



HOMENAJE A LAS GLORIAS NAVALES**

Eri Solís Oyarzún*

En mayo, la patria celebra el “Mes del Mar” y, en particular el día 21, conmemora masivamente “Las Glorias de la Armada”. Son dos sucesos de distinto carácter pero en estrecho enlace por un escenario común: el océano. Mientras el primer acontecimiento nos traslada al futuro a través del presente, la otra efeméride evoca el pasado encarnado en una magnífica proeza naval. Una nación sin historia y héroes auténticos, carece de raíces inmersas en la profundidad del ser nacional para abordar con éxito el azaroso porvenir. Pueblos privados de un pasado legendario viven insatisfechos, prestos a escuchar cantos de sirenas de ambiciosos caudillos disfrazados de profetas que los conducen a ilusorias aventuras; una vez disipado el ensueño, cosechan sólo amargos frutos.

El “Mes del Mar” nos recuerda la condición marítima de Chile por sólidos fundamentos geográficos, políticos, económicos e históricos. En consecuencia, el mar constituye un elemento crucial para el bienestar, progreso y supervivencia en la actualidad y, aún más, en el porvenir.

Geográficamente nuestro país corresponde a un desmembrado y enorme atolón tricontinental y bioceánico. Lo forman cuatro islas: la franja continental comprendida entre la línea de la Concor-

dia y Puerto Montt, la zona archipelágica desde el Chacao hasta las Diego Ramírez, el Territorio Antártico y el área insular oceánica conformada por San Félix y San Ambrosio, Robinson Crusoe, Salas y Gómez y Pascua. La Zona Económica Exclusiva, sin contar con la Antártica, abarca alrededor de 3.5 millones de kilómetros cuadrados y el Mar Presencial, casi diez veces dicha cifra.

La proyección de los territorios soberanos contiene, en la práctica, todo un cuadrante del inmenso Pacífico, con los consiguientes alcances políticos. El Libro de la Defensa afirma: “En este contexto, Chile está adherido al Acuerdo Internacional de Seguridad de la Vida Humana en el Mar desde 1929; tiene obligaciones específicas de rescate y salvamento marítimo en el cuadrante suroriental del Pacífico desde 1953; aporta a la Carta Batimétrica General de los Océanos desde 1962; es coordinador del Área Marítima del Pacífico Suroriental para la Oficina Hidrográfica Internacional desde 1989; y es, además, miembro activo de la Red de Alerta de Tsunamis del océano Pacífico. Todo lo anterior se enmarca en la zona marítima de responsabilidad nacional que supera los 30.000.000 de Kms² medidos del meridiano 131° oeste que el país debe honrar ante la comu-

* Contraalmirante. Oficial de Estado Mayor. Magíster en Ciencias Navales y Marítimas. Decano del Cuerpo de Profesores de la Academia de Guerra Naval. Destacado Colaborador de Revista de Marina, desde 1984.

** Discurso en Homenaje a las Glorias Navales efectuado el día viernes 25 de mayo de 2007, por el Contraalmirante Eri Solís Oyarzún en la Liga Marítima de Chile.

nidad internacional, disponiendo de medios navales y marítimos necesarios para el debido ejercicio de sus compromisos". De lo anterior se desprende que el Mar Presencial no consiste en una entelequia abstrusa sino una realidad concreta donde el Estado chileno tiene deberes y responsabilidades reconocidas hace ya largo tiempo por la Comunidad de las Naciones.

En lo político-estratégico, nuestros accesos australes, abiertos a la navegación durante todo el año, comunican los dos océanos más importantes del globo sin restricciones de tamaño ni calado para las naves que necesitan surcarlos. En fecha reciente, el moderno Portaaviones *Reagan* transitó el Estrecho de Magallanes al igual que gigantescos cruceros de turismo. Por el Estrecho y Paso Drake cruzan importantes líneas de comunicaciones marítimas vitales para el Mundo, éstas cobran paulatinamente mayor volumen ante las insalvables restricciones físicas del canal de Panamá.



Portaaviones USS Reagan en el estrecho de Magallanes.

