

EL ELEMENTO HUMANO EN EL PRIMER MEDIO SIGLO DE LA ARMADA DE CHILE⁶⁹

Ismael Huerta Díaz⁷⁰
Vicealmirante



Es una verdad incontestable que el elemento humano es el principal recurso de una fuerza armada; en el resultado de las guerras influye en forma primordial el temple de los hombres. Desde la antigüedad se ha podido observar el efecto que el coraje, la audacia, el espíritu de sacrificio y, en general, la moral, han ejercido en los enfrentamientos y, de consiguiente, en el destino de los pueblos; mas no siempre los relatos históricos destacan este aspecto en su genuino valor. En la narrativa de las guerras se suele colocar el acento en las causas, en las alianzas, en la estrategia y la táctica, en los cambios políticos que ocasionan y, por cierto, en la personalidad de los grandes líderes, pero salvo en individualidades, rara vez se desciende al nivel de los atributos de la oficialidad y la tropa. Por esta razón he considerado de interés estudiar, con base en nuestra historia, cómo se fue formando el elemento humano de la Armada; cual fue su origen racial, su extracción y sus motivaciones; que desafíos enfrentó, que preparación

69 *Disertación efectuada en Valparaíso, el 20 de junio de 1995 en la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, con ocasión de su incorporación como miembro del número.*

70 *Colaborador Emérito, desde 1991.*

recibió, en que condiciones materiales debió actual y cual fue su comportamiento y evolución en años de paz y de guerra.

Los archivos y descripciones históricas son pocos en la materia, si bien variada información puede obtenerse de los antecedentes relacionados con nuestros primeros profesionales de la mar. No se ha procurado aquí elaborar biografías, que las hay, sino estudiar textos, partes, informes y entresacar de ellos datos, citas y referencias que permitan apreciar cómo, a través de sus hombres se fue configurando la Institución Armada de Chile con sus objetivos, características, aspiraciones y limitaciones y, desde luego, cómo se fue conformando su límpida tradición.

Se puede anticipar que en este intento por penetrar en el espíritu de las primeras dotaciones se advierte una sorprendente potencialidad inicial latente en los bisoños hombres de mar que, en el transcurso de medio siglo, se fue consolidando en torno a virtudes, principios y valores que, para fortuna de la Institución, han permanecido incólumes hasta hoy.

Origen del elemento humano chileno

Bastante sabemos por nuestros historiadores en lo referente a las fases de la conquista y la colonia, la fundación de ciudades, la guerra de Arauco, la producción, el comercio, la economía y la cultura y muy poco de actividades marítimas. Es comprensible que así sea; a diferencia del Ejército no hubo en este período acciones en el mar que fueran propiamente chilenas. Si Alonso de Ribera debió crear aquél por imperativo de la lucha contra los mapuches y por la necesidad de hacerla con chilenos, pues -decía- los que vienen del Perú "entran por una puerta y salen por la otra", no existía la exigencia de una marina; el tráfico mercante lo efectuaban barcos de la península. Cuando fue necesario dominar el mar para expulsar a los españoles, no había cuadros humanos, tradición ni experiencia, como sí los tenía el Ejército.

Para hacer frente al desafío fue preciso echar mano a extrajeros y, en la población autóctona, al elemento existente donde predominaba el mestizo que, en el curso de tres siglos, había ido plasmando mayoritariamente el grueso de la raza chilena, sin descartar una proporción de hidalgos e indios. sobre esta base, aunque algo burda, podemos imaginar cómo se fueron modelando las tripulaciones de la marina.

Textura étnica de las primeras dotaciones

Los duros requerimientos impuestos por la guerra de Arauco se convirtieron en un rígido cedazo a la inmigración, lo que no se dio en otros países de América. A Chile sólo venían los españoles con espíritu de lucha; de ellos se nutrió la oficialidad del Ejército y muy probablemente la de los primeros cuadros navales de composición propiamente chilena.

En las tripulaciones poca duda cabe que el elemento dominante fue el mestizo, mezcla de español y picunche. Reclutadas entre jornaleros del puerto, pescadores, aventureros, desertores y gente del interior, muchos de ellos someramente familiarizados con la vida de a bordo a través del contacto con las naves que recalaban y con nociones de maniobra marinera, soñaban con emular la vida variada y deleitable de los tripulantes extranjeros que contrastaba con las sencillas diversiones de la vida colonial. El arrojo y valentía que mostraron desde las primeras acciones, dotes que no se improvisan, se encontraban latentes en su constitución anímica y no deben atribuirse necesariamente a un ancestro mapuche pues es sabido que éstos poco se mezclaron con los españoles.

