

# LOS BUQUES DE LA ARMADA EN EL DECENIO DE DON MANUEL BULNES. (1841 - 1851)

Por

Rodrigo FUENZALIDA Bade  
Capitán de Navío (R), Armada de Chile

**La corbeta "Constitución", primera  
unidad de guerra construida en Chile**

**E**l año 1841 el país vivía afrontando una seria crisis económica, de tal forma que las restricciones de los recursos presupuestarios habían alcanzado y gravitado profundamente en la Marina de Guerra. Según el criterio de la época, al no haber conflictos internacionales, los buques de la Armada se tornaban virtualmente innecesarios y por ello permanecían en estado de desarme o en servicio restringido. La fuerza naval —si a esto podemos llamar fuerza— estaba constituida por la fragata "Chile" en desarme y la goleta "Janequeo", situación absurda en un país que otrora había logrado imponer su voluntad en el mar a la altivez castellana en las gestas emancipadoras y a los propósitos hegemónicos del Mariscal Santa Cruz, derrotado decisivamente en la acción de Casma, sólo dos años atrás.

Era tan modesto el estado general de la Marina que don Manuel Montt, hombre de visión creadora, al reemplazar en su cargo al Ministro de Guerra y Marina, Coronel don Ramón Cavareda, decía ese año, en lo que a la Armada se refería, todo estaba por formarse, desde las escuelas en las cuales habían de educarse los jóvenes dedicados a la profesión, hasta los arsenales y almacenes donde debían depositarse los artículos navales.

Hacía notar que "en Chile, a la inversa de otros países, el nacimiento de la Marina de Guerra había precedido al de la Mercante; que si en los primeros tiempos de la independencia, el patriotismo y las urgencias del momento hicieron crear de la nada una Marina que debía dar a conocer el pabellón nacional,

afianzado con el cañón de la victoria, en una época de paz y prosperidad debíanse fomentar los medios estables y económicos que proporciona la Marina Mercante, para poner la de Guerra en un pie respetable, con el objeto de guardar las extensas costas, proteger el comercio exterior y estar siempre preparados para las crisis extraordinarias e imprevistas".

Pensaba que si Chile había de tener una Marina de Guerra que correspondiese medianamente a las circunstancias y necesidades del país, ella no podía permanecer en tal estado de insuficiencia. La fuerza de que se componía era ya demasiado pequeña, aun para guardar las costas, mucho más para satisfacer las necesidades extensas de Chile.

En 1843, dos años después de las expresiones de Montt, un nuevo Ministro, don José Santiago Aldunate, decía que en el Gobierno no había antecedentes suficientes para formarse un concepto claro del estado de la Marina y así, después de visitar Valparaíso e imponerse de cerca de las cosas, al reanudar el Congreso sus funciones legislativas, expresaba, entre otras, las siguientes palabras:

"Tengo el sentimiento de informar al Congreso que el resultado de mis investigaciones ha sido bien poco lisonjero.

Ruinas quedan sólo de aquella famosa escuadra, que en la época romanesca de la República fue el guardián del continente. No hay naves suficientes por su número, ni por su calidad, para satisfacer las exigencias del servicio; no hay arsenal ni pertrechos para habilitarlas, ni marinería que las tripule y los oficiales que quedan de los pasados tiempos de gloria, dispersos en el retiro de sus casas, sin centro de acción, sin esperanzas, eran objeto de desaliento para los jóvenes marinos que, formados bajo sus auspicios, veían simbolizada en ellos la suerte miserable que les aguardaba. Faltan, por otra parte, leyes adecuadas a nuestra situación presente; tampoco existen prácticas que puedan suplir el defecto de estas leyes y la autoridad que está encargada inmediatamente de la dirección del ramo no es capaz, por la viciosa organización, de conservar siquiera las quebrantadas reliquias que

nos restan. Todo debe crearse de nuevo en la Marina: los elementos materiales, el personal del servicio, los reglamentos que la rijan y la organización gubernativa y económica del departamento".

La toma de posesión del Estrecho de Magallanes, hecha posible mediante la construcción en Chiloé de la goleta "Ancud", en 1843, impuso al Gobierno la obligación de atender el abastecimiento de Fuerte Bulnes y su incremento, así como la necesidad del conocimiento profundo de la ruta de canales por parte de los oficiales de la Armada. No habiendo buques suficientes para ello, el Gobierno compró y armó en guerra una pequeña goleta, bautizada como queche "Magallanes", con la cual el país ejercería su soberanía en esa zona, en combinación con la goleta "Ancud".

Con estos pequeños barquitos, el "Magallanes" de 200 toneladas y cuatro cañones de 12 libras y la "Ancud", de 27 toneladas e igual armamento, —prácticamente el segundo una lancha a velas— se inició la era verdaderamente heroica, si vale la palabra, de viajes al Estrecho, con toda clase de tiempos y dificultades, afrontando mares huraños en la situación más precaria, en consideración a las características de los barquichuelos empleados en estas misiones.

En esta sufrida, pero provechosa escuela práctica se formaron entonces muchos y muy meritorios oficiales, varios de ellos ya habituados a las vicisitudes de la vida en el mar y que, incluso, fueron actores en el escenario de la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana. Entre estos debemos recordar a Benjamín Muñoz Gamero, asesinado posteriormente por el desalmado Cambiazo cuando era gobernador en Punta Arenas; José Anaclito Goñi; los hermanos Buenaventura y Pedro N. Martínez; Miguel Hurtado; Martín Aguayo; Francisco Hudson, perdido años más tarde en el naufragio del bergantín "Pizarro"; Juan Williams Rebolledo; Ricardo Rodgers; Ruperto Gatica; Tomás Barragán, herido por un indio y muerto a bordo del queche "Magallanes"; Ramón Cabieses; Manuel López y Patricio Lynch.

Un año más tarde, 1844, el Ministro Aldunate, en documentada exposición,

con motivo de la creación de la Secretaría de Marina, dependiente directamente de la Comandancia General, expresaba palabras que deberían estar grabadas permanentemente en la mente de aquellos sobre los cuales penden los destinos de la patria y que, lamentablemente, muy pocas veces se han tomado en consideración a lo largo de nuestra historia, porque nuestro país no ha tenido nunca una verdadera conciencia marítima, sino sólo momentos de pasajero entusiasmo, no cimentados en el corazón, ni del pueblo, ni de los gobernantes.

"Graves revelaciones hace en su Memoria el Comandante General de Marina acerca de los vicios que afectan el embrión, todavía informe, de nuestra pequeña escuadra. Los buques que existen, adquiridos bajo el influjo de circunstancias apremiantes, sin tener en vista más que la urgencia del momento, no son a propósito para las atenciones ordinarias del servicio.

"Uno de ellos, la fragata "Chile", consume ingentes sumas cada vez que se hace a la mar, absorbe multitud de brazos, muy difíciles de encontrar en nuestros puertos y pone a prueba nuestros recursos marítimos para desempeñar una comisión, que un vapor efectuaría con mucho más economía y presteza. Las goletas que se emplean en ejercicios de menor importancia no son de construcción de guerra, no tienen artillería de alcance, ni podrían desempeñarse con ventaja en caso de combate. El personal de la Marina corresponde a los elementos materiales; tenemos muchos oficiales cuya alta graduación los inhabilita para mandar las pequeñas naves de que debe constar 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 y cualquiera ocurrencia imprevista, que nos empeñase en una función de guerra, nos encontraría sin medios de poner en movimiento a las naves. No hay Ordenanza ni regla alguna a que poder estarse en asuntos de marina, porque las leyes españolas, dictadas para organizar una gran escuadra, establecen un complicado mecanismo que no puede tener aplica-

ción entre nosotros y los decretos del gobierno nacional, a veces inconexos, a veces contradictorios, siempre incompletos y parciales, no han podido crear el orden y la regularidad.