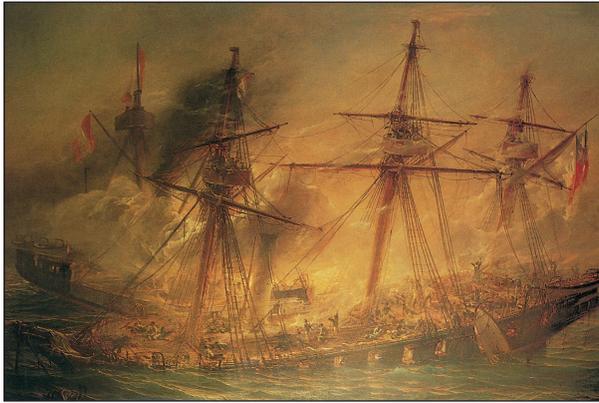
En cuanto a la economía, hoy el país disfruta de uno de los sistemas más abiertos del orbe. El proceso se inicia hace más de treinta años. El Gobierno Militar, en su afán de reconstruir sobre los despojos dejados por un iluso experimento marxista, resuelve establecer en su reemplazo una economía social de mercado. Junto con ello opta por crecer hacia fuera, cambiando un exiguo mer-

cado de 15 millones por otro con miles de millones de consumidores. Estas visionarias políticas superan obsoletas utopías autárquicas y proteccionistas adelantándose al resto del mundo occidental. Con tales fines introduce profundas reformas en las anquilosadas estructuras del desfalleciente Estado. Entre las principales se encuentran: suprimir los controles de precio y racionamientos, privatizar las industrias y servicios en manos del gobierno, fijar aranceles bajos y parejos, eliminar los subsidios directos e indirectos, abolir las rigideces laborales, fijar impuestos sencillos y equivalentes a niveles externos, anular los impuestos a las exportaciones, favorecer el ahorro y la inversión, incentivar la internación de capitales, liberalizar la educación, adoptar un rol subsidiario, etc.

Gobiernos posteriores continuaron perfeccionando dichas políticas concesionando servicios públicos, redes viales, aeropuertos y terminales marítimos, firmando tratados de Libre Comercio con las mayores potencias económicas del planeta, etc. Bajo estas favorables circunstancias, la estructura de producción con ventajas competitivas en el ámbito exterior floreció sostenida y constantemente. De manera natural se generaron nuevas y rentables industrias y servicios. Como resultado inmediato, se crearon numerosas fuentes de trabajo bien remunerado permanentes y eventuales. La riqueza nacional experimentó incrementos a ritmos antes desconocidos. A su vez, la ciudadanía accedió a mercaderías importadas de excelente calidad y precios convenientes. El abanico de bienes en oferta del mercado se amplió de modo progresivo. El bienestar de la comunidad creció con rapidez. La prosperidad de la nación descansó cada día más en el flujo del comercio internacional, situación ignorada por la gran mayoría.

Hoy, el comercio exterior se aproxima a los cien mil millones de dólares, cuando hace tres décadas bordeaba apenas los

tres mil millones. Sin duda alguna, el intercambio internacional constituye el motor del desarrollo y bienestar nacional. En relación a lo marítimo, se ubica entre las cinco mayores potencias pesqueras del globo



y en acuicultura disputa el primer lugar. Las Compañías Armadoras, de carácter privado, destacan por su eficiencia y una de ellas ocupa el decimoquinto puesto en transferencia de carga en contenedores y avanza hacia el décimo lugar. Casas Armatoriales nacionales sirven el 3% del flujo de carga mundial, cuando antes su participación se limitaba a mucho menos del 1%. Los terminales marítimos concesionados poseen ritmos de descarga y carga que los acercan a los puertos de países desarrollados, etc.

Concordante con la anómala geografía del país, un colosal espacio oceánico enmarcado por escabrosas islas azotadas por frecuentes desastres naturales, su historia semeja una inagotable Odisea. Chile nace, crece y se proyecta hacia el futuro gracias al mar. El intrépido Capitán Hernando de Magallanes, en el transcurso de su épica circunnavegación, lo descubre en 1520 y lo incorpora al Imperio Hispánico. La lejana Corona afronta su dura conquista y colonización, la más onerosa en vidas y costos financieros, únicamente por conservar en sus manos las llaves de acceso al Pacífico, cerrando el paso a codiciosas empresas expansivas de Inglaterra, Holanda y Francia. Siglos más tarde, la gesta emancipadora no sólo de la Capitanía General sino de América del Sur, se hace posible cuando el genial Director Supremo don Bernardo O'Higgins forma el poder naval patriota. Construye una Armada de la nada, carece de tripulan-

tes, buques, aparejos, cañones, y dinero. El Padre de la Patria vence todos los obstáculos con su tenaz e inspirada voluntad política. La bisoña Primera Escuadra Nacional zarpa en su primer ensayo en octubre de 1818 desde esta

misma bahía. Pronto, la Estrella Solitaria flamea señorial en los mesanas de las unidades de combate desde California al Cabo de Hornos; barre con las fuerzas navales realistas. Al amparo de la artillería de sus navíos, el Ejército Libertador desembarca y opera en el corazón del poder colonial, el Virreinato del Perú. Consolidada la República, la Marina de Chile se cubre de imperecederos laureles en las guerras contra la Confederación y del Pacífico, e incluso, en la infausta guerra equivocada con España de 1866.

