

# HISTORIA

*Por: Antonio Arango Loboguerrero Ingeniero Jefe de la Marina Mercante Colombiana*

## CHILE - COLOMBIA: UN ABRAZO DE DOS SIGLOS

**P**alabras pronunciadas por el Ingeniero Jefe de la Marina Mercante Colombiana Antonio Arango Loboguerrero en la 28ª Asamblea General Ordinaria de la Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales – FIDALMAR. 14 de octubre de 2014. Auditorio de la Armada, Playa Ancha, Valparaíso

Todo colombiano que pronuncie: “Puedo escribir los versos más tristes esta noche...” o “Me gustas cuando callas porque estás como ausente...” sabe que está expresando su sentimiento con palabras del gran chileno Pablo Neruda.

Los marinos, por su parte, sienten que son palabras de ellos las de aquella canción desesperada: “Ansiedad de piloto, furia de buzo ciego, turbia embriaguez de amor, todo en ti fue naufragio!”

Pero no vengo a hablar del poeta que imprime para siempre su marca en todo el que lo lee. Vengo a recordar la estrecha amistad que, más allá del sentimiento y la literatura, une los pueblos de Chile y Colombia a lo largo del tiempo y del más grande de los océanos.

Durante el proceso de Independencia ya habían hecho causa común las tropas libertadoras de Chile y de la Gran Colombia en su lucha contra los ejércitos realistas en territorio peruano, inicialmente en Junín, donde obtuvieron la victoria. Ayacucho significó el entierro definitivo del dominio colonial español en América del Sur. Allí participaron al lado de los grancolombianos cerca de 300 soldados y oficiales chilenos en los batallones Vargas y Húsares de Colombia bajo el mando de los generales Antonio José de Sucre y José María Córdova.

Insistimos en que el Pacífico ha unido desde siempre a Chile, Perú, Ecuador y Colombia y tomaría mucho tiempo el intento de resumir todo lo que nos traen las historias de estas naciones sobre sus aguas, sus playas y sus acantilados. Los lazos marinos de Chile y Colombia entre la Independencia y los comienzos del siglo pasado volvieron a estrecharse cuando una misión del país austral participó en la organización de nuestra primera Escuela Naval.

Por esos años se desempeñaba como diplomático de Colombia el general Rafael Uribe Uribe, amigo del presidente Rafael Reyes. En Chile conoció la organización de las Fuerzas Armadas y propuso pedir el envío de una misión militar y naval que asumiera la formación de los oficiales colombianos. Entre tanto, varios jóvenes colombianos fueron enviados a estudiar en las Escuelas Militar y Naval de Chile.

Para asumir la dirección de la Escuela Naval pronto llegó a Cartagena de Indias un oficial de la Armada de Chile, el teniente primero Alberto Asmussen Cortés, para prestar sus servicios durante tres años con el compromiso de “organizar una Escuela Naval, comandar un Buque Escuela y dirigir las obras de defensa de las costas colombianas”. Asmussen, nacido en 1872 y especializado en Alemania, había comandado en Chile varias unidades y fue profesor de la Escuela Naval.

El General Reyes creó la Escuela Naval Nacional, que se inauguró el 20 de julio de 1907 con 36 alumnos. Como subdirector fue designado el coronel Guillermo Holguín, reemplazado más tarde por el marino cartagenero Jonny Rodgers. Asmussen enseñó astronomía, hidrografía, na-

vegación y derecho internacional marítimo. Los programas de estudio y entrenamiento que debían realizar los cadetes para graduarse como guardiamarinas duraban tres años. Entre los cadetes se contaba Leonidas Flórez Álvarez, que luego pasó al Ejército y en 1934 escribió el testimonio que nos permite asomarnos a los acontecimientos de esos días.

Narra el testigo que la Escuela Naval Nacional se estableció en el buque Presidente Marroquín, que fue una nave comercial, sin las condiciones de un buque de guerra y de estado lamentable por falta de mantenimiento. Fue pintada con una capa de barniz para darle cierta apariencia decente y los muchachos llamados por el Gobierno como cadetes padecieron allí toda clase de incomodidades: “En una cámara en la cual durante las horas de estudio y clase había más de cuarenta grados a la sombra, conocimos ese sopor que doblega los cuerpos; después escuchamos la voz de nuestros profesores en la cubierta y en ella misma, a la intemperie, dormíamos en la noche, llevando por cama un petate, una almohada y dos sábanas”. Recuerda que “los ejercicios eran violentos... y se carecía de elementos indispensables como agua dulce para el baño, y así los menos animosos fueron dejando la Escuela. En enero de 1909 quedábamos diez”.

Otras historias nos revelan que en una ocasión el capitán Asmussen se opuso a que los cadetes navales formaran parte de una operación de combate para reprimir un alzamiento que se dio en Barranquilla contra el gobierno del nuevo presidente Ramón González Valencia. El mandatario –de espaldas al mar, como tantos mandatarios nuestros– ordenó clausurar la incipiente Escuela Naval a partir del 16 de enero de 1910, fecha en que terminaba el contrato con el teniente Asmussen. El oficial chileno alcanzó a graduar una promoción de guardiamarinas.

Las medidas oficiales también desmantelaron arrastraron la menos que modesta Marina de guerra. Las vetustas naves fueron vendidas como chatarra y los ex-cadetes tuvieron varios destinos: unos fueron al Ejército y otros pasaron a comandar pequeños guardacostas que perseguían el contrabando, pero llegó el momento en que ni esos minúsculos barcos existían.

Cuatro de los alumnos sobrevivientes viajaron a España y otros cuatro a la Armada chilena a terminar sus estudios, entre éstos el legendario capitán de altura Froilán Valenzuela, que en palabras de Flórez fue “el único de los marinos que llevado por su recio espíritu profesional, siguió trabajando en compañías inglesas y americanas. Hombre tesonero y laborioso”.