"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 y sin esperanza y vuelva a colocarse la república en la nulidad marítima de que había salido a fuerza de dinero y de constancia; es decir, que nuestra escuadra ha sido siempre eventual, siempre precaria y transitiva. Yo no acertaré a significar debidamente cuán absurdo es en política, cuán fatal a los intereses económicos semejante sistema, en cuyo favor se han querido alegar no sé qué razones de una mezquina y ciega economía. El Estado, que en circunstancias de apuro se propone crear una escuadra, no desembolsa propiamente el valor de las especies que necesita, sino que paga a caro precio su imprudencia y su imprevisión. Los especuladores se aprovechan de la coyuntura favorable que se les brinda para hacer fortuna; ellos ponen la ley al gobierno estólido que se echa en sus manos implorando los auxilios de que carece para salvar los intereses del país que le está confiado. No hay que buscar en semejantes circunstancias, ni la calidad, ni la duración de los buques, ni la moderación en los gastos de avío, ni el arreglo de los consumos, ni la sistemada contabilidad que asegura la inversión legítima de los subsidios.

"Como todo arreglo es obra de la práctica, sin la cual los más bien combinados reglamentos son nada más que disposiciones escritas, la escuadra improvisada consume y dilapida lo que podría bastar para mantener dobles fuerzas y que estuviesen morigeradas bajo un sistema cualquiera. Y cuando terminada la crisis da la orden de desarme, no se salva del total naufragio uno solo de los elementos adquiridos. Sobre un millón y doscientos mil pesos se invirtieron en

la escuadra durante los ocho años corridos de 1836 a 1843: muchos artículos navales, pertrechos y útiles de todo género se adquirieron en aquel período; todo fue, sin embargo, consumido de manera que los almacenes del Estado no han podido recoger cosa alguna.

"O se crea un pie de escuadra permanente y fijo, o nos resolvemos desde luego a no tener ninguna; porque es un engaño creer que los buques que existen actualmente o que se pudieran armar en la forma que se ha hecho hasta aquí, sirvan de algún fin interesante y útil o sean dignos de que se les confíe la defensa del pabellón. Pero el Congreso no puede trepidar entre aquellos dos extremos; porque para Chile la escuadra es su porvenir: a ella está vinculada la protección de las personas y de los intereses chilenos en el extranjero, la defensa de nuestras costas, el cumplimiento de las ordenanzas fiscales, la acción expedita del Gobierno en todo el litoral de la república. La Marina está llamada a ocupar el primer puesto entre las clases servidoras de la causa pública y a ser uno de los más eficaces promotores de la prosperidad nacional; porque no hay comercio sin protección, ni protección real y efectiva, sin escuadra.

"En el día, tres buques menores, si es que puede contarse entre ellos al lanchón "Ancud", están en continuo movimiento y no siempre pueden satisfacer las exigencias de la administración. Los cuatro buques, la compra de los cuales propone el Comandante General de Marina, de construcción adecuada para la navegación en estos mares y del competente porte y armamento, estarían en constante servicio y podrían destinarse al reconocimiento de puertos, formación de planos, persecución del contrabando y otros destinos, para lo que no son capaces los que tenemos ahora. Un vapor es absolutamente necesario para acudir a mil graves ocurrencias que el estado de fluctuación de las repúblicas vecinas y la misma extensión de nuestro comercio originan con frecuencia. Un pie de escuadra semejante daría ocupación a nuestros jóvenes marinos que, llenos de prendas distinguidas o pierden la flor de sus años en servicios mecánicos, o andan dispersos en las marinas extran-

teras, sin esperanzas de encontrar carrera en las menguadas naves de la patria".

— oOo —

La exposición del Ministro de Marina, señalada sólo en sus partes más importantes, demuestra el grado de postración en que yacía en esa época la Marina de Guerra, sin que fueran bastantes para levantarla ni los patrióticos propósitos ni la necesidad de organizarla sobre una base estable, la mejor garantía de paz con que debía contar el país.

La falta de recursos económicos, el mal endémico, era un poderoso estorbo a todo fin de progreso en la Institución, aun cuando debía reconocerse a la vez que la situación alcanzada correspondía a los defectos de nuestras primeras escuadras, armadas precipitadamente y con elementos precarios y a veces poco recomendables, que no podían dejar tras sí rastros de organización alguna.

Es preciso anotar, con pena, que siendo Chile un país esencialmente marítimo, su Marina de Guerra, en lugar de prosperar, por lo menos a la par de los demás servicios públicos nacionales, que progresaron en alto grado en la administración del Presidente Bulnes, había llegado a ser, al cabo de más de veinticinco años de existencia, casi nula.