Los huilliches u "hombres del sur", entre los cuales O'Higgins estimaba que vivían 20.000 pescadores sólo en el archipiélago de Chiloé "porque -decía- en esta región cada ciudadano es pescador" deben haber conformado cierta proporción de la marinería original pues el Director Supremo había dispuesto que "todos los varones de 15 años o más deben enrolarse en la milicia naval o militar y estar listos para servir dentro y fuera del país si fuera necesario".

Motivaciones y riesgos del embarco

Al llamado de las autoridades para tripular buques acudieron extranjeros y chilenos; los primeros atraídos por la oportunidad de medrar mediante las presas y los segundos, además, por la sed de aventuras, por la paga -aunque para ellos exigua- y por un sentimiento de patriotismo en ciernes que vale la pena analizar.

El criollo o indiano se sintió desde un comienzo atado a la tierra aun cuando tuviera alta dosis de sangre española. Este apego al suelo natal suscitó un desafecto hacia lo foráneo que derivó en hostilidad hacia el extranjero que llegaba con ánimo de suplantarlo. Se debilitó la veneración por lo monarca y creció la antipatía entre chilenos y españoles. Con excepción de una parte de la aristocracia, los hispanoamericanos, en general, renegaron de su sangre hispánica.

Empezó a gestarse en ellos un patriotismo en pañales no obstante que el sentido de nacionalidad no tomaba todavía cuerpo cabal, como que los chilenos en la lucha inicial por la independencia se encontraron divididos peleando algunos por el rey y otros por lo que intuitivamente llamaban "la patria".

Estas consideraciones aplicables a todo el pueblo chileno son naturalmente válidas para el elemento que aportó las dotaciones. De ellas se infiere que, en la época de los primeros enganches, el terreno ya estaba apto para enfrentar al español. La junta de chilenos y extranjeros moldeó un estado de ánimo que gestó a su vez un sentimiento común de aversión al antagonista; los marineros que reñían en las chinganas del puerto dejaron de lado sus rencillas y convivieron a bordo a pesar de sus diferencias idiomáticas y de temperamento, hermanados en un vigoroso aliento combativo. Conocían los riesgos de la profesión y se sabían expuestos a salir heridos o perder la vida; tales son los peligros del combate. De lo que no tenían conciencia era de las subhumanas condiciones de vida en las casamatas de El Callao en caso de ser capturados; quienes después las conocieron, las describen como peores que los citados albures.

Al ir tomando cuerpo el sentido de patriotismo se esfumó la división entre los que luchaban por el monarca y los que lo hacían por la patria. Un soplo unificador la aventó en Maipo y Chacabuco y tiene que haberse reflejado en la flota.

Tras este exordio explicativo de la esencia y espíritu de las primeras dotaciones de la marina, veámoslas en acción.

Primeros encuentros navales

Nuestra historia naval se inicia en 1813, estando el país en los balbuces de la infancia, con el fallido intento de capturar la fragata corsaria limeña Warren. Un oficial norteamericano, Samuel Burr Johnston, nombrado teniente de fragata de la naciente marina, nos confirma lo anterior en su relato, al describir la tripulación del Potrillo como "una masa heterogénea y, según creo, casi todas las naciones de la cristiandad tenían en ella algún representante".

En 1817 vemos en acción al bergantín Aguila al mando del irlandés Raimundo Morris y, como segundo comandante a un oficial patriota, Pedro De la Cruz. En la tripulación de 43 hombres, 25 eran extranjeros y 18 chilenos. La nave cumplió con éxito las misiones que se le encomendaron, después de lo cual su dotación fue licenciada, providencia que veremos repetirse a menudo en este primer medio siglo. Cuando se supo más tarde que siete barcos españoles se dirigían

a bloquear Valparaíso, fue preciso allegar más recursos para recontratar marineros foráneos pues "... era de rigor -dice el gobernador del puerto- suplir con el cebo del oro el patriotismo que no podía pedirse a las tripulaciones de los bergantines, en su mayor parte extranjeros". Salvado el obstáculo, se expresa encomiásticamente del desempeño de oficiales y tripulantes. Y luego, ante un nuevo peligro -la fragata Venganza y el bergantín Pezuela se acercaban a Valparaíso- dice el gobernador: "... nos hallamos en el caso de que falta gente para tripular los buques". Uribe, en su valioso texto de historia, nos da cuenta del resultado final de las gestiones: "... con todo, metiendo a bordo soldados y gente advenediza, hállase la flotilla en estado de hacerse a la mar".

Cuando O'Higgins concibió capturar la fragata española Esmeralda que bloqueaba Valparaíso, empresa en la que murió el marino inglés Jorge O'Brien que la comandaba, su segundo teniente Argent Turner dice: "Nuestra tripulación se portó con un valor que no se puede ponderar dignamente".

