usted, por consiguiente, señalarme a vuelta de correo todos y cada uno



de los buques de que quiere componer la fuerza con que ha de obrar sobre el Perú, señalándome las dotaciones, armamento, oficiales, etc. que destine para cada uno. Para ello es necesario tener presente, que no queda al gobierno del Perú más buque de que disponer que la corbeta *Libertad*; que el armamento de ésta es el de 16 cañones de a 12 largos y ocho de a ocho y que no puede ser bien tripulada. Pero, para fijar usted la fuerza con que ha de expedicionar, supóngase que los peruanos intenten defenderse con la *Libertad*, *Congreso*, *Yanacocha*, y agréguele otro más que pudieran comprar y armar. Imagínese usted que engendran, crían y educan en 24 horas oficiales y marineros, y en este concepto y el de que puede usted desprenderse de algunos buques para que obren aisladamente sobre la costa del Perú en el caso de romperse las hostilidades, me hará el señalamiento que le he pedido, para comunicar oficialmente las órdenes necesarias. Nada, nada creo que nos valdrá más que la prontitud: cuando el enemigo está asustado es necesario no dejarle volver en sí".

En carta fechada en Santiago, octubre 17 de 1836, Portales señala al Almirante Blanco Encalada lo siguiente: "He argüido mil veces a don Andrés (Bello), contra sus opiniones acerca del Bloqueo, etc., pero me pone por delante los textos y no tengo más que callar. Hoy he vuelto a reconvenirlo con la carta de usted, y me contestó que no había un ejemplo de haberse ordenado un bloqueo condicional, y menos el que se halla declarado por obra Suprema de una Nación, so pena de no respetar a los neutrales. Pero mientras el bloqueo se declara en Santiago, y se comunica a usted, no debe estarse, como se dice, mirando entrar y salir buques, sino hostilizando: debe usted tomar buques peruanos, hacer hostilidades en los puertos, desembarcar en donde no haya guarnición que se lo impida, apoderarse de las propiedades fiscales donde pueda, etc., etc. Hoy va la orden comunicada a usted directamente, la que espero sea cumplida con toda exactitud, porque ya me mata el oír el nombre de usted sólo, sin estar acompañado de una proeza de cañoneo, o cosa parecida. Adiós, por última vez; no venga usted sin glorias de algún género, porque con la batería de San Antonio mando a echar a pique la Escuadra con Almirante y todo".

El 19 de octubre de 1836 zarpaba de Valparaíso la Escuadra con destino hacia el Callao. Al respecto el Ministro Portales había impartido al *Blanco Encalada* instrucciones claras y precisas que revelan cómo el ministro respetaba las normas del derecho internacional. Ellas señalaban que si llegaba el caso de declararse la guerra, ello debería notificarse inmediatamenente al ministro chileno acreditado en Lima e iniciarse las hostilidades sin pérdida de tiempo. En ellas se comprendía, desde luego el bloqueo, el que se debería comenzar mediante un decreto que impusiese de la situación a los agentes extranjeros residentes. Se establecía en las instrucciones que en caso de declararse el bloqueo, éste debería ser siempre efectivo, y debería detenerse todo buque neutral que, estando en notificado del estado de bloqueo, pretendiese violarlo.

En carta fechada en Santiago, diciembre 25 de 1836, dirigida al señor Vicealmirante, Comandante en Jefe de las Fuerzas Navales de Chile en las costas del Perú, informa el Ministro: "La opinión por la guerra es uniforme: las Cámaras han aprobado por unanimidad la declaración hecha por nuestro Ministro Egaña (a la sazón Ministro Plenipotenciario) en el Callao. Expedicionaremos sobre el Perú; usted debe ser el alma de esta expedición; de usted hacemos pender el éxito, y por esto le necesitamos con urgencia. Entretanto se hacen los preparativos con actividad. La venida de la *Libertad* a entregarse a la disposición del Gobierno de Chile, juzgo que nos facilitará la posesión del bergantín *Congreso*, único buque que queda en poder al enemigo. El debe renunciar a la esperanza de hacer un armamento marítimo".