A fines de 1845, en lugar de adelantar, un nuevo retroceso vino a agravar las cosas: la fragata "Chile", después de un prolijo examen, fue declarada apta sólo para navegar en mares bonancibles, en un lapso no mayor de dos a tres años más y, en ningún caso, capacitada para combatir, por su mal estado general. En consecuencia, quedó inhabilitada, dejando las fuerzas navales del país reducidas a las goletas "Janequeo", "Magallanes" y "Ancud", esta última defendiéndose esforzadamente para no caer en el desguace.

Tal situación no podía mantenerse por mucho tiempo sin grave riesgo de la soberanía y, más aún, con las recientes necesidades de atención de la naciente colonización de Magallanes. La permanente presión del Comandante General de Marina, José Joaquín Prieto y del Ministro del ramo, José Santiago Aldunate, obtuvo que el Congreso acordara el 3 de octubre de 1845 una ley, cuyos tres artículos decían:



"Art. 1º Se autoriza al Presidente de la República para contratar la construcción de un vapor de novecientas toneladas y de dos buques de vela de porte de doscientas cuarenta cada uno.

"Art. 2º Se le autoriza también para invertir en la construcción de los expresados buques hasta la cantidad de doscientos treinta mil pesos.

Art. 3º Se autoriza también, asimismo, para que pueda enajenar las dos goletas "Janequeo" y "Magallanes".

Del texto de esta ley puede apreciarse que el queche "Magallanes" había sido un mal negocio para el país, por cuanto no había pasado un año desde su adquisición y ya se autorizaba su enajenación. Tan malo como el hecho por el Gobierno al comprar la fragata "Chile" que, mandada construir en 1837 y recibida sólo en 1841 por atrasos en los pagos, a los cuatro años de oscuros servicios ya se le condenaba.

De haberse cumplido esta ley, el país habría contado con un buque de guerra a vapor de 900 toneladas, dos bergantines o goletas de 240 cada una y el lanchón "Ancud", de 27, es decir, cuatro naves, sin contar la "Chile", que no podía tomarse en cuenta debido a su deficiente estado.

Promulgada esta ley, don Juan Duprat, constructor naval francés, quien había obtenido ese mismo año una concesión de playa en la bahía de Valparaíso para establecer un astillero, se ofreció para construir en él los dos barcos de vela, con maderas del país.

La proposición del señor Duprat era muy interesante, porque se abría con ello una nueva industria, pues, si bien es cierto que en Chiloé y en Constitución se venían construyendo desde tiempo atrás buques de comercio de regular tamaño, nunca se creyó posible llegar a las naves de guerra, que requerían maderas adecuadas, así como conocimientos y operarios especiales.

En consecuencia, la proposición en referencia tuvo ardientes defensores en el Congreso así como impugnadores, quienes, con razones de peso, lograron convencer al Gobierno que no convenía correr el albur de hacer experimentos ante una necesidad apremiante e indispensable. Entre los impugnadores se hallaba el propio Comandante General de Mari-

na y su comisión de peritos, todos oficiales de la Armada, nombrados para informar acerca de la solicitud del señor Duprat, quienes preferían que las naves se hiciesen en el extranjero, en astilleros de conocido prestigio.

Mientras tanto, seguían las negociaciones acerca de la construcción del buque a vapor. Nuestro Encargado de Negocios en Francia anunciaba a la Cancillería que la cantidad de 230.000 pesos consultada para la adquisición del buque a vapor y los dos a vela era apenas suficiente para comprar el primero.

Por ello, se decidió disminuir el tonelaje de éste a 700 toneladas, con un costo de 177.850 pesos y construir uno solo de vela, calculado en un valor de 37.500.

Sin embargo esta loable iniciativa, que tendía a modernizar nuestro escuadrado poder naval, sufrió tantos tropiezos y dificultades financieras que hubo de darla por fracasada, aun estando autorizada por una ley de la República. Uno de los tantos casos de leyes que son letra muerta cuando se ha tratado de favorecer a la Marina, en un país que siendo marítimo, paradójicamente no ha tenido conciencia del verdadero valor del mar.