No se pueden omitir en esta etapa a los corsarios que, si bien zarparon impulsados por otros móviles además del patriotismo, recorrieron el mar bajo bandera chilena, asaltaron posiciones y foguearon a los hombre que Cochrane más tarde admiró.

La Primera Escuadra Nacional.

En este primer ensayo exitoso fulguran dos hombres de excepción: O'Higgins y Blanco Encalada. El Director Supremo no sólo dio pleno apoyo a la flota sino que pareció prever el feliz desenlace juzgando la calidad de la gente cuando dijo: "El marinero chileno, en general, es seguramente el mejor del mundo cuando sirve bajo oficiales valientes y diestros, pues es sobrio, resistente, de gran coraje y notablemente subordinado y obediente"; y Blanco, como Comandante General de Marina, alistó los buques, seleccionó oficiales y tripulantes expuso descarnadamente al gobierno las necesidades y carencias. Debió hacer frente también a la ironía próxima al sarcasmo con que los oficiales extranjeros miraban al "soldado" que terminó conduciéndolos al combate y a los "obstáculos y melindres" -son sus propias palabras- que exhibían los marineros ingleses a pesar de que gozaban de mayor paga que los chilenos y -muy importante- tenían ración de aguardiente de la que carecían las tripulaciones nacionales.

No obstante los embrollos, Blanco rezumaba optimismo: "No falta más que echarle víveres, gente y algunos cañones para que (la flota) pueda hacerse a la mar... puede hacerse dueña del Pacífico y frustrar toda expedición ulterior de España".

Auténtica hazaña es haber logrado entrenar dotaciones tan heterogéneas mientras se esperaba al convoy español y a la fragata María Isabel. Es de imaginarse la confusión a bordo con tripulantes, algunos expertos y otros novatos, y cuando en algunos buques las órdenes se impartían en inglés y en otros en castellano. La captura de la fragata en Talcahuano se debió obviamente a que, por encima de las contrariedades, primó el brío y la bravura. Chilenos y extranjeros, bisoños y duchos, actuaron codo a codo, saltaron por igual al abordaje y cayeron muertos o heridos por parejo. Un impulso espontáneo los condujo al triunfo, empuje que pasó a conformar un rasgo anímico de nuestra gente con un brote natural de las virtudes de la raza.

En suma, si la decisión de crear una marina se tomó en un momento en que no había buques, dotaciones ni recursos, la voluntad del gobierno y la abnegación de muchos en todos los niveles, superaron todos los escollos. La arrojada conducta de los chilenos dejó en evidencia la preponderancia del factor humano y contribuyó al robustecimiento del sentimiento patrio.

Cochrane y la Expedición Libertadora del Perú

A su llegada a Chile Cochrane encontró una marina sin medios para emprender acciones a la altura de su fama; las tripulaciones estaban impagas y exigían cancelación de haberes antes de emprender otra campaña; carecían de vestimenta adecuada y se encontraban en estado de agitación y descontento. En la Chacabuco el comandante inglés encaró una sublevación en que los gritos eran ¡viva la patria! y ¡muera los extranjeros! y los cabecillas se llamaban Gallardo, Escudero y Lazcano, lo que no deja dudas sobre su nacionalidad. Los víveres entregados a la flota resultaron menos de los requeridos y, según dice Cochrane, fueron completados al peso con "cueros, huesos y otras inmundicias"; del aguardiente la mitad era agua.

Pero el Lord pudo advertir muy pronto lo que podía obtener de esa gente impaga, vestida de harapos y mal alimentada. En un primer encuentro librado en Supe el parte del comandante Foster dice: "... soldados veteranos no habrían desplegado más coraje al subir el cerro bajo un vivo fuego y la conducta de los marineros al defender el cañón que se les había confiado no dejó nada que desear".

En esta primera campaña de Cochrane aparecen en la oficialidad apellidos chilenos y extranjeros. Bajo las órdenes del teniente coronel Charles, de infantería de marina, encontramos a un capitán Gormáz, a los tenientes Garzón, Ecaste, Rivera y Eusquiza y a los alféreces Vidal, Guzmán, Fuenzalida, Pacidro y Corya. En un asalto en

Pisco, comandado por los capitanes Gutike y Guise, los partes destacan a dos oficiales, tres sargentos, un cabo y un soldado chileno que "... avanzaron con una bravura, entereza y resolución que habrían hecho honor a las tropas más veteranas".