En carta fechada en Santiago, diciembre 27 de 1836, dirigida "Al señor Vice-Almirante, Comandante en Jefe de las Fuerzas Navales de Chile en las costas del Perú", señala el Ministro: "La presencia de usted es lo que más interesa; véngase, pues, dejando los buques y las instruccio-

nes que crea más convenientes, en conformidad a las cosas que tenga usted a la vista. Hemos juzgado peligroso establecer un bloqueo en la ausencia de usted, porque tememos un desacierto en el Comandante de las fuerzas bloqueadoras, cualquiera que sea el que usted deje. Creo por ahora, y mientras usted vuelve, debemos limitarnos a impedir el Comercio de Cabotaje en buques nacionales; mantener éstos encerrados en los puertos, y a tomar los que salgan de ellos".

En carta a don Joaquín Tocornal, fechada en Valparaíso, mayo 29 de 1837: "A don Andrés Bello dejé encargado que pusiese el Decreto de Bloqueo del Callao; es necesario que lo haga si no lo ha hecho, y que tenga prontas las circulares para comunicarlo a los agentes extranjeros; según calculo puede fijarse el día 4 de julio para que principie el bloqueo, si es necesario fijar el día. También hablé con él sobre dirigir una queja o reclamación al gobierno francés sobre el transporte de Santa Cruz en la *Flora*; no sé tampoco si lo habrá hecho. Ahora es necesario otra queja al gobierno inglés por su transporte de Arica al Callao en la *Harriet*".

Portales, con el propósito de supervigilar los preparativos de la campaña de la primera expedición restauradora, se dirigió a Valparaíso, deteniéndose primero en Quillota para revistar las tropas, la historia es conocida, Portales caería asesinado en esta acción.

Conclusiones.

1. El genio de Portales, entre otros aspectos, en lo militar era evidente. Tenía una clara noción de la importancia del Control del Mar en países cuya condición geográfica esencial, hace de las comunicaciones marítimas una imperiosa necesidad, tanto en el aspecto comercial como en el militar.
2. El deseo de convertir a Chile en una gran nación, es el pensamiento central de la creación portaliana. Todo lo que Portales pensó y realizó tuvo este único norte.
3. Portales a pesar de no haber recibido una formación académica naval-militar, poseía una notable intuición para discurrir y visualizar los conceptos fundamentales de la estrategia marítima y aplicarlos en la conducción político-estratégica en demanda de los objetivos políticos del país.
4. Portales comprendió con notable claridad la importancia del desarrollo del Poder Naval para la defensa de los intereses marítimos del país y la neutralización de las amenazas que necesariamente provenían del mar.
5. Las frases rectoras que han precedido a la obra de Portales se fundamentan en una profunda concepción marítima evidenciada en el análisis de su epistolario y que aún orientan los destinos marítimos de Chile.
6. Portales concibió y empleó al poder naval como un instrumento de la política, comprendiendo su papel como respaldo importantísimo de la política exterior e interior del estado.
7. Portales demostró una voluntad inquebrantable por alcanzar y mantener la hegemonía de Chile en el Pacífico, concibiendo operaciones navales hasta donde fuere necesario para proteger los intereses nacionales.

BIBLIOGRAFIA

- De la Cruz, Ernesto y Feliú Cruz, Guillermo: "Recopilación y notas con comentario de varios autores". Tomos 1, 2 y 3 Ministerio de Justicia, 1936.
- Encina, Francisco A.: "Tomos 1 y 2", editorial Nascimento, 1964.
- Fuenzalida Bade, Rodrigo: "La Armada de Chile, desde la Alborada al Sesquicentenario", tomo 2.
- Goddard Dufeu, Germán: "Portales y el Pensamiento Marítimo", Revista de Marina N° 816, septiembre-octubre 1993.
- Scheihing Navarro, Rubén: "Visión Portaliana de los Intereses Marítimos de Chile", Revista de Marina 770, enero-febrero 1986.
- Vicuña Mackenna, Benjamín: "Don Diego Portales", I.D.E.P., editorial del Pacífico, 1974.