— oOo —

En 1847, el Gobierno, sin buques e impelido a atender las necesidades surgidas en el Estrecho de Magallanes, se vio obligado a comprar el bergantín "Orbegoso", rematado por él mismo a particulares en 1840, en virtud del desguace de la goleta "Ancud" llevado a efecto en 1846. Adquirido nuevamente, se le bautizó "Cóndor". Asimismo, se fletó y tripuló con personal de la Armada la vieja corbeta "Confederación", de la cual también se había desprendido en la misma subasta pública que enajenó el "Orbegoso".

El Comandante General de Marina, Vicealmirante don Manuel Blanco Encalada, designado como tal por el Presidente Bulnes en junio de 1847, desde el momento de asumir el cargo desplegó su acostumbrada actividad, logrando revivir la ley del 3 de octubre de 1845, relegada entonces al rincón de los recuerdos. Ante la indefensión por la cual pasaba el país, escribía al Ministro de Marina, el 17 de marzo de 1848:

"Ha llegado el caso, en mi concepto, de acelerar en cuanto sea posible la construcción de buques para la Armada de la República de la clase y según las bases acordadas por el Supremo Gobierno en agosto del año pasado de 1847.

"La construcción de esos buques, en términos y bajo las condiciones requeridas en aquellas bases, construyéndolos en la República desde la quilla, con la asistencia personal o inmediata de nuestros oficiales de guerra, es una obra que absorberá algún tiempo antes de su continuación y de que pueda el Estado contar con el servicio, urgentemente demandado, de esos buques, y la prudencia dicta que nos pongamos oportunamente al abrigo de todo evento.

"En el estado de desarme y absolutamente indefenso en que se encuentran nuestras costas y puertos, la Marina es nuestra principal defensa contra toda agresión extraña; ella es la que debe suplir con sus baterías flotantes la ausencia de baterías de tierra; ella es también la que debe proteger nuestras aduanas contra bloqueos repentinos que invente el capricho o mal humor de algún capitán de un buque extranjero; ella es la que debe proteger nuestro comercio, si quiera sobre nuestras mismas aguas; ella es, en fin, la que debe proteger los intereses fiscales.

"La naturaleza de las pretensiones manifestadas con respecto al Estrecho de Magallanes aconsejan que, con tiempo, se ponga Chile en situación de hacer valer los derechos que tenga en aquellas aguas por medio de una fuerza naval competente.

"El incremento que va teniendo la marina militar del Perú exige de Chile esfuerzos análogos en su ramo, que tiendan poderosamente a mantener la paz, tan deseada, entre ambos Estados.

"U.S. sabe, como yo, que las sólidas y económicas construcciones navales no pueden ni deben ser precipitadas y la construcción de un buque, su armamento, su equipo, tienen su tiempo y sus períodos marcados con el crecimiento del hombre. U.S. sabe cuán caro han costado a Chile sus armamentos navales improvisados y cuán efímeros han sido en realidad; con lo que Chile ha gastado en esos armamentos habría podido formar y mantener una Marina militar respetable.

"Espero que U.S. hallará, a la par que exactas, muy de mi deber estas reflexiones, cuando ellas se encaminan a inclinar el ánimo de U.S. a recabar de S.E. la orden para que pasen a Europa, en el navío de S.M.B. "Collingwood", que debe zarpar en el próximo abril, los oficiales de la Armada que deben ponerse al frente de las construcciones navales que van a ordenarse en los astilleros de la Gran Bretaña por cuenta del Gobierno de Chile.

"El envío de estos oficiales no aumentará en nada los gastos del erario. Ellos, aquí o en otro punto del globo, no tienen opción más que a sus sueldos y a las gratificaciones que a sus servicios prescriben, y esas gratificaciones nunca serían tan crecidas como las que hoy disfrutaban, embarcados con mando o comisión. Esos oficiales enviados a Europa no causarían más erogación al Estado que un mero adelanto de sus sueldos por devengar, con las fianzas de la ley.

