

Acerca del Poder Naval Chileno desde fin de la Guerra del Pacífico al centenario de la Independencia

Autor: Ronald von der Weth Fischer

El término de la guerra del Pacífico había dejado a Chile en el sitio más destacado del mundo americano; amplió el litoral nortino más allá del Loa, facilitó la proyección hacia Oceanía y reafirmó la conciencia marítima nacional. Por otra parte, las acciones navales desarrolladas en el conflicto formaron la convicción en el mando naval chileno de la necesidad de disponer de buques rápidos y de gran poder de fuego.

La Marina estaba en posesión de una fuerza naval importante, compuesta por los blindados Cochrane y Blanco, el monitor Huáscar, a los que se sumó el crucero Esmeralda, además de varias corbetas y cañoneras de madera o de casco mixto. En efecto, “nuestra marina de guerra era la más poderosa de América del Sur y el salitre habría financiado una flota mercante capaz de competir con las mejores del mundo” (Barros, 1970). Se requería una escuadra poderosa que sirviera adicionalmente, para dar vida y estabilidad al comercio (Antúnez, Memoria de Marina, 1885).

La capacidad de disuasión era tal, que en el congreso de los Estados Unidos se señalaba que los tres blindados chilenos poseían la capacidad de hundir los buques con casco de madera de la Armada estadounidense, lo que no pocas veces tensionó las relaciones entre ambos países, en particular, la década 80-90 del siglo XIX, siendo un obstáculo a la pretensión de hegemonía continental de ese país (Meneses, 1989).

Durante la guerra del Pacífico, el contraalmirante norteamericano Christopher Rodgers declaraba al New York Herald, a principios de diciembre de 1881, que estando al tanto del carácter de la Armada de Chile, él sabía que “nuestra marina no puede hacer demostración contra Chile y, a falta de medios para infligir represalias ... no estamos en posición para amenazar al gobierno chileno” (Meneses, 1989).

Chile ha dependido, en gran medida, de su poder naval para mantener su independencia e integridad siendo enfatizado por autores como: (Green, 2023), (Langlois, 1911), (López, 1910) y (Silva Palma, 1913). En efecto, “ese poder naval que nos dio vida, poder i progreso”, y que en tiempos de paz ejerció su influencia significativa educando a sus dotaciones que, posteriormente, en la vida civil “han servido para formar operarios i personal en las industrias: teléfonos, tranvías eléctricos, las usinas i fábricas...” sin olvidar el apoyo humanitario en catástrofes naturales; “basta recordar el terremoto del 16 de agosto de 1906” (Langlois, 1911).

El autor desea fijar la atención en algunos aspectos de la década 1885-1895, periodo en el cual estuvo en servicio el crucero Esmeralda; el cual fue incorporado a la escuadra nacional, posterior a su viaje inaugural a la patria el 16 de octubre de 1884. Dicha unidad destacaba por su velocidad, su poder de fuego, que incluía torpedos, su blindaje, 2960 toneladas de desplazamiento, una dotación de 296 hombres, entre oficiales y gente de mar, y el primero en eliminar definitivamente las velas como medio auxiliar de propulsión.

En su historial, le cupo formar parte de la agrupación que trasladó los restos mortales de Prat, Serrano y Aldea desde Iquique y, al iniciarse la revolución de 1891, fue parte de la escuadra congresista, participando en el bombardeo contra las fuerzas balmacedistas en Quintero. Integró la escuadra hasta 1894, siendo, finalmente, transferido al Japón que lo rebautizó como *Itzumi*. En las *Memorias de Marina de 1888*, llama la atención el esfuerzo que involucraba la operación de este crucero, “muy útil en tiempos de guerra, pero poco conveniente para los servicios de paz”, decretándose su condición de desarme, pero con diez días de aviso para hacerse a la mar (Sánchez, 1888).

Debido a la revolución del Estado Federativo de Panamá, el gobierno de Chile decidió enviar el crucero Esmeralda a cautelar los intereses nacionales y el comercio exterior que se hacía a través del istmo. Zarpó de Valparaíso el 10 de abril de 1885, permaneció en Panamá entre el 28 de ese mes y el 12 de mayo, recalando la semana siguiente en Guayaquil. Finalmente, permaneció “de estación” en el Callao, entre el 9 de junio y octubre del año siguiente (Tromben, 2008).

En aquellos sucesos, su comandante fue el capitán de navío Juan Esteban López Lermenda, quien fuera uno de los comandantes del blindado Blanco Encalada durante la guerra del Pacífico. Al respecto, el almirante Silva Palma en su obra *Crónicas de la Marina chilena* señala “el crucero más rápido de la flota ...al mando del capitán J.E. López, fue comisionado para que, a la brevedad posible, llegase a aquel escenario de disturbios” (Silva Palma, 1913).

Por su parte, Vicuña Mackena, en un artículo sobre la Isla de Pascua, se refiere a la rivalidad entre Chile y Estados Unidos. Dice que el puerto de Panamá fue ocupado “hace pocos días por una división de la armada de la Federación del Norte”. Del mismo modo, el almirante Silva Palma, respecto de dicha ocupación militar, relata que “a su arribo, supo [López] ... que los americanos habían desembarcado fuerzas militares al otro lado del istmo, en Colón, con la intención de ejercer dominio.” El comandante López hizo saber al jefe de las fuerzas americana que, en caso de no retirar dichas fuerzas, “se vería obligado a desembarcar igual número [de efectivos] en el puerto de Panamá”, resolviéndose su retirada (Silva Palma, 1913).

Al despuntar el siglo XX, la proyección marítima nacional está en decadencia. El sistema financiero, dependiente de los ingresos de las materias primas, fue frágil para enfrentar los momentos de crisis (Green, 2023). Chile no fue capaz de sostener el esfuerzo por transformarse en una potencia marítima sólida en el Pacífico. Sus

causas pueden ser atribuibles a la dependencia económica de materias primas, o bien a la falta de ligamiento social con el mar (Green, 2023). Sin embargo, es en la historia donde encontramos, curiosamente, inspiración y visión de futuro. Chile tiene todas las condiciones para consolidarse como una potencia marítima, lo fue en sus albores y definitivamente puede serlo en su adultez; la clave solo está en la voluntad.

Bibliografía

- Barros, M. (1970). *Historia Diplomática de Chile 1541-1938*. Barcelona: Ariel.
- Green, C. (2023). *¿Es Chile una Potencia Marítima?* Valparaíso: Imprenta de la Armada.
- Langlois, L. (1911). *Poder Naval en la Historia de Chile, desde 1810 a 1910*. Valparaíso: Imprenta de la Armada.
- Antúnez, C. (1884). *Memoria de Marina*. Santiago: Gutenberg.
- Antúnez, C. (1885). *Memoria de Marina*. Santiago: Imprenta Nacional.
- Tromben, C. (2008). Presencia del Crucero "Esmeralda" en Panamá. *Tareas* (129), 61-79.
- López, J. (1910). *Mis Recuerdos de la Guerra del Pacífico de 1879*. Santiago: Imprenta Universitaria.
- Meneses, E. (1989). *El factor naval en las relaciones entre Chile y los Estados Unidos (1881-1951)*. Santiago, Chile: Universitaria.
- Silva Palma, A. (1913). *Crónicas de la Marina Chilena*. Santiago: Talleres del Estado Mayor General.
- Sánchez, E. (1888). *Memoria de Marina*. Santiago: Imprenta Nacional.