



PRESENTACION



"La Contribución de la Armada al Desarrollo Nacional".

Carlos Tromben Corbalán.

Imprenta de la Armada de Chile

Valparaíso, 2000, 196 pp.

*José Miguel Barros Franco **



*S*ean mis palabras preliminares, para expresar mi agradecimiento por esta invitación a la prestigiosa tribuna del Club Naval.

He sido llamado a presentar el libro "La Contribución de la Armada al Desarrollo Nacional", cuyo autor es el Capitán de Navío don Carlos Tromben Corbalán.

El capitán Tromben egresó de la Escuela Naval en 1961 y posee el título de Ingeniero Naval Mecánico. Posteriormente recibió el grado de Master of Science en Ingeniería Aeronáutica, concedido por la Escuela Naval estadounidense de posgrado (Monterrey). Además, es miembro de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile. Se desempeña actualmente como Jefe de la Oficina de Historia Naval y postula al grado de Magíster en Historia, en la Universidad Católica de Valparaíso.

Este libro que presentamos hoy es el tercero suyo. Antes aparecieron "La Aviación Naval en Chile" y "La Ingeniería Naval, una especialidad centenaria". Súmense a ellos diversas monografías en la Revista de Marina y otras publicaciones periódicas, así como distintas ponencias en Seminarios y Simposios dedicados a asuntos históricos, y se tendrá una imagen de sus trabajos.

Estamos, pues, en presencia de la nueva obra de un estudioso, que constituye un acabado examen del tema que evoca. Asimismo, está presentada en una elegante edición, abun-

* Presentación efectuada por el Sr. Embajador Don José Miguel Barros Franco, en el Club Naval de Valparaíso el 6 de julio de 2000.

dante en pinturas, fotografías y facsímiles. Desde un punto de vista material, nada deja que desear. Adentrémonos en su contenido.

El primer elogio que viene a mis labios es el de destacar que, como telón de fondo de su tesis, en unas cuantas páginas, su autor ha realizado una ilustrativa síntesis de la historia de la Armada. Ahí están, desde los viejos veleros que ayer salían a desafiar el mar y los enemigos, hasta los radares y los modernos computadores que hoy viven indisolublemente vinculados con los hombres del mar.

Como dice el autor: *"El lenguaje, los usos y las costumbres en la vida naval de las últimas décadas han sido poderosamente influenciados por los rápidos cambios en las comunicaciones, la electrónica, la informática y la computación, lo que a su vez ha modificado tácticas y procedimientos"*.

Primordialmente, a la luz del libro que comentamos se divisa, por lo tanto, una doble exigencia que recae sobre esta Institución: mantener la continuidad de su personalidad histórica y, junto con ello, no cejar en la incesante tarea de modernización que impone el mundo de hoy.

No sería propio que emprendiéramos aquí una síntesis de la obra que presentamos. Hacerlo solamente desvirtuaría la coherente continuidad de sus páginas, que están abiertas a cuántos deseen conocer la forma en que la Armada ha contribuido y contribuye diariamente al desarrollo de nuestro país.

Personalmente, me siento más bien inclinado a compartir con Uds. las asociaciones, las reflexiones y los recuerdos que me ha provocado su lectura.

— —

Por cierto que en el trasfondo de toda esta obra está el Mar, ese "gran señor de las batallas" como lo llamó un poeta, que incesantemente golpea nuestras costas, desafiándonos a descifrarlo como una clave de la vida nacional.

Es ese mismo mar que nuestros próceres vieron siempre apareado, más que a la grandeza, a la supervivencia misma de nuestra joven Nación.

Ya en los días de la Patria Vieja, se intuyó que, para un país como Chile, el Poder Naval sería indispensable en la lucha por su independencia. Inspirado por las responsabilidades del mando, José Miguel Carrera hacía ver a las autoridades de la capital la necesidad de acelerar el alistamiento de unidades navales. Y, pasados algunos años, el mismo Carrera, pocos días después de la batalla de Chacabuco, escribía a Pueyrredón una notable carta muy poco conocida: *"Hoy -le decía- parece que cambian las circunstancias a vista de la gloriosa acción de Chacabuco; pero no la absoluta necesidad de dominar el Pacífico, único paso que puede asegurarnos la ruina de nuestros terribles opresores"*. (Carta fechada en Buenos Aires a 26 de febrero de 1817).

En realidad, desde antes de emprender su aventura en los Estados Unidos, Carrera estaba movido por la necesidad de "asegurar la posesión del Pacífico". Describiendo a O'Higgins las gestiones que allí había realizado con miras a obtener la independencia definitiva del país, por esos mismos días Carrera le manifestaba la naturaleza de su proyecto: *"...fomentar la insurrección de Chile, posesionarse de algunas provincias capaces de organizar un buen ejército y, por fin, hacerse dueño del Pacífico"*. (Carta de Carrera a O'Higgins, de 15 de marzo de 1817).

Por su parte, O'Higgins y San Martín coincidían en que el Virreinato del Perú sólo podría derrotarse desde el mar. Todo esto revela una gran concordancia que, en esta materia y por encima de sus divergencias, existió entre Carrera y O'Higgins. Como bien expresó *este últi-*

mo, después de Chacabuco, “este triunfo y cien más se hará insignificante si no dominamos el mar”.

Ello explica que, después de la decisiva acción de Maipú, se iniciara aquella gran empresa nacional que Tromben resume en una frase, “*crear efectivamente el Poder Naval necesario para proyectar a Chile y obtener la consolidación definitiva de los ideales políticos de la gesta emancipadora*”.

Fue esta voluntad creadora la que condujo a la formación de la Primera Escuadra que, bajo el mando de Blanco Encalada zarpó hacia el sur el 9 de octubre de 1818 y, luego, dirigida por Cochrane y complementada con nuevas unidades consolidó la independencia chilena y contribuyó decisivamente a la libertad americana.

Hubo entonces grandes proyectos navales; pero después de Ayacucho se inició un período de disminución de esa fuerza: se vendieron buques y, a mediados de la década del 30, quedaba solamente en servicio un bergantín. (Tal vez se trate de una constante malhadada: al final de cada conflicto la paz parece empañar la visión de los riesgos futuros y se actúa como si en cada uno de esos momentos hubiéramos logrado clavar definitivamente la rueda de la fortuna).

En la secuencia que estamos recordando, muy pronto sería necesario volver a organizar una nueva fuerza naval que permitiera defenderse de los riesgos que emanaban de la Confederación peruano-boliviana.

El espíritu inspirador de este nuevo esfuerzo chileno se halla expresado en una memorable carta de don Diego Portales al almirante Blanco Encalada. En ella, con fecha 10 de septiembre de 1836, le expresaba: “*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*”. (Carta de Portales a Blanco Encalada, “Epistolario de Portales, T.III, pág. 454”).

La victoria en el combate naval de Casma, el 12 de enero de 1839, permitiría ganar el control del mar, posibilitando la libertad de movimiento de las fuerzas terrestres que condujo a Yungay y, así, a la derrota definitiva del mariscal Andrés de Santa Cruz.

Aunque nuevamente vuelve a producirse después una declinación del Poder Naval, hay un hecho que reivindica la acción del Estado en esos años. Es la misión de la goleta Ancud que, en 1843, toma posesión de los territorios del estrecho de Magallanes.

En este cuadro se realizan más tarde diversas exploraciones, con base en pequeñas unidades navales, y se inicia una serie de levantamientos hidrográficos que van dibujando científicamente el retrato de nuestro territorio.

Estos hechos marcan el inicio de una permanente presencia de la Armada en la zona austral y sería un acto de ceguera no ver allí la génesis del predominio nacional en las rutas transoceánicas y luego, de la vinculación de Chile continental con la Antártica.

Aparte de esto último, basta repasar las hojas hoy quebradizas del viejo Anuario Hidrográfico para justipreciar la magnitud de la tarea entonces realizada y para convencerse de que existe una labor pendiente: el rescate y la compilación sistemática de esos trabajos hidrográficos y de aquellas exploraciones, a fin de que nuestras generaciones futuras conozcan la entidad de esas empresas y extraigan de ellas la riqueza científica que encierran.

Si regresamos al repaso cronológico del libro del Capitán Tromben, veremos que la guerra con España, en 1865, había puesto en evidencia la gran debilidad naval de Chile.

No muchos años más tarde, comienzan a deteriorarse las relaciones con los Estados limítrofes y gana terreno el antiguo concepto de que a fin de asegurar la paz es necesario estar preparado para la guerra. Como un elemento decisivo, en busca de ese objetivo se reinicia la adquisición de naves y la renovación del equipo existente.

Esta cadena de procesos está bien relatada en el libro que presentamos. Son los hechos vinculados a la guerra del Pacífico y a la forma en que el término de ella incidió ulteriormente en la vida nacional.

El ángulo visual, por cierto, es el de la Armada, y el tema central es la evolución de ésta en el devenir de Chile. Allí están sus altibajos determinados por los encuentros bélicos, amenazas exteriores o crisis internas. Allí está, como hemos señalado, el desarrollo de la hidrografía y la resuelta ayuda que brindó la Institución a la presencia chilena en la región austral. Allí está su impacto en el desarrollo industrial y en la formación de cuadros profesionales.

En el siglo XIX no sólo se destacan las exploraciones y tareas emprendidas por marinos como Francisco Vidal Gormaz o Enrique Simpson. Junto a ellas está la adquisición de la isla de Pascua que hoy aparece como un vértice potencial de la presencia chilena en el Pacífico Sur. Para los chilenos, el nombre de Policarpo Toro estará siempre unido a esta lejana posición oceánica.

Probablemente, la acción de Toro exprese un fenómeno que ya se había evidenciado en la Guerra del Pacífico: *una voluntad de engrandecimiento que impuso el pueblo a sus gobernantes*. En aquel conflicto, los objetivos perseguidos por la guerra fueron variando a medida que ella se prolongaba: Atacama, luego Tarapacá, más tarde Tacna y Arica, hasta llegar a la ocupación del Perú, aparecen como jalones sucesivos de un proceso histórico que se fue gestando sobre la marcha.

En esta toma de conciencia, brilla como una enseña luminosa el combate naval de Iquique. La epopeya de Prat y sus hombres produjo tal impacto en el alma de la Nación, que marcó un punto de giro moral en aquel conflicto. Una vez más, hay que agradecer a la Armada esta contribución a la grandeza del país; un aporte que, como en este caso, sólo puede evaluarse en términos espirituales.

Hemos encontrado un temprano testimonio en ese sentido. Apenas una semana después del sacrificio de Prat y del combate de Punta Gruesa, el Intendente de Valparaíso, don Eulogio Altamirano escribía al Ministro don Antonio Varas: *"Nos ha salvado el heroísmo de nuestros marinos y, a él mediante, un acontecimiento que debía traernos la muerte nos ha traído gloria y ventajas materiales ... Pero, aquí entre nos, ¡Dios puede cansarse de protegernos si seguimos siendo tan torpes!* (Carta de Altamirano a Varas, de 29 de mayo de 1879. Revista Chilena de Historia y Geografía N° XXX, pág. 365).

Meses más tarde, en Angamos (8 de octubre de 1879) Chile aseguró el dominio del mar en el área del conflicto. Sin alcanzar ese dominio, habría sido imposible llevar la guerra a sus sucesivos teatros. Tampoco se habrían podido aislar esos teatros para permitir la acción de las fuerzas terrestres.

El autor de la obra que analizamos da una breve y certera visión de esta interacción País-Marina. Dice: *"La Armada puede estar orgullosa de esta contribución al desarrollo nacional, ya que después de este grave conflicto, el país emergió como una potencia en Hispanoamérica y con un territorio integrado muy similar al actual"*. (pág. 73).

Quien estudie objetivamente la historia del siglo pasado no sólo observará en ella la acción de la Marina como Institución, sino la expresión individual de grandes figuras de sus filas: Domingo Espiñeira, Patricio Lynch, Policarpo Toro, Juan José Latorre... No son todos, por cierto. Ellos y muchos otros, en servicio o en retiro, contribuyeron al desarrollo de la Nación y a la consolidación del Estado.

Este aporte de la Institución a la marcha ascendente de Chile se destaca, con mayores relieves en tres momentos que han dejado una impronta en la vida política del país: la guerra civil de 1891, los sucesos de 1924-1932, y la amenazante ruptura de la unidad nacional que hizo crisis en 1973.

Tengo la convicción de que, en todos ellos, la Armada, obrando fuera de su esfera normal, se desempeñó siempre con ese sello que le es propio y que la distingue de otras Instituciones.

Ya en nuestra época, ella se vio impelida a actuar frente al hondo desencuentro nacional que culminó en 1973, y participó en su secuela: el régimen de excepción que condujo la República durante diecisiete años. Cumplida tal etapa, los hombres de la Armada pudieron reintegrarse a su rol tradicional.

Este tema es enfocado, asimismo, en el libro del Capitán Tromben y aunque me sería más cómodo soslayarlo, diré de todos modos que un día -cuando nosotros ya no estemos aquí- la Historia hará las cuentas y emitirá su veredicto. A nosotros, que estamos demasiado cerca de los hechos para hacer una evaluación imparcial de todo ese proceso, solamente nos queda ser fieles a la verdad, inspirarnos en un ideal de justicia y rechazar la tentación de fáciles interpretaciones retrospectivas.

Por ello, al referirme a ese punto del libro de Tromben, me limitaré a aludir solamente a la decisiva intervención que cupo a la Armada en ciertos momentos difíciles que atravesó el país en esos días, en el campo de las relaciones internacionales.

En esta materia, quiero destacar la acción de tres Cancilleres formados en las filas de esta Institución: don Ismael Huerta, don Patricio Carvajal y don Hernán Cubillos Sallato.

Tuve la oportunidad de ver de cerca su dedicación al diferendo sobre soberanía con la República Argentina y su permanente preocupación ante los riesgos que entonces corrió Chile. En esa actitud, tuvieron un permanente respaldo en la Armada.

No se trata de una convicción reciente de mi parte y, para demostrarlo, recorro a un testimonio de mi archivo.

A fines de abril de 1977, me correspondió personalmente, como Agente Arbitral, recibir en Londres el Laudo británico que debía poner un punto final en el diferendo en la región del canal de Beagle. Esa misma mañana, dirigí al Almirante Merino un telegrama que hago público por primera vez. Contenía el siguiente mensaje: "Al recibir hoy Laudo que reconoce y consolida derechos territoriales de Chile, mi pensamiento va hacia la Armada Nacional, avanzada y centinela de la Patria en el Sur, cuya labor de muchas décadas dio sólida base a la tarea de la defensa jurídica ante el Arbitro.

Como Agente de Chile, al congratularme con Ud. por resultado obtenido en arbitraje, recorro a su alto intermedio para dirigir a la noble Institución de su mando la expresión de mi más profundo agradecimiento". (Telex de 29 de abril de 1977).

Diré ahora que, en esos momentos, como defensor de nuestra soberanía en el Beagle, más allá de mi persona, quise representar a la Nación en este escueto mensaje de reconocimiento.

En lo que ocurrió más tarde, como resultado de la improcedente decisión argentina de desconocer esa sentencia arbitral, cupo asimismo a la Armada una participación ejemplar en defensa de la posición jurídica chilena y de la soberanía nacional amenazada.

Tengo en mente, particularmente, hechos acaecidos entre 1977 y 1984.

Nadie podrá desconocer que, en la medida en que esa posición resguardó la paz ello constituyó un substancial aporte a nuestro desarrollo.

— —

Glosando el libro que presentamos, habría podido decir mucho más sobre la acción de la Armada. Por ejemplo, estoy consciente de haber omitido referencias a la protección general que ella ejerce sobre nuestro entorno geopolítico, nuestros recursos oceánicos y nuestro comercio exterior.

No me he referido, tampoco, a su participación en el campo de las comunicaciones ni a su diligente ayuda en las catástrofes sísmicas o climáticas que periódicamente golpean al país. Tampoco he tocado el tema de la construcción naval y el crecimiento regional que ella conlleva. Y nada he expresado sobre el constante apoyo social prestado por la Institución a compatriotas menos privilegiados que pueblan la región austral. Sobre todo ello habría mucho que decir.

Por haber querido ser breve, arriesgo haber incurrido en silencios injustos. Afortunadamente, el libro de Carlos Tromben entrega, a disposición de todos los interesados, amplios antecedentes sobre tales temas.

— —

Deseo agregar una última reflexión.

En el Continente americano se alza hoy la vigorosa y renovada presencia de un Chile intelectual, de un Chile minero, de un Chile industrial, de un Chile agricultor.

No con menor relieve, está también allí, por cierto, la imagen de un país navegante que se esfuerza por proteger el sitio que le corresponde dentro de esta multiforme personalidad nacional.

La Armada es su más alta expresión.

Por ello, por todo lo que he dicho aquí, y por mucho que he dejado sin decir, no debemos permitir jamás que las naves de ese Chile marinero terminen varadas en el puerto de la nostalgia.

— —