"Espero sobre este punto las órdenes anticipadas de U.S.—Dios guarde a U.S.— Manuel Blanco Encalada".

— oOo —

Sólo meses después reaccionó el Ministro, don Pedro Nolasco Vidal, quien citó a Blanco Encalada a Santiago para consultarle sobre la posibilidad de rehabilitar la fragata "Chile" en astilleros europeos, debiendo repararse previamente en Valparaíso para realizar sin peligro la navegación. Blanco, aun siendo partidario de la adquisición de buques nuevos, ante la virtual negativa sobre construcciones en Europa, como significaba esa citación, aceptó tal intención y a su regreso a Valparaíso, hizo reconocer detenidamente la fragata por peritos, obteniendo un informe favorable sobre el particular. En diciembre de 1848 la "Chile" estaba lista para emprender el viaje y sólo faltaba que el Congreso aprobase el mensaje del Ejecutivo, por el cual se pedían los fondos necesarios para su refacción, 70.000 pesos.

Pero el proyecto fracasó, afortunadamente, porque la inversión de una alta suma en una obra de dudosa conveniencia no habría resultado rentable por las características mismas del buque. La Marina necesitaba una renovación de su material a flote y entrar de lleno en la era

del vapor y al reparar una nave en cuya construcción no hubo intervención técnica chilena y con maderas mal preparadas, era de esperar que pronto volvería a sufrir el desgaste de su casco. Sin embargo, el esfuerzo no fue perdido, pues, por lo menos, se logró dejar al buque en estado de navegar. En cambio, no habiendo posibilidad inmediata de construir una nave a vapor en Europa, se hizo frente a la idea de hacer una de vela en Chile, conforme al artículo primero de la ley de 1845.

Para esto, Blanco Encalada se entrevistó con el señor Juan Duprat y en diciembre de 1848 se acordaban las bases para la construcción de un buque de guerra en el astillero que éste poseía. Según las especificaciones, se obligaba a entregar una corbeta de guerra de las siguientes características: 550 toneladas; largo de la quilla: 106 pies; manga extrema: 32 pies; lanzamiento de proa: 12 pies; lanzamiento de popa: 2 pies; puntal de forro a forro: 17 pies.

La corbeta debía montar 18 carronadas de 20 libras, clasificadas entonces como cañones de grueso calibre. El tiempo estipulado para su entrega era de seis meses y el valor del casco de veinte mil pesos, siendo de cargo del Gobierno el forro y pernería de cobre, el velamen, la artillería, pescantes, embarcaciones, anclas, y cadenas, pinturas, jarcias, etc.

Sin embargo, el plazo resultó muy mezquino y la construcción se alargaba demasiado. A fines de 1849, un año después, la nave se hallaba en estado de recibir la tablazón del forro. Duprat solicitó entonces del Comandante General de Marina el nombramiento de una comisión inspectora para el examen del buque y su respectivo informe.

A esta actividad profesional, Blanco Encalada invitó al contraalmirante Legoarant de Gromelin, jefe de la escuadra francesa a la sazón al ancla en Valparaíso, quien, con dos de sus comandantes, expusieron lo siguiente:

"Estación de la Oceanía y del Pacífico.—Los que suscriben, invitados por el Sr. Comandante General de Marina, Intendente de la Provincia de Valparaíso, a comunicarle su opinión sobre el mérito de una corbeta cuya construcción se ha confiado al señor Duprat, por cuenta del gobierno chileno, se traslada-

ron al lugar de la construcción, acompañados de los maestros carpinteros de la "Poursuivant" y del "Entreprenant". Después de haber examinado con el mayor cuidado dicha corbeta y de haber llamado en su auxilio la experiencia de los maestros carpinteros, han reconocido:

"Que la forma de esta corbeta, la posición de su bao maestro, su línea de agua, están conformes a los principios de arquitectura naval.

"Que la madera empleada en su construcción es de buena calidad; las piezas principales, tales como la roda, la quilla, codaste, cuadernas y sus respectivas ligazones, han llamado principalmente su atención por la ausencia total de defecto o falla alguna y por su perfecto ajustamiento.

"El espesor de sus cuadernas sobrepasa al que dan en nuestros puertos a los buques del mismo tipo y dimensiones y asegura a esta corbeta un exceso de solidez.

