

INSTITUTO NACIONAL SANMARTINIANO

Ministerio de Cultura



Presidencia de la Nación

CAMPAÑA NAVAL DEL PACÍFICO.

Por Bartolomé Mitre (1821-1906)

Las previsiones del genio estaban cumplidas: el camino marítimo del Perú estaba abierto a las armas independientes. En 1814, San Martín estudiaba en Tucumán los caminos militares de la revolución, y buscando cuál era el que debía conducir sus armas hasta la capital del Bajo Perú, para herir de muerte el poder español en América, tuvo la primera intuición de su gran plan de campana continental, que formuló en términos generales: “Mi secreto es: pasar a Chile, acabar allí con los godos, y aliando las fuerzas, pasar por mar a tomar a Lima”. En la época en que enunciaba como posible esta complicada operación, las escuadras españolas dominaban los mares americanos desde California hasta el golfo de Méjico, y la marina chilena sólo estaba representada por las balsas de pescadores de los chonos y chilotes que cruzaban los solitarios canales de sus archipiélagos, o por la barca costanera que no se atrevía a perder de vista su punto de partida. Dos años después (1816), precisando su idea, bosquejaba su plan de campaña continental: “Chile, por su situación geográfica y por la natural valentía de sus habitantes, es el pueblo capaz de fijar la suerte de la revolución. Es el fomento del marinaje del Pacífico. En este concepto nada interesa más que ocuparlo. Lograda esta gran empresa, el Perú será libre. Desde allí irán mejor las legiones de nuestros guerreros. Lima sucumbirá”. Una vez ocupado Chile, su objetivo inmediato es el Perú, su camino, el mar, y su vehículo, una escuadra: “Nada debemos reparar en lo que se ha hecho, sino adelantar el Ejército Unido sus empresas. Es preciso llevar nuestras armas al Perú. Esto supuesto, se hace necesario combinar los términos y preparar el éxito de la empresa. Lo primero es moverse con seguridad, y no puede hacerse sin una fuerza naval que domine el mar Pacífico”. Estas previsiones se fundaban como todos sus planes concretos, en la observación del territorio que debía ser teatro de la doble guerra, terrestre y marítima.

CHILE MARITIMO

La estrecha y prolongada faja que forma el territorio chileno al pie de los Andes, con su cordillera marítima bañada por las olas del mar, da la idea de un gran malecón continental dibujado por la naturaleza. Un escritor humorístico ha descrito gráficamente esta configuración, diciendo que sus habitantes tienen que asirse a las montañas para no caer en el mar. Así, el mar es la dilatación del territorio chileno, y esta circunstancia tiende a difundir el genio nacional en los espacios marítimos, obedeciendo al instinto y a la necesidad. Desde el desierto de Atacama hasta el estrecho de Magallanes, su litoral acantilado y sinuoso es una serie no interrumpida de caletas, golfos, ensenadas y radas de fácil acceso, en que se abren magníficas bahías, verdaderos estuarios, dentro de los cuales se encierran varios puertos. Las islas de Juan Fernández, inmortalizadas por las aventuras de Robinson, son sus centinelas avanzadas en el océano. Sus archipiélagos, ramales marinos de la cordillera en parte sumergida, son miembros integrantes y articulados de su configuración territorial. Una corriente polar, a la manera de un inmenso río encajonado en masas de agua inmóviles, fluye eternamente de sur a norte en el paralelismo de sus costas, facilitando sus comunicaciones marítimas con la América meridional. Como el país no tiene navegación interior y algunas de sus zonas están obstruidas por obstáculos naturales, el mar es el camino usual de sus habitantes para comunicarse entre sí. En sus litorales, se forman desde temprano marineros vigorosos y valientes, capaces de afrontar las tempestades del gran océano, sin arredrarse ante los peligros de la guerra. En los bosques de Arauco, se alza gigantesco el pino y el roble. En sus valles crece el cáñamo y el lino. En las entrañas de la tierra se encuentra el cobre, el hierro y el carbón de piedra. Poseía astilleros donde se habían construido con maderas de la tierra, hasta navíos y fragatas. Era, pues, un país esencialmente marítimo, con elementos de construcción propios, con atracciones hacia la mar y con la materia prima de un personal de marina militar, a que sólo faltaba un material adecuado para llegar a ser relativamente una potencia naval. Era, como lo decía San Martín en su enérgico lenguaje, “una posición geográfica con predisposiciones nativas en sus habitantes para fijar los destinos de la revolución, como fomento del marinaje del Pacífico”. En el plan trazado por San Martín en 1816 para la reconquista de Chile, debía operar simultánea mente con el ejército de tierra que atravesase los Andes, una expedición marítima que dominara las costas del territorio conquistado, y así lo consignó posteriormente Guido en la “Memoria”, en que condensó las ideas formuladas con anterioridad por el General.

“Oportunamente deberán zarpar de las playas de Buenos Aires (decía en febrero de 1816) dos buques de consideración y porte, armados por cuenta del Estado, y sujetos a órdenes del general en jefe, los que cruzando las costas de Chile, contengan el escape de los enemigos”. Las dificultades del erario no permitieron por

entonces atender esta exigencia, y como lo observa el autor de la citada "Memoria", la falta del concurso naval "impidió terminar la guerra con el triunfo de Chacabuco, ocupando los puertos por donde se salvó un buen número de vencidos". Como lo había previsto el General. Dos años se necesitaron para completar el plan, concebido en todas sus partes por el que lo ejecutó, y con esta idea fija había pasado y repasado dos veces la cordillera, después de Chacabuco y Maipú con el objeto de crear la escuadra independiente del Pacífico. Sin ella, el triunfo de la independencia sudamericana era imposible.