**Imagen:** Ingeniero Jefe de la Marina Mercante Colombiana Antonio Arango Loboguerrero en la 28ª Asamblea General Ordinaria de la Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales – FIDALMAR.

A comienzos del siglo XX Colombia tenía dos mares pero no tenía Armada ni Marina Mercante.

Durante el receso nuestro país desarrolló el café como su principal producto de exportación pero tenía que invertir millonarias divisas en fletes para enviarlo al exterior. Una vez terminada la Segunda Guerra Mundial se hizo imperativo organizar una verdadera Marina Mercante nacional. Algunos empresarios con verdadera visión de Estado recibieron pleno apoyo del presidente Alberto Lleras Camargo para crear en 1946, contra viento y marea, la Flota Mercante Grancolombiana, integrada inicialmente con aportes de Colombia, Venezuela y Ecuador.

No sobra recordar que no todos nuestros vínculos son de carácter naval porque también son nupciales: el presidente Lleras estaba casado con la dama chilena Bertha Puga Martínez. Ante la carencia de oficiales colombianos hubo que echar mano de marinos europeos, casi todos licenciados de flotas de guerra. Buen viento y buena mar impulsaban la joven Compañía, pero era forzoso capacitar tripulaciones y oficialidad especializada. El Gobierno decidió entonces contratar una segunda misión de oficiales



*Imagen: Delegación Colombiana integrada por el Coronel de Infantería(r) de Marina Carlos Aguilar Ramírez y señora Zafira Parra de Aguilar; Capitán de Navío (r) Pedro José Gutiérrez Helo y señora, Clara Inés González Conde; Ingeniero Jefe Antonio Arango Loboguerrero y señora, Mónica Blanco Botero; Teniente de Navío (r) José Alonso Escobar Isaza y señora, Wallis Girona de Escobar.*

chilenos que ayudaran a la Escuela Naval en la formación de estos profesionales.

Comparto con ustedes la admiración por el grupo de chilenos que salió de su patria para trasladarse a las temperaturas de Cartagena de Indias. A finales de 1951 llegó al puerto caribe el primer jefe de la misión, el capitán de corbeta Juan Bascopé Guzmán. La misión se amplió desde 1952 con el arribo del capitán de corbeta Pedro Sallato, el teniente primero Hernán Olivari y el teniente segundo Víctor Valenzuela. Dos años después fueron relevados por los tenientes primeros Fernando Weiss Camino y Christian Storaker Pozo, el capitán de corbeta Luis Eberhard Escobar y el teniente primero Mario Alfaro Cabrera. El primer fruto de sus esfuerzos se vio coronado el 10 de junio de 1954, cuando se graduaron once oficiales mercantes en la Escuela Naval de Cartagena.

En 1956 se presentaron los cinco últimos instructores chilenos, dirigidos por el capitán de corbeta Miguel Portilla Orrego. En 1958, el país y la Armada agradecieron y dieron cordial despedida a este excelente grupo de oficiales. Muchos recuerdan con cariño a estos chilenos y sus nombres están grabados para siempre en la historia de nuestra Marina Mercante. Fue un equipo selecto que entregó toda su sabiduría de navegantes e ingenieros a la formación de los oficiales colombianos de cubierta y de máquinas. Aún más, con su ejemplo personal recalcaron la pulcritud y la honestidad que deben caracterizar a un Oficial de la Marina Mercante.

No es fácil medir la importancia que tuvo esta misión para el desarrollo de nuestra Marina Mercante. La preparación y los entrenamientos que recibieron los primeros oficiales colombianos los llevó a tripular con plena solvencia los buques de la recién creada Flota Mercante Grancolombiana y posteriormente a tomar el control operativo de las naves de la Compañía.

Demos un pequeño salto hasta 1966, cuando fui cadete de la Escuela Naval en el curso mercante 16. Me tocó recibir clases con un profesor chileno cuyo nombre de pila no se recuerda porque basta con mencionar sus apellidos: Langer Vinagre. Quien no aprobara sus asignaturas de geometría descriptiva y dibujo mecánico estaba condenado a no graduarse como oficial.

Los cursos para oficiales mercantes se acabaron en 1992 a consecuencia de la liquidación de la Flota Mercante Grancolombiana. El final de esta compañía, conocida como “la Patria en los mares”, no se debió a coyunturas económicas ni a las peticiones de sus tripulantes y empleados sino a que fue entregada como botín a unos políticos que la desangraron a punta de burocracia, ostentación y sórdidas componendas. Nadie ha investigado el destino final esta naviera ejemplar, levantada con orgullo por los colombianos.

A comienzos del siglo XXI Colombia sigue con dos mares y tiene una respetable Armada, pero no Marina Mercante. Del orgullo a la vergüenza.

Por encima de los vaivenes, Chile y Colombia mantenido su constante intercambio en la formación de cadetes y oficiales navales y del Ejército.

Ahora los invito a regresar al grato campo de la poesía. Todos los hombres de mar, de todas partes del mundo, hemos sentido lo que Neruda expresa cuando declara: “Amo el amor de los marineros, que besan y se van”. Dejamos por ahí nuestros amores y besos de juventud, pero este día nos encontramos aquí, en la tierra del poeta. Como amador y besador insigne que fue, Neruda descansa en su amada Isla Negra, frente al indomable mar de Chile. Y frente a este mar de Chile, que es el mismo nuestro, resaltamos las alianzas colombo-chilenas por la independencia común y las enseñanzas que sembraron los instructores chilenos en la Marina Mercante de Colombia.

Para todos ellos van estas palabras de tardío reconocimiento. Muchas gracias.