"Si el señor Duprat dispensa a lo que resta de su construcción el mismo cuidado, la misma conciencia que ha dispensado a lo que ha hecho hasta hoy, dejará qué desear, que será capaz de desempeñar toda clase de servicio y que asegurará su reputación.

"El comandante de la "Poursuivant", Jam; el comandante del "Entreprenant", Pouget; el contraalmirante, Comandante en Jefe, Legoarant de Gromelin".

— oOo —

Por su parte, el constructor naval de la Armada, Nicolás O. Lauson, decía al respecto al Comandante General de Marina:

"En cumplimiento de la orden de U.S. he pasado a examinar el casco en esqueleto del buque que el señor don Juan Duprat está construyendo, por contrato con el gobierno y destinado para el servicio de la Marina del Estado, y digo: que he examinado con prolijidad quilla, roda y codaste, con todas las ligazones, planes y cuadernas que contiene dicho buque en esqueleto, y los encuentro todos de la mejor madera del país, denominada pellín; las dimensiones son correspondientes a lo contratado por el señor Duprat y aprobado por el Gobierno.



"Su modelo y configuración de gálibos creo satisfactorios; con respecto al modo adoptado para encuadrar la parte de popa, donde por la finura del fondo no admite los planes empernados en la quilla, no está conforme a lo que se practica en los países del norte; sólo en el sur de Francia, algunas partes de Italia y en las islas griegas he visto usar el método observado por el señor Duprat; pero con las agregaciones de macizos sobre los picos y asegurado con curvas de codo, que recomendé al señor constructor empernara contra el codaste y pernos pasantes remachados bajo la quilla, creo que queda suficiente seguro por esta parte.

"Por lo demás, no tengo otra cosa que observar; sólo recomiendo, por la larga práctica que tengo de las maderas del país, para evitar costuras grandes, que en el entable de los costados, desde la línea de agua para arriba, no debe poner tablas que pasen de seis pulgadas de ancho; así se evita la imperfección causada por lo mucho que se encogen, todas las maderas del país: de continuo se observa que los buques contruidos en el país son calafateados más veces en el año que los buques contruidos en otras partes.—Dios guarde a U.S. N. O. Lauson, Constructor Naval. Valparaíso, Julio 12 de 1830".

Interin, se había dejado fuera de servicio, en julio de 1840, el queche "Magallanes", dándosele de baja y vendiéndose. El "Cóndor", barco ya muy viejo y azotado por la rudeza de los mares australes, también fue necesario retirarlo de actividad en 1849 y con ello el material a flote de la Armada quedaba reducido a la fragata "Chile" y al siempre firme bergantín goleta "Janequeo", afortunadamente no enajenado, como lo autorizaba la ley tantas veces mencionada. Se ha excluido de esta lista de sobrevivientes el pailebot "Maule", varado desde mucho tiempo atrás en los arsenales de Valparaíso y el cual, hasta la fecha, sólo había prestado limitados servicios en la costa de Colchagua en 1848 y en la práctica de algunos remolques en Constitución.

Para reemplazar al "Cóndor" y atender las necesidades de Magallanes se compró el bergantín belga "Meteoro",

buque nuevo, sólido y robusto, de 290 toneladas y muy bien dispuesto para ser armado en guerra.

— oOo —

Sólo el 19 de enero de 1851 la corbeta en construcción en Valparaíso estuvo lista para ser lanzada al agua y terminar los trabajos a flote.

En gran ceremonia, se la bautizó con el nombre de "Constitución". Este buque fue el primero de guerra que se construía en Chile, si se prescinde de la goleta "Ancud", aquel pequeño barquichuelo con el cual se tomó posesión del Estrecho de Magallanes, pues su carácter de buque de la Armada no podía conferirle propiamente la clasificación de nave de guerra.

Todo el material de la "Constitución" era chileno, con excepción únicamente de su artillería, 18 cañones de 32 Paixans, encargados a Francia.

En efecto, los operarios fueron chilenos, las maderas, de roble pellín de nuestros bosques, su jarcia, nacional, fabricada en Valparaíso y todas las planchas de cobre que forraban su casco habían sido laminadas en Coquimbo, en el establecimiento del señor Lambert.

En el transcurso de su construcción experimentó mejoras en su diseño original y en tales circunstancias, se dio por bien cumplido el contrato. Quedó, en definitiva, con las siguientes características, determinadas por el comandante de los arsenales, capitán de fragata don Domingo Salamanca y el constructor naval, don Nicolás Lauson:

|                                |                   |
|--------------------------------|-------------------|
| Quilla limpia                  | 114 pies 7 pulgs. |
| Eslora                         | 124 pies 5 pulgs. |
| Puntal                         | 18 pies 5 pulgs.  |
| Manga                          | 32 pies 5 pulgs.  |
| Desplazamiento                 | 644,23 tons.      |
| de 30 pies cúbicos castellanos |                   |

— oOo —

El buen éxito de esta construcción determinó al Gobierno a seguir con un bergantín que se llamaría "Ancud" y un mes después de ser botada al agua la corbeta "Constitución", se ponía en gradas en ese mismo astillero la quilla de



este nuevo buque de guerra, cuyas características generales deberían ser las siguientes:

|                |                            |
|----------------|----------------------------|
| Quilla         | 100 pies                   |
| Eslora         | 119 pies                   |
| Manga          | 31 pies                    |
| Puntal         | 16 pies                    |
| Artillería     | 14 cañones<br>de 32 libras |
| Desplazamiento | 493 tons.                  |

— oOo —

Como el establecimiento de Magallanes había tomado cuerpo e importancia, se hizo necesario un aumento proporcional en los medios de transporte requeridos para su mantenimiento y por ello, en 1851, se adquirió la barca "Infatigable", armándola con cuatro cañones y se la dedicó a su servicio.

Al término de la administración Bulnes, la Marina estaba compuesta por los siguientes buques: Fragata "Chile", de 46 cañones, comandante el capitán de fragata graduado Buenaventura Martínez; corbeta "Constitución", de 18 cañones, armándose en Valparaíso, comandante el capitán de corbeta José Anacleto Goñi; bergantín "Meteoro", de 16 cañones, capitán de corbeta Manuel López; bergantín goleta "Janequeo", de 12 cañones, teniente 1º Patricio Lynch; transporte "Infatigable", de 4 cañones, teniente 1º Manuel Escala; vapor aviso "Maule", sin dotación y varado en los arsenales de Valparaíso y bergantín "Ancud", en gradas de construcción en los astilleros Duprat.

— oOo —

La corbeta "Constitución", una vez terminada y puesta en servicio activo,

pasó a reemplazar a la fragata "Chile" que, durante la revolución generada en 1851 a raíz de la elección de don Manuel Montt como Presidente de la República, se había varado en Pichidangui, quedando en tan precarias condiciones que fue necesario emplearla en lo sucesivo como pontón. Así pues, la "Constitución" se estrenó haciendo un viaje de instrucción al Perú y el Ecuador llevando a su bordo a la Escuela de Aplicación de Guardiamarinas y luego siguió en estas funciones y otras labores rutinarias del servicio; pero, aun cuando los informes emitidos durante su construcción permitían esperar de ella un futuro promisorio, a pesar de sus útiles servicios, no dio manifestaciones de gran eficiencia y por ello se decretó su venta por una ley del 20 de agosto de 1857, la misma que concedía al Presidente de la República la autorización para adquirir un buque mixto de guerra, vela y vapor, la futura gloriosa corbeta "Esmeralda".

Sin embargo, mientras no fue reemplazada, la "Constitución" continuó en servicio restringido y cooperó activamente al Gobierno durante la revolución de 1849, llevando tropas y armas a Talcahuano para reforzar las unidades militares del sur y luego su marinería tuvo un eficaz desempeño al cooperar en sofocar el levantamiento revolucionario de febrero de ese año en Valparaíso. En 1860 fue vendida a particulares.

### Bibliografía

Nuestra Marina Militar.— Luis Uribe Orrego. La Armada de Chile desde la Alborada al Sesquicentenario.—Rodrigo Fuenzalida Bade. (En preparación).