En la fabulosa toma de Valdivia, ejecutada por no más de 300 chilenos que pusieron en fuga a cerca de 2.000 españoles atacándolos a la bayoneta, los partes hacen mención de diez oficiales, dos sargentos, un cabo y un soldado por su extraordinario comportamiento, todos de apellidos chilenos.

En la captura de la Esmeralda en El Callao la mayoría de los oficiales estaba compuesta por extranjeros. No tenemos nómina de la marinería, laguna que nos priva de rendir cabal honor a esos bravos, pero el Lord es claro cuando escribe que "... muchos de los españoles cayeron bajo el machete de los chilenos... valor como el que demostraron nuestros valientes nunca lo había visto". Y O'Higgins, años más tarde, es aún más preciso: "Cochrane y Guise -dijeron- utilizaron exclusivamente marineros chilenos, ya que los británicos y estadounidenses del escuadrón chileno rehusaron presentarse como voluntarios para esta expedición".

La Marina entre 1822 y 1825

Al alejarse Cochrane de Chile persistió la presencia de oficiales ingleses, varios de ellos ya identificados con el país, que ayudaron a mantener la impronta dejada por el Lord. A veces, el trato desatinado o un excesivo celo nutrían la semilla del descontento. Llama la atención que en una revuelta del buque *Wooster*, cuya tripulación se negaba a zarpar, se advierte entre los cabecillas cinco apellidos chilenos y cuatro ingleses, extraña colusión de nacionalidades que no alcanzó a la oficialidad. Causada por la no cancelación de emolumentos, impulsó al gobierno a disponer el desarme de los buques y el licenciamiento de las tripulaciones, al carecer de recursos para satisfacer las demandas.

Las autoridades debieron reconocer pronto su error; tan drástica medida no podía mantenerse cuando Chiloé se encontraba aún en manos españolas y el coronel Quintanilla se afianzaba en ese territorio con recursos enviados desde la península. Por otra parte los oficiales extranjeros, puestos a medio sueldo, eran fácilmente tentados a dirigirse a Brasil donde los acogía el nuevo emperador don Pedro I, considerando lo cual la Junta resolvió en marzo de 1823 rehabilitar todos los buques que se encontraban en mal estado.

Señalemos que en el escalafón de la época aparecían 20 oficiales ingleses y 19 chilenos. Los cirujanos eran todos británicos y

los pilotos, pilotines, comisarios y contadores eran chilenos. La marinería era casi totalmente chilena lo mismo que los soldados de marina.

La Institución acusaba deficiencias reglamentarias; Zenteno, Comandante General de Marina, incluye en un informe esta significativa apreciación: "En tiempos de Lord Cochrane, cuando todos o los más de los oficiales extranjeros desconocían nuestro idioma, leyes y costumbres, era tolerable que se les permitiese gobernar la escuadra a su discreción y arbitrio; pero ahora que el transcurso del tiempo a todos ha chilenido, ahora que van desapareciendo los apuros del momento, ha llegado la ocasión de establecer el orden de nuestra marina militar...".

La preocupación del mando debe haber rendido frutos porque, pese a la falta de recursos, no pago oportuno de haberes, mala calidad de víveres y germen ocasional de descontento, cuando Blanca Encalada tomó nuevamente el mando de la flota en julio de 1824, la preparación de los tripulantes había mejorado notoriamente. Uribe nos dice: "... después de una guerra marítima que duraba ya cerca de siete años, los hijos del país que se habían dedicado a la azarosa vida del mar, no eran ya los intensos grumetes que en 1818 combatieron mareados con O'Brien y Blanco Encalada, y si no igualaban en conocimiento y práctica a los marineros extranjeros, podían a lo menos desempeñar sus deberes profesionales sin menoscabo de la navegación". Tal vez con base en similar apreciación, Blanco pidió para ellos igualdad de sueldos, víveres y licores con los extranjeros concediendo a éstos como única discriminación, la doble ración de ron que, para los chilenos, alcanzaba a un octavo de cuartillo de aguardiente, es decir, a 63 ml.

1826 - 1834. La Marina en un país sin recursos

Liberado Chiloé en 1826 con la colaboración de la flota al mando de Blanco, el Comisario de Marina informó al gobierno la imposibilidad de mantener las dotaciones por falta de recursos y propuso como solución "... que se tomen las medidas más convenientes". Freire, Director Supremo, entendió la sugerencia y dispuso la venta de dos fragatas y dos corbetas. Se vivía el pleno período de la anarquía con una marina sin buques y oficiales a media paga y no es de extrañar que se diera pie atrás meses después de dictado el decreto de venta. La pobreza era una dura realidad como que el 24 de diciembre de 1828 se dispuso el licenciamiento de la tripulación del bote destinado al servicio de la Comandancia General.

Esta inopia condujo a que los extranjeros, que no tenían interés en servir a un país sin hacienda, solicitaran licencia y se ausentaran de Chile en busca de un porvenir más auspicioso.

La "chilenización" avanzaba, especialmente en los grados bajos, pero los oficiales escaseaban. En 1833 el bergantín Aquiles, único buque de la Marina, estuvo en serio peligro de perderse debido a un accidente ocurrido en la bahía de Concepción. Su comandante, Roberto Simpson, recomendó por su buena conducta en el trance "a los guardiamarinas Ventura Martínez y Félix Banquise, que han sido infatigables en sus deseos de suplir la grande falta de oficiales".

La Academia de Guardiamarinas fundada en 1818 tuvo corta vida por la necesidad de embarcar a los alumnos en la flota y fue cerrada en 1822 al desarmarse la escuadra. Freire, a instancia de Zenteno, creó una Academia Náutica en 1824 que por razones similares fue clausurada después de la derrota de Quintanilla en Chiloé. La siguiente tentativa de reabrir la provino curiosamente de la Municipalidad de Valparaíso en 1834. Con el nombre de Academia o Escuela Náutica tuvo como instructores a destacados oficiales: el piloto Domingo Salamanca, Miguel Hurtado, más tarde contraalmirante, Francisco Dublé, Tomás Barragán y otros.

El levantamiento que es el mismo año de 1834 realizó el Aquiles al mando de Simpson en la desembocadura del Río Bueno fue obra sólo de chilenos destacando el teniente segundo Felipe Solo de Zaldívar. Este primer trabajo hidrográfico marcó el comienzo de una impropia tarea que, aparte de conocimientos, requirió gran espíritu de sacrificio y dedicación.

La Guerra contra la Confederación Perú-Boliviana

En 1836, al estallar este conflicto, la Marina se encontraba con escaso poder material y un escalafón reducido; casi no había extranjeros y los pocos existentes estaban bastante "chilenizados", para emplear la expresión de Zenteno. Pero, fundamentalmente, oficiales y tripulantes habían desarrollado conocimientos, experiencias y tradición.

La escasez de fuerzas se fue resolviendo con actos de audacia. Dos marineros chilotes que venían en la fragata Monteagudo desde Perú con destino a Chiloé, en cumplimiento de un plan de Freire para derribar al presidente Prieto, en forma temeraria se apoderaron de la nave cuando navegaba a la altura de Valparaíso. Rojas y Zapata, que así se apellidaban estos intrépidos isleños, pueden considerarse los pioneros de la vasta contribución chilota a la marina, que ya había sido intuida por O'Higgins en su carta al Capitán Coghan.

Poco después Portales, que veía en Freire un instrumento del mariscal boliviano Andrés Santa Cruz, despachó al Aquiles al mando del capitán de corbeta Pedro Angulo a dar un golpe de mano contra la flota peruana. Angulo y su gente, todos chilenos, actuaron con premura y se apoderaron de una barca, un bergantín y una goleta, al ancla al amparo de las baterías de El Callao. Con estas y otras fuerzas, también capturadas, se constituyó una Primera División de la flota y se puso al mando del capitán de navío Carlos García del Postigo quien planeó y ejecutó la toma en El Callao de la corbeta Socabaya en una acción que recuerda el abordaje de la Esmeralda por Cochrane, 17 años antes, lo que prueba que el denuedo de la gente no había decaído.

Los víveres y, en general, las condiciones de vida a bordo seguían siendo pésimas. Corsarios armados por Perú capturaron dos transportes chilenos con la esperanza de hacer buenas presas, pero no encontraron nada útil a bordo pues "... lo mismo que en todos los (barcos) de la escuadra chilena no se encuentra otra cosa que charqui fétido y miseria". "Y así no más ha debido ser -dice Uribe- y otro tanto en los buques de guerra donde se vivía sin ninguna clase de comodidades".

El combate de Casma, principal encuentro naval de esta contienda, se libró entre una flotilla armada de urgencia por Santa Cruz y tripulada por aventureros norteamericanos y franceses, y tres buques chilenos que se hallaban al mando de Simpson haciendo provisión de leña. En un combate a toca penoles que duró cerca de una hora, fracasaron todos los intentos de abordaje del adversario. Se enfrentaban mercenarios ávidos de botín y tripulaciones que guerreaban por una causa superior. Como dato notable cabe consignar que Simpson concedió tres ascensos durante la acción: al guardiamarina Domingo Prieto a teniente segundo y a dos cabos.

El acto final de la guerra en el mar era de prever: recepción apoteósica a los triunfadores a su regreso a la patria y disolución de la flota. Había quedado en evidencia, sin embargo, que la Marina conservaba su espíritu vigoroso y seguía paseando el pabellón por el Pacífico, esta vez con insignias propias y sangre enteramente chilena.

La Marina en un cuarto de siglo de paz (1840 - 1865)

Finalizada la guerra contra la Confederación algunos de los buques capturados fueron devueltos al Perú, otros se perdieron en un temporal en julio de 1839 y gran parte fueron rematados; la condición material resultante no podía ser peor. Renació una esperanza con la llegada al país de la fragata Chile, primer buque construido

expresamente para integrar la flota, lo que permitió que algunos oficiales que se encontraban en reserva volvieran al servicio, pero después de dos viajes al mando de Simpson se dispuso su desarme por economía!

Uribe, en su valioso libro tantas veces citado sobre nuestra Marina Militar, dice que ésta, después de su misión de afianzamiento de la independencia de los países sudamericanos, vio esparcirse "a los cuatro vientos" sus naves y sus mejores oficiales y, con éstos, la práctica del servicio. Más concreto es aún el propio Ministro de Marina general José Santiago Aldunate en su informe al Congreso en 1843: "Ruinas quedan sólo de aquella famosa escuadra que en la época romanésca de la República fue el guardián del continente. No hay naves suficientes... arsenal ni pertrechos, ni marinería que las tripulen, y los oficiales que quedan de los pasados tiempos de gloria, dispersos en el retiro de sus casas... sin esperanzas, eran objeto de desaliento...". Y propone "... dar protección a los oficiales que se conservan aún con ánimo de permanecer en la escuadra... nada más difícil de obtener en circunstancias de apuro que personas hábiles y fieles a quienes encomendar las fuerzas navales... la pericia del marino, la consagración generosa a la causa de la Patria, son cualidades que no siempre se pueden encontrar a la ventura". Anuncia en seguida este ministro visionario que, careciendo de medios para la educación de los oficiales, se ha obtenido el embarco de algunos en flotas de potencias extranjeras. Conocemos los resultados favorables de tal medida: a Benjamín Muñoz Gamero un almirante británico le confió el mando de la barca Victoria para el cumplimiento de una misión reservada que efectuó "con un grado de pericia náutica que daría crédito a un oficial naval del servicio británico", dice el informe de este jefe; y Patricio Lynch tuvo una larga y provechosa estancia en la Armada de Su Majestad que duró cerca de siete años: Oscar Viel estuvo embarcado en la Marina francesa. Los menos afortunados recibieron instrucción en el país en precarias condiciones, tanto en la desarmada fragata Chile como en locales de tierra, uno cerca de la Iglesia De la Matriz y otro en la antigua calle De la Victoria. Los que no continuasen en servicio y obtuviesen cédula de retiro gozarían por todo sueldo "tantas partes de las cuarenta en que se dividiese el que gozaban en su último empleo efectivo, cuantos fuesen los años de servicio", reza el decreto; en otras palabras, algunos pocos cuarentavos en el caso de los jóvenes. Causa asombro que buen número de oficiales se mantuviera fiel a su vocación, fuere en servicio activo o con sueldo reducido en espera de la contingencia de ser llamados. Caso típico es el de Lynch quien, después de su larga permanencia en la Marina Real Británica, cumplió abnegadas comisiones al Estrecho al mando de un bergantín y, si bien

tentó después nuevas experiencias que fueron desde la búsqueda de oro en California hasta tareas agrícolas, no se sintió a gusto en ninguna de ellas y en cuanto pudo regresó a bordo.

La ya citada memoria del ministro Aldunate agrega: "... tenemos muchos oficiales cuya alta graduación los inhabilita para mandar las pequeñas naves de la Escuadra y pocos subalternos que son los más adecuados agentes de que debemos echar mano. La marinería, extremadamente reducida en número, no basta para dotar los buques... Ha sido práctica establecida hasta aquí que los buques de guerra del Estado se compren entre los primeros que se ofrecen en venta, cuando un acontecimiento político o las urgencias del servicio obligan a formar escuadra; y que, pasada la crisis, la tripulación se licencia, los buques se desarmen o vendan, la oficialidad quede en tierra, sin ocupación ni esperanza". "Se requiere -añade- un pie de escuadra que dé ocupación a nuestros jóvenes marinos que llenos de prendas distinguidas... andas dispersos en las marinas extranjeras, sin esperanza de encontrar carrera en las menguadas naves de la patria". A lo que Uribe acota: "Siendo Chile un país esencialmente marítimo, su marina de guerra, en lugar de prosperar como los demás servicios públicos del país, había llegado a ser, al cabo de más de veinticinco años de existencia, casi nada".

¿Condujo esta penosa situación a la desmoralización de su elemento humano? Veamos. El establecimiento de una colonia en el Estrecho de Magallanes trajo la necesidad de abastecerla, lo que requería sacrificados viajes en débiles naves. Veinticinco años antes, Pringles Stokes, en esas mismas aguas, había tenido que dar dos semanas de descanso a la tripulación de su buque, la Beagle, por consejo apremiante del médico de a bordo; él mismo poco después, se descerrajó un tiro en la sien "incapaz de soportar por más tiempo los tormentos que le imponía su misión", según la versión de Mellersh en su libro sobre aquellas exploraciones británicas, muy similar a la inscripción que puede leerse en la cruz de su sepultura en el cementerio de los Ingleses en Puerto del Hambre. Tengamos en cuenta que la Beagle tenía 100 pies de eslora, 242 toneladas (de 100 pies cúbicos) y una dotación de 74 hombres y que había sido celosamente alistada para el viaje a las regiones australes.

Cuando Muñoz Gamero regresó a Chile en 1844, asumió el mando del queche Magallanes que tenía una eslora de 64 pies y una dotación de 24 hombres. Era una embarcación pequeña, especie de goleta, empleada en labores pesqueras y costeras en el Mar del Norte. Muñoz Gamero cumplió en él diversas comisiones al Estrecho, sin médico a bordo que pidiera descanso. Otro tanto hicieron, Lynch en el bergantín Cóndor, Buenaventura Martínez en el mismo queche

Magallanes y muchos otros que no solamente cumplieron con la misión de abastecer la colonia, sino que hicieron levantamientos hidrográficos, auxiliaron naves extranjeras y redactaron derroteros. Dice Uribe: "Estos viajes forman en el oficial de marina, además de la pericia en su arte, esa segunda naturaleza que tan esencial es para soportar sin quebrantos las privaciones y fatigas de la vida en el mar". Fueron la gran escuela que suplió la falta de un establecimiento formal.

La década del 50 marca un retorno al embarco de jóvenes oficiales en unidades francesas e inglesas en el Pacífico. Luis Alfredo Lynch y Galvarino Riveros, futuros almirantes, se cuentan entre los favorecidos por esta opción.

Si la formación de oficiales favorecería sólo a unos pocos, peor andaba el entrenamiento de la gente de mar; cuando se les requería con la urgencia de un zarpe cercano, las dotaciones se cubrían con el elemento que estuviese más a mano, no siempre el más adecuado. Era la época en que los marineros de barcos mercantes pugnaban por embarcarse hacia California para una vez allá desertar con el aliciente del oro.

La navegación a vapor trajo la necesidad de formar ingenieros navales. En 1850 el ministro de Marina sugirió enviar dos alumnos a Europa y, en 1855, se recurrió a cuatro alumnos de la Escuela de Artes y Oficios de Santiago para ir formando personal de la especialidad. Ninguna de estas iniciativas parece haber prosperado porque los primeros ingenieros navales llegaron con la corbeta Esmeralda y fueron contratados en Inglaterra.

La vida errática e interrumpida del principal plantel de instrucción de oficiales que se había iniciado en 1818 con la creación de la Academia de guardiamarinas, encontró finalmente un cauce continuo mediante un decreto que refundó la Escuela Naval, alcanzándose la ansiada estabilidad en el tiempo. Abierta oficialmente el 1 de mayo de 1858, recibió en su seno a los veintiséis cadetes del grupo que hoy conocemos como el Curso de los Héroes.

El año 1859 registra el episodio más dramático entre todas las comisiones de reabastecimiento a la colonia del Estrecho al soportar el bergantín Meteor un violentísimo temporal en el cruce del Cabo de Hornos, el mismo que enfrentó el capitán Francisco Hudson quien se perdió con su buque, el bergantín Pizarro. Aparte de mostrar la pericia marinera de su comandante el capitán Martín Aguayo y de su tripulación, hizo emerger la figura posteriormente legendaria, del guardián José Francisco Brito, mozo de escasos 23 años que a tan temprana edad se había ganado el puesto de capitán de altop. Es el primer hombre de mar que nuestra historia destaca con notoriedad. Ignoramos su extracción, no así sus múltiples hazañas que dieron gloria a las páginas navales.

En los años sesenta el escalafón de oficiales contenía prácticamente sólo nombres de oriundos del país, con excepción de los ingenieros y los cirujanos; no existía elemento humano nacional para atender la novedad de la propulsión a vapor, ni médicos en número suficiente para dotar a los buques sin desatender las necesidades terrestres.

Pero lo que más llama la atención y, en realidad, causa asombro, es la desatención gubernativa a los requerimientos de la Marina en el peligroso momento internacional que vivía Chile cuando al destacar entre los demás países sudamericanos por su orden interno, prosperidad y prestigio, despertaba la envidia y mala voluntad de otras naciones de la región. Encina, que emplea a este respecto términos aún más ásperos, atribuye esta negligencia a "la venda jurídica-quijotesca que cubría los ojos de nuestros gobiernos". Pasma y admiración despierta entonces la abnegación sublime, a veces heroica que desplegaban los marinos que, sin contar con medios apropiados y con plena conciencia de la debilidad institucional, volcaban todos sus esfuerzos al buen logro de sus labores profesionales. Pues bien, fue en tales condiciones materiales que, a raíz de una postura de gobierno que hoy nos parece inconcebible, Chile se vio envuelto en una guerra con España, que era una potencia naval europea, por causas que no nos atañían directamente.

La guerra con España

Con sólo dos buques, la Esmeralda y el Maipú, debía nuestra marina hacer frente a las fuerzas navales de la península compuestas de seis fragatas, dos goletas y un transporte. Es cierto que Perú, nuestro aliado en la contienda, aportaba una fragata, dos goletas y un transporte, pero entre sus marinos, afectados por disidencias internas, no existía gran voluntad de lucha no obstante ser su país el más vinculado al origen de la discordia.

La fortaleza de la marina chilena radicaba en el espíritu de sus hombres; las acciones que se desarrollaron están ligadas a los nombres de Williams Rebolledo, Thomson, Aureliano Sánchez, Juan Esteban López y a la pléyade de jóvenes oficiales como Prat, Latorre, Montt, Condell y, entre los ingenieros, Hyatt.

Se guarda el testimonio invalorable de las cartas de Prat a su madre, modelos de sobriedad y sentimiento patriótico que contienen frases sublimes como las siguientes que no puede omitirse: "Hoy la senda de la gloria se nos presenta a la vista, nadie vacila en seguirla, todos lo desean, pues en Chile no es conocida la cobardía y en nuestros buques se la desprecia".

A esta clase de gente debemos el recuerdo histórico de la captura de la Covadonga y del Combate de Abtao.

Resumen y conclusiones

Chile independiente nació sin marina; no había buques, oficialidad, gente de mar, experiencia ni organización y, desde luego, se carecía de tradición naval; aún el concepto de nacionalidad estaba en la infancia. O'Higgins, con tenacidad admirable, produjo buques y pertrechos, contrató oficiales extranjeros, mayoritariamente ingleses, y dispuso el enganche de cuanto marinero se encontrara dispuesto a servir en la naciente flota.

Sorprende que, en medio de tantas dificultades -reticencia de los extranjeros a enrolarse sin suculenta paga, celos y resquemores entre nacionales y foráneos, ardua comunicación idiomática, débil preparación de la marinería criolla- se obtuviera éxito en la captura de la María Isabel y de los transportes y que, en tales condiciones, Cochrane pudiera llevar a cabo sus hazañas. Sin duda que la doctrina y ejemplo sentados por los británicos y las dotes que mostraron los chilenos al seguirlos, explican los resultados. Después, en forma paulatina, se consolidaron la disciplina, el espíritu de cuerpo y el patriotismo, al tiempo que se incrementaba gradualmente la proporción de elemento nacional.

Mas, junto con la aparición de este impulso vigoroso, se inicia una era de increíbles obstáculos que surgen como contracorriente que se opone al progreso: venta o desarme de unidades adquiridas a costa de grandes sacrificios, rebaja de remuneraciones, licencia de los tripulantes, cierre de los planteles de educación naval al poco de crearse y una imprevisión que adquiere caracteres de una constante. A pesar de todo, el factor hombre jamás decayó y fue, en cambio, el principal agente de los logros conseguidos en la guerra y en la paz. Maravilla en especial la labor a veces épica, que vemos en las comisiones al Estrecho de Magallanes cumplidas en precarias condiciones y sin comodidad alguna.

La conclusión maciza que se deriva del devenir de la Marina en su primer medio siglo de vida es la existencia de una columna vertebral, de un hilo conductor que se mantuvo incólume ante las pruebas, su elemento humano. Quienes plasmaron este pilar echaron las bases de un cimiento en que se asentó la Institución en los años venideros: fortaleza espiritual, profesionalismo, pundonor y tradición, atributos que afloraron indemnes en la Guerra del Pacífico y que perduran en la Armada de hoy y de los cuales, con justa y legítima altivez, se enorgullecen sus integrantes y los que algún día formaron en sus filas.