Empero, fue en la rada de Iquique el 21 de mayo de 1879 cuando las hazañas registradas en el bitácora de la Armada parecieron fundirse y sublimarse en un único gran todo. Dos vetustas y frágiles naves enfrentaron a los dos más poderosos acorazados peruanos. El resultado parecía obvio, sin embargo sucedió lo imposible. El Capitán Arturo Prat, sereno e imperturbable, se inmoló en la cubierta del *Huáscar* en un valeroso intento por capturarlo. La corbeta *Esmeralda*, después de 4 horas de desigual combate, se hundió con el tricolor al tope. Más de dos tercios de sus tripulantes ocuparon su destrozado casco como féretro para el descanso eterno. En tanto, el atrevido Carlos Condell, en una hábil maniobra hizo varar a la *Independencia* unas millas más al Sur. Gloria en Iquique y Victoria en Punta Gruesa, fue la batalla decisiva, Chile era dueño del mar y la victoria final estaba asegurada.

La Patria conmovida y agradecida, por subscripción popular, levanta un monumento a las Glorias Navales, en la Plaza Sotomayor. Además de resplandecer por su hermosura y armonía se le colma de símbolos alusivos a la gesta. El Comandante Prat, en su cúspide, parece desembarcar desde el infinito. Está de pie sobre los despojos de la sagrada corbeta *Esmeralda*. Viste uniforme de gala, el mismo que lleva al acudir al campo de honor. Su brazo izquierdo aferra el immaculado estandarte de combate, que no arría ante el invulnerable enemigo. Su diestra empuña la espada jamás rendida. Con la noble arma desenvainada saluda a sus superiores y al pueblo de Chile. Así, Prat da cuenta sobre la misión encomendada; la *Esmeralda* continúa el bloqueo del puerto aun cuando hundida en la inmortalidad.

El Comandante se halla rodeado por una magnífica escolta. Al frente, a su derecha, tiene al Teniente Ignacio Serrano con su sable alzado dirigiendo el segundo abordaje al *Huáscar*, él y 12 de sus heroicos seguidores son acribillados por adversarios ocultos tras impenetrables corazas. A su izquierda, se ubica el jovial Guardiamarina Ernesto Riquelme, está prendiendo fuego a la postrera salva de la Corbeta ya casi sumergida; la descarga rubrica el sacrificio de hombres dispuestos a luchar hasta el fin antes de pedir cuartel. Resguardando sus espaldas, se encuentra el leal Sargento de Artillería de Marina Juan de Dios Aldea, blande el sable de abordaje acompañando a su jefe en la dura senda hacia la gloria. Finalmente, un joven marinero desconocido personifica a toda la gente de mar, desde mozalbete de 11 años enlistado como grumete hasta el maduro condestable con el rostro curtido por el viento y el tiempo; ellos corren entusiastas a cubrir zafarrancho de combate, soportan estoicos el letal fuego a toca

penoles del *Huáscar* y diezmados continúan disparando los inútiles cañones incluso cuando el agua cubre la ensangrentada cubierta.

El Combate Naval de Iquique trae a colación un pensamiento de D. Benjamín Subercaseaux: "Desde el fondo de la prehistoria hasta la última contienda en que Chile tomó parte activa, seguimos paso a paso el caso extraño de este pueblo terrestre y sin ninguna vocación para la vida marítima, que no obstante escribió una de las páginas más limpias y honorables de la historia naval del mundo". Sin embargo hoy, nuestra nación es la potencia marítima del Pacífico Suroriental. Pero existe una extraordinaria paradoja, la opinión pública y círculos influyentes incluyendo gobernantes ignoran esta favorable situación, prosiguen dando espalda al mar. La labor, de todos los presentes, activos miembros de la comunidad marítima nacional debe terminar con esta perjudicial contradicción. Cada uno de nosotros debe difundir una realidad: el 65% del PIB chileno transita por el mar y el incremento de ese flujo significa prosperidad para los chilenos. Hoy, por fin, somos dueños de nuestro destino asentado en sólidos cimientos geográficos, históricos, económicos y políticos.

Por último, quiero agradecer, en nombre de la Liga Marítima de Chile y de todos los representantes de las actividades oceánicas nacionales, la presencia del Director General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, autoridades navales y civiles que nos acompañan en este emotivo recuerdo a las Glorias Navales. Su asistencia nos incentiva a continuar construyendo el destino Oceánico de nuestra Patria. Hoy ya es potencia oceánica en el Pacífico Suoriental. Es nuestra obligación conservar esta posición de privilegio alcanzada tras dos siglos en superar una inexcusable desorientación.

* * *