

LA FLOTA DEL MAR DEL SUR

Mario Barros van Buren

La continuidad histórica

Por siglo y medio los hispanoamericanos hemos sido educados en un mito histórico. Nuestros programas educacionales nos han hecho creer el pasado americano, en el sentido propiamente de "nuestro", lo que comienza con la guerra de la independencia. Antes de 1810, América era una entidad ajena habitada por invasores, cuyos hechos —así fueran hazañas o incurias, triunfos o adversidades, aciertos o fracasos— nada tenían que ver con nosotros. Los historiadores liberales del siglo pasado, deseosos de presentar una imagen libertaria y heroica de un proceso que no necesariamente estuvo animado de ese espíritu, y cuyo origen no es, desde luego, americano, echaron mano del llamado "maniqueísmo ideológico" para describirnos la epopeya emancipadora. Este es un recurso común a todos los análisis apoloéticos de un proceso político aún mal asentado; consiste en dividir la lucha entre "buenos" y "malos", asignar a los primeros todas las virtudes y a los segundos todos los defectos, y transformar de esta manera la lucha en una "cruzada".

A este recurso —que en América produjo efectos tan negativos como el "indigenismo" de un sector y el "hispanismo" de otro— se añadió la barrera histórica de 1810, fantástica concepción que hizo creer a generaciones de americanos que en esa fecha "habíamos nacido", y que todo lo

anterior era un acervo extraño con el cual poco o nada teníamos que hacer.

La historia nos dice todo lo contrario. A partir de las publicaciones documentales de don José Toribio Medina, América descubrió con asombro que no nació con la independencia y que no existe ni una sola institución republicana —ni siquiera las políticas— que no haya derivado, con más o menos énfasis, de las imperiales. La Primera Junta Nacional de Gobierno no es sino un cabildo abierto, reunión consagrada en la organización legal de los municipios españoles, y éstos la venían practicando desde el siglo IX, de acuerdo a los fueros reales otorgados en ese siglo a Huelva y Murcia. Nuestras universidades y judicaturas, las legislaciones civil y penal, la reglamentación tributaria y de aduanas, la organización militar y naval, el régimen de propiedad urbana y rural, los sistemas de colonización agraria, de aguas y de servidumbres, las regulaciones de transportes y comunicaciones, los métodos educacionales y tradiciones populares, el ordenamiento religioso, las costumbres, las formas de vida, sociabilidad y cultura, y, desde luego, la conformación racial con sus diversos aportes sanguíneos, tenían en la América de 1810 un largo pasado de varios siglos. Y los hombres que aplicaban, discutían o reformaban esas instituciones, eran el producto de muchas generaciones, nacidas bajo el Imperio español, pero poseedoras de profundos elementos físicos e intelectuales que jamás habría podido modificar una simple fecha.

Es curioso advertir que los estudios particularizados de los temas históricos siempre tienden a iniciarse con la independencia, ignorando, ya sea por intención o por costumbre, los valiosos antecedentes del pasado imperial. En Brasil, Argentina, Perú y Chile, esta tendencia ha sido recientemente modificada; es así como hoy contamos con un valioso acervo de estudios e investigaciones que nos permiten presentar a nuestra historia dentro de un marco de una continuidad mucho más vertebrada y, por tanto, más genuina.

El nacimiento político de un país, que no otra cosa es su independencia, nunca es una "generación espontánea". Es el producto acumulado de centenares de pensamientos, hechos, escritos, influencias y circunstancias que en un momento dado encuentran el medio o el conductor capaz de producir el efecto "detonante", y al equipo humano apto para impulsarlo. Por ello es que los grandes hechos históricos, por revolucionarios que parezcan, jamás nacen exclusivamente por la voluntad de un hombre o la fuerza de una idea. Nacen porque las circunstancias históricas que los rodean, y las influencias de todo orden que los produjeron, llegaron a un nivel de saturación que los convertía en inevitables. Al hombre —sea él un líder, una élite o un sistema administrativo— le estará reservada la "forma" del proