



## BERNARDO O'HIGGINS, FORJADOR DEL PODERÍO MARÍTIMO DE CHILE\*\*

Enrique Larrañaga Martín\*

### - Introducción.

La obra de Alfred Mahan, "Influencia del Poder Naval en la Historia", publicada en 1890, ejerció un impacto directo y profundo sobre la teoría del poder naval y estableció, entre otros conceptos el de poderío marítimo. Dicho concepto es para Mahan y otros autores "la capacidad de crear, desarrollar y proteger los intereses marítimos de un Estado, tanto en la paz como en la guerra". El poderío marítimo, así entendido, se compone de los intereses marítimos, que lo materializan y del poder naval, que los defiende.

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. Su Director Supremo, el Capitán General don Bernardo O'Higgins Riquelme, para la consecución de este objetivo, ya había identificado la necesidad de llevar a la práctica los conceptos estratégicos que fueran posteriormente difundidos por Mahan, particularmente en lo que se refiere a la estimulación de los intereses marítimos como motor de crecimiento del poderío de Chile y a la necesidad de contar con un poder naval que conquistara el control del mar, para proteger el litoral de las invasiones provenientes de Lima y al mismo tiempo proyectar el poder militar de la nación,

como forma de asegurar la independencia de los países del sur de América.

Cabe entonces preguntarse ¿cómo pudo O'Higgins comprender la necesidad de utilizar el mar, si prácticamente no existían teorías estratégicas en esa fecha? La respuesta puede hallarse, en parte, en su formación, en su inteligencia, en su espíritu de observación, en su hábito por la lectura y en la educación recibida en Inglaterra.

Es allí, que en febrero de 1799, a los 21 años de edad, escribiría a su padre, "me voy a incorporar a una Academia Militar de Navegación, por ser la carrera a la que más me inclino, por lo cual, y mediante lo que he comunicado a vuestra excelencia, espero que decidirá lo que encuentre más propicio y conveniente, en la inteligencia que me hallo apto para ello".

Sin embargo, por diversos motivos, el joven no llega a concretar su ingreso a la Academia y en abril de 1799 se traslada a Cádiz, de donde regresa a la patria el año 1802, a laborar el campo de su hacienda Las Canteras, cerca de Los Ángeles. Así, el destino no le depararía una brillante carrera naval, pero sí un solio en que pudo revelar sus brillantes condiciones de estrategia y estadista, como pocas veces en la historia se han conjugado en un hombre, y donde el mar siempre sería el pilar de la política exterior de su gobierno.

\* Capitán de Navío. Oficial de Estado Mayor. Director de la Academia de Guerra Naval. Licenciado en Ciencias Navales y Marítimas. Profesor Militar de Academia. Graduado del Curso de Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas de Francia.

\*\* Discurso pronunciado en el Instituto O'Higginiano el 31 de mayo de 2006.

En efecto, desde que el Libertador General don Bernardo O'Higgins integró el gobierno, como Director Supremo, comprendió con meridiana claridad el inmenso valor que poseía el mar para el destino de Chile. El Padre de la Patria intuyó las enormes potencialidades que encerraba el mar para el país, y la posibilidad cierta de ocupar un lugar de privilegio como potencia marítima en el Pacífico Sur.

Vislumbró que debíamos emplear el mar y disponer libremente de él, porque al mantenerlo bajo nuestro dominio, se lo negaríamos a las fuerzas navales realistas. Comprendió a la vez que, un país como Chile, era altamente dependiente desde la paz de las comunicaciones marítimas, y que el mar asumiría en la guerra un carácter vital, en lo político, estratégico, económico y moral.

En esta intervención me referiré a lo que el prócer don Bernardo O'Higgins concibió en los aspectos de los intereses marítimos nacionales y las acciones que emprendió en relación a la Marina Mercante, el comercio exterior y a la concepción oceánica política que guió su pensamiento a lo largo de sus 64 años de vida. También me referiré a la acción señera de este hombre, que mediante su accionar lleno de acierto, inspirado en una visión esencialmente marítima, creó la fuerza naval de nuestro país pensando en el océano como destino del país que amaba y que en gran parte era obra suya.

#### - **Intereses Marítimos.**

Veamos pues, cual fue la contribución del Padre de la Patria en el ámbito de los intereses marítimos.

La vocación marítima del Libertador O'Higgins ha sido muchas veces enfatizada por los historiadores, tal como lo hiciera don Eugenio Orrego Vicuña en su libro "O'Higgins, vida y tiempo", al expresar: *"O'Higgins tuvo el propósito de orientar en sentido marítimo el desenvolvimiento de Chile. Comprendía su naturaleza y configuración. El espíritu mismo de los chilenos lo determinaba así. El sentido de la Patria estaba en el mar y el prócer lo vio entonces, con intuición hondísima*

*que lo llevaría en los años de destierro a pensar en Magallanes y en la colonización del sur. El mar estuvo siempre en su pensamiento, como una síntesis de las posibilidades profundas del país".*

Esta especial sensibilidad en relación a los temas marítimos quedó en evidencia desde los débiles inicios de la Patria Vieja, cuando el Libertador don Bernardo O'Higgins con 32 años de edad y un creciente prestigio político impulsó a don Juan Martínez de Rozas, para que adoptase dos medidas que él estimaba esenciales para que el pueblo sintiera la independencia en su alma. La primera se refería a la convocatoria de un Congreso Nacional y la segunda al establecimiento de la libertad de comercio. En efecto, el 21 de febrero de 1811, la Junta decretó la libertad de comercio exterior a todas las banderas amigas a través de los puertos mayores del país como lo eran Valdivia, Talcahuano, Valparaíso y Coquimbo, abriéndolos al comercio mundial y dejando sin efecto la prohibición de la corona española en tal sentido.



*Bahía de Valparaíso.*

Posterior al colapso de la Patria Vieja y superado el oscuro período de la Reconquista, el Padre de la Patria don Bernardo O'Higgins asume después de Chacabuco como Director Supremo, siendo una de sus primeras y más importantes resoluciones la reapertura de los puertos de la República al comercio internacional. Además, envía notas oficiales a los gobiernos extranjeros informándoles el nacimiento de un Chile soberano e indicándoles los propósitos del nuevo Estado para incentivar las relaciones comerciales.

La feliz iniciativa de reactivar el comercio internacional y su permanente afán para promover las intenciones del gobierno en forma franca y clara fue un acierto político del Director Supremo. Con ello, posibilitó la inserción de la República al mundo y fue sin ninguna duda un paso trascendente para el exitoso desarrollo comercial y marítimo de Chile en el siglo XIX. En este entorno quisiera mencionar en forma especial la fecha del 26 de junio de 1818 por cuanto en esa oportunidad el gran prócer Padre de la Patria otorga la primera patente de navegación a la fragata *Gertrudis de la Fortuna* perteneciente al Armador don Francisco Ramírez. Por la relevancia de ese histórico hecho, posteriormente en el año 1991, se instauró en esa misma fecha el día de la Marina Mercante Nacional, acontecimiento marítimo de importancia que se celebra anualmente con gran difusión.

El nacimiento de una Marina Mercante Nacional que iniciaba su vínculo con los grandes centros productores y consumidores del mundo, respaldado por la protección que otorgaba el recientemente creado Poder Naval, se tradujo en un efectivo y vigoroso crecimiento del comercio internacional de manera que ya a mediados de 1819, en Valparaíso era fácil encontrar un gran número de grandes navíos dedicados a faenas de carga y descarga en los muelles del puerto.

El desarrollo comercial de Valparaíso fue una consecuencia obvia de la reapertura al comercio internacional, pero también fue producto de una clara medida de descentralización administrativa y de regionalización



En Valparaíso, gran número de navíos dedicados a faenas de carga y descarga.

que concibió en ese entonces el Director Supremo, transformándose Valparaíso en muy corto plazo en un dinámico y bullente primer puerto comercial del Pacífico Sur-oriental. Adicionalmente, el Gobierno obligó al traslado de la Aduana de Santiago a Valparaíso para así evitar que en la capital se siguiera haciendo todos los trámites relativos a la carga de importación y exportación con sus correspondientes aforos. De esta forma se resolvió una situación irregular que fomentaba el contrabando, el robo, y la suplantación de mercaderías, afectando seriamente el erario nacional.

Después de tantas medidas favorables no quedaba ninguna duda que Valparaíso fue testigo de un vigoroso movimiento naviero y del establecimiento de centros de mano de obra calificada en reparaciones y abastecimiento, todo lo cual generaba una actividad económica realmente interesante, lo que quedó reflejado en el notable incremento de su población que entre 1810 y 1822 creció de 5.500 habitantes a 16.000 habitantes.

Otro ámbito de los intereses marítimos que le correspondió al gobierno del Director Supremo don Bernardo O'Higgins fue el dar los primeros pasos en el desarrollo de la construcción naval nacional. En efecto, en el actual puerto de Constitución se contrató en el año 1817 la construcción de 6 lanchas cañoneras, lamentablemente los realistas, en esos vaivenes de la guerra, destruyeron las embarcaciones de las cuales sólo se pudo recuperar dos que fueron incorporadas posteriormente a la Armada.

A través de sus numerosas manifestaciones, el General don Bernardo O'Higgins dejó nítidamente reflejado su pensamiento sobre lo que debía ser Chile como nación. Innumerables son los pensamientos y escritos sobre la colonización del sur y la necesidad de explorar y facilitar la navegación por sus aguas con la idea de materializar un servicio de vapores en él y los beneficios de la inmigración de los irlandeses para desarrollar la pesca, especialmente en el área de Chiloé.



Bernardo O'Higgins, abdica el 28 de enero de 1823.

En ese ámbito, una de sus constantes preocupaciones fue tomar posesión del estrecho de Magallanes, colonizando esa lejana región, que en esos días sólo podía ser abordada por vía marítima. Sin embargo, los problemas políticos internos se agudizaron, las presiones y ansias de poder de otros caudillos desestabilizaron su gobierno, y este gran estadista y Padre de la Patria, después de seis años de fructífera labor como Director Supremo de Chile, abdica el mando el 28 de enero de 1823 para evitar una lucha fratricida entre los chilenos y marcha al Perú, donde pasará muchos años hasta su muerte.

El 24 de octubre de 1842 el prócer deja nuestro mundo terrenal en su Hacienda de Montalbán, cerca de Lima. Antes de expirar, ese día, alrededor de las once de la mañana, musitó claramente una palabra que todos los allí presentes oyeron: "Magallanes"..., demostrándose así la constante preocupación y acertada concepción geopolítica que siempre le inquietó, el significado que tenía para Chile la posesión del Estrecho y el valor que tenía la posición de Magallanes para el poderío marítimo de la nación.

Su preocupación de toda una vida felizmente se concretó prácticamente un año después de su muerte, pues el 21 de septiembre de 1843 la goleta *Ancud*, de la Armada de Chile, toma posesión de Magallanes y funda el "Fuerte Búlnes", en honor al Presidente de la República en ejercicio..., quizás con justicia ese fuerte debió llamarse O'Higgins.

#### - Poder Naval.

Pero la genialidad del Padre de la Patria no se circunscribía únicamente al ámbito de los intereses marítimos, sino que su visión le permitió comprender que la supremacía marítima que buscaba, necesitaba de un instrumento de acción militar que la materializara.

Tras derrotar a los españoles en Chacabuco, el Libertador comprendió que la lucha no tenía sentido si España continuaba disfrutando de una libertad de acción estratégica tal, que podía mover sus fuerzas a voluntad a lo largo de las costas sudamericanas. De allí que sostuviera que: *"este triunfo y cien más, serán insignificantes si no dominamos el mar"*.

Es por ello que O'Higgins desplegó gran actividad para crear una Marina de Guerra que diera la seguridad a la naciente República y permitiera cumplir con el propósito ulterior de enviar una expedición al Perú que afianzara para siempre la Libertad de América. Ello requería de una fuerza naval, compuesta por buques de combate y la correspondiente infraestructura de apoyo en tierra.

Esta tarea tuvo su inicio el 26 de febrero de 1817 con la captura del bergantín de cabotaje español *Águila*, apresado por las autoridades nacionales en Valparaíso, el cual pasó a constituirse en el primer buque de nuestra Armada. Así, paso a paso, se fue creando una pequeña fuerza naval que contribuía a cimentar la formación y estabilidad de la Patria



En Chacabuco, "Este triunfo y cien más, serán insignificantes si no dominamos el mar".

Nueva. Tras su captura, en mayo de 1817, O'Higgins envía a Inglaterra en representación del gobierno de Chile a don José Antonio Álvarez Condarco, con la misión de adquirir buques armados en guerra. Su primer éxito fue conseguir interesar a la firma "Ellice, Inglis y Cía." para que envíen a Chile dos buques de guerra que habían pertenecido a la Compañía de las Indias Orientales, la fragata *Windham* de 46 cañones y el navío *Cumberland* de 64 cañones, los que recibieron los nombres de *Lautaro* y *San Martín*, respectivamente.

El origen de los buques que integraron la Escuadra Nacional fue diverso, ya que eran compras de oportunidad; algunos fueron capturados, otros fueron adquiridos en Londres y los restantes se adquirieron una vez que descargaban sus bodegas en Valparaíso. El financiamiento de estas adquisiciones fue extremadamente difícil; el país estaba prácticamente arruinado, pero O'Higgins reunió los fondos necesarios mediante suscripciones, impuestos, donativos, créditos y requisiciones forzosas.

Si la obtención de las unidades navales fue ardua y engorrosa, más problemática fue aún la formación de las tripulaciones. Los dos tercios de los oficiales fueron marinos extranjeros de origen inglés, norteamericano y francés, y el tercio restante, oficiales criollos de reciente formación, que ocuparon en su mayoría los puestos subalternos. Los únicos marineros con experiencia eran extranjeros, los que—sabiendo su valor y la necesidad de su asistencia—supieron sacar ingentes ventajas de ello; además eran renuentes a embarcarse en los buques de la Escuadra, pues era mucho más rentable hacerlo en los buques corsarios que proliferaron a costa del tráfico español. O'Higgins tuvo que adoptar rigurosas y enérgicas medidas para dotar a los buques de la Escuadra, tales como el embargo de todas las embarcaciones corsarias que se encontraban en Valparaíso, debiendo sus tripulaciones ser destinadas a los buques del Estado. Además, O'Higgins ordenó hacer

una leva de unos dos mil "vagos y mal entretenidos" de Santiago, de los que seleccionó unos quinientos de edades que fluctuaban entre los quince y veinticinco años de edad, a los que condujo custodiados a Valparaíso, para el servicio en los buques de la marina de guerra chilena.

Sin embargo, pese a todas estas complicaciones, con la incansable colaboración del Ministro don José Ignacio Zenteno y la diligencia de don Manuel Blanco Encalada, se logra formar una fuerza naval compuesta de cinco buques, aunque de diferentes características, pero que daría a Chile la inmensa satisfacción de que en su primer zarpe obtendría una de las victorias más resonantes de la Historia Naval de Chile.

El 17 de septiembre de 1818, Blanco Encalada, con su nuevo grado de Capitán de Navío, asume el mando de la Primera Escuadra Nacional, embarcándose en el buque insignia: un navío, el *San Martín*; una fragata, la *Lautaro*; una corbeta, la *Chacabuco*, y dos bergantines, el *Araucano* y el *Pueyrredón*, componen la incipiente flota que porta en total 158 cañones y una tripulación de 1.249 hombres. Blanco Encalada oficia a O'Higgins: *"La Escuadra está lista. Socorrida de todo, aparejada, envergada, con agua para 6 meses... Su fuerza es tal que puede hacerse dueña del Pacífico y frustrar toda expedición ulterior de España. Puede tomarse Talcahuano, destruir el Callao y dar golpes tan importantes que admiren a*



*La Escuadra está lista. Socorrida de todo, aparejada, envergada, con agua para 6 meses... Su fuerza es tal que puede hacerse dueña del Pacífico.*

*Europa y aseguren la libertad de la América*". La creación de esta Escuadra, la primera que Chile lanzara al mar en defensa de sus más caros y sagrados derechos, es, sin duda, uno de los episodios más culminantes y de mayor brillo en la historia de nuestra independencia patria.

Sin embargo, nuestro Padre de la Patria, con su profundo sentido de organización, no se limitaría a crear sólo una Escuadra, sino que también previó establecer una adecuada infraestructura de mando y de apoyo a la flota a fin de darle capacidad de dirección y persistencia estratégica a sus operaciones.

En julio de 1817 crea la Contaduría de Marina, la que posteriormente adoptó el nombre de Comisaría de Guerra y Marina, antecesora de la actual especialidad de abastecimientos de la Armada.

Más tarde, en octubre de 1817 dispuso la creación de la Comandancia de Marina, antecesora de la actual Comandancia en Jefe de la Armada, a la que se le confirieron las atribuciones necesarias para cumplir con su cometido y en el cual se establecía que dicho cargo sería independiente del Capitán de Puerto, el cual a la sazón estaba subordinado al Gobernador de Valparaíso. Posteriormente, el 26 de junio de 1818, dicho mando fue transformado en Comandancia General de Marina.

En noviembre crea por Decreto Supremo el Reglamento Provisional Orgánico de la Marina, que regula dotaciones; grados, sueldos y otros beneficios, amén de regular las equivalencias de grados militares entre Armada y Ejército. En la misma fecha, el propio Libertador reglamenta los uniformes de la Marina y crea el sistema de alimentación a bordo de los buques de guerra, el cual sigue prácticamente idéntico hasta nuestros días con el mismo nombre de "ración Armada".

Percatándose de la necesidad de contar con los apoyos logísticos orgánicos indispensables y no depender sólo de la buena voluntad del comercio local, crea en diciembre el "Arsenal de

Marina", para atender el armamento y elementos de maniobras para los buques de la Escuadra. Estos arsenales fueron el origen de los actuales Astilleros y Maestranzas de la Armada, ASMAR.

Sin embargo, los esfuerzos para crear una Marina de Guerra no finalizaban; el año siguiente fue aún de mucho más actividad y de crecientes esfuerzos para materializar principalmente la fuerza naval. De esta manera, apenas seis meses después, el 16 de junio de 1818, firma el decreto supremo que establece el primer mando en jefe a flote, con el título de "Mando en Jefe de Flotilla", al que se subordinan buques y dotaciones, se fijan atribuciones y responsabilidades de mando, constituyendo el origen de la Comandancia en Jefe de la Escuadra.

Por el mismo decreto supremo, determina dotar las nuevas unidades de la Marina con una guarnición de abordaje, quienes, con la denominación de "Soldados de Marina", constituyeron lo que hoy es nuestro Cuerpo de Infantería de Marina.

Pero aún restaban cosas por hacer. Se requería planificar la formación de futuros oficiales para la Institución. Es así como se concibió, con escasos recursos, pero con una infinita voluntad, por decreto supremo del 4 de agosto de 1818, la creación de la Academia de Jóvenes Guardiamarinas, predecesora de la actual Escuela Naval "Arturo Prat".

Todo este arduo e intenso trabajo, se vio coronado finalmente con el zarpe de la Primera Escuadra Nacional. El 10 de octubre de 1818, Valparaíso despierta agitado con una inusual noticia. La incipiente Escuadra se haría a la mar. Hay curiosidad. Unos temen por el éxito, otros presagian sublevación, algunos profetizan un descalabro al primer temporal, otros, por último, la consideran una descabellada aventura. Pocos abrigan esperanza y sólo algunos confían en un triunfo. O'Higgins, con su visión marítima, está entre estos últimos. A bordo del navío insignia dirige a las tripulaciones esta proclama, antes del zarpe en busca del enemigo que se

concentra en Talcahuano: *“Al dirigirme a los jefes, oficiales y tropa a cuyo valor y patriotismo confía el Estado de Chile la primera Escuadra de hombres libres, percibe mi corazón las más felices emociones en el presentimiento del magnífico cuadro que vais a presentar al mundo. Vuestro amor a la gloria no necesita ser estimulado con los recuerdos de los triunfos adquiridos tantas veces en tierra por vuestros ejércitos. Preparaos, pues, a afianzar el imperio del Pacífico al que es llamado Chile por su situación geográfica y por el valor y heroísmo patriótico de sus hijos: ellos os colmarán de bendiciones a vuestro regreso, y el tributo que recibiréis de la gratitud nacional, igualará al que de antemano os ofrece vuestro compatriota Bernardo O'Higgins”*. Cercano al mediodía, cuatro de los cinco buques se hacen a la mar. El *Pueyrredón* se queda en el puerto.

El Padre de la Patria acompañado de su Ministro Zenteno vio zarpar la flota desde el alto del puerto y señalándolos en lontananza expresó a la comitiva: *“Tres barquichuelos dieron a los reyes de España la posesión del nuevo mundo; estas cuatro tablas van a quitárselo”*.

Días más tarde, el 28 de octubre de 1818 en el puerto de Talcahuano, Blanco Encalada, con el *San Martín* y la *Lautaro*, captura la fragata *Reina María Isabel*, obteniendo un resonante triunfo, al que se sumó posteriormente la captura de cinco transportes. Esta victoria, en la primera acción que cumplía la novel Escuadra Chilena, se sumó a la gloria de Maipú, y llenó de justo orgullo a la Nación toda. Se había dado un golpe trascendente al poderío español en este apartado rincón del mundo.

El Director Supremo, con acuerdo del Senado, dispuso que la tripulación de los cuatro buques llevasen en su brazo izquierdo un escudo de paño verde mar con un tridente orlado de laureles en su centro, y en su contorno el lema: *“Su primer ensayo dio a Chile el dominio del Pacífico”*. Asimismo, el Senado acordó que se le diese a la fragata *María Isabel* el nombre de *O'Higgins* y le confirió el



Bernardo O'Higgins, Zenteno e Irisarri observan la salida de la primera Escuadra Nacional.

grado de Contralmirante a don Manuel Blanco Encalada, primer Oficial de la Armada en ostentar dicha jerarquía.

La vigorosa actividad que 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. Esta actividad se incrementa a partir de fines de noviembre de 1818 fecha en la que arriba a Chile, el ya famoso almirante inglés Tomás Alejandro Cochrane. El victorioso Blanco Encalada le cede el mando y acepta servir como su segundo. Cochrane, en brillantes correrías hasta México, obliga a la armada del Virrey a permanecer en sus refugios del Callao y de Guayaquil.

Más tarde, concibió el ataque a las plazas fuertes de Corral y Valdivia, aún firmes reductos realistas. En audaz, sorpresivo y decidido ataque, las fuerzas chilenas tomaron dichos fuertes, incorporando esa parte del territorio bajo la autoridad chilena y relegando las fuerzas realistas a Chiloé. De esta forma, el camino hacia el Perú por mar quedó a merced de Chile y su Ejército quedó en condiciones de llevar la guerra al corazón de la resistencia española en la América del Sur.

Así, el 20 de agosto de 1820, fecha en que el Director Supremo cumplía 42 años de vida, se hacía a la mar la Expedición Libertadora del Perú. Esta enorme

expedición, la más grande que se había organizado en América, al mando del General José de San Martín, se componía de 6.842 hombres, desde general a soldado, embarcada en 16 transportes, escoltados por 7 buques de guerra. Era una empresa nacional realizada por el Director Supremo de Chile, General don Bernardo O'Higgins, quien la llevó adelante con extraordinaria tenacidad, venciendo innumerables obstáculos.

El Director Supremo, con fecha 21, envió una Proclama al país y a los habitantes de las provincias del Plata, que en parte decía:

*"Compatriotas: Ayer ha zarpado de este Puerto, la Expedición Libertadora del Perú. Yo he tenido la satisfacción de llenar por mi parte las esperanzas de América, porque los resultados de esta empresa serán trascendentales a todos los hombres. Ya he cumplido los grandes deberes que me imponía la Suprema Magistratura de la República".*

Conocido es de todos el resultado de tan importante y magna empresa. El empuje y la visión marítima del Libertador, habían logrado lo que pocos años antes, parecía imposible. Chile había arrebatado a España el dominio del Pacífico y había logrado el objetivo de su proyecto político: la independencia de Chile y de los países del sur de América.



Zarpe de la Primera Escuadra Nacional, de T. Somerscales.

#### - **Palabras Finales.**

Al terminar estas palabras quisiera expresar los agradecimientos de la Armada por el especial homenaje que nos brindan en conmemoración de nuestras Glorias Navales. Para los que lucimos el uniforme naval existe una clara convicción que recordar al insigne Padre de la Patria, Libertador y Director Supremo don Bernardo O'Higgins es recordar al artífice y gestor del Poderío Marítimo nacional, soñador de quimeras que cimentaron la voluntad de expandir nuestra soberanía a los límites que hoy enmarca esta simbiosis única de mar y tierra que es nuestra Nación.

La Armada de Chile, institución que por antonomasia lidera la vocación marítima nacional y atesora el ideario de O'Higgins, mantiene muy en alto los elementos esenciales de sus postulados que señalan una indestructible unión entre los intereses marítimos y el poder naval. Promocionar el desarrollo económico y garantizar la seguridad del país y de las líneas de comunicaciones marítimas, constituyen dos objetivos que se mantienen ligados entre sí, satisfaciendo copulativamente, tanto el interés de supervivencia como el de prosperidad.

En esta solemne sesión, en la que recordamos al Padre de la Patria, debemos destacar que O'Higgins, el forjador del poderío marítimo de Chile, tiene el mérito, entre otros, de haber creado conciencia nacional sobre la preocupación que todo ciudadano y todo Gobierno debe tener para crear, desarrollar y proteger los intereses marítimos. Justo es entonces, rendirle un homenaje de admiración y gratitud y reconocer en él al principal forjador y promotor de la conciencia orientada a hacer de Chile una "Potencia Marítima en el Pacífico Sur".

\* \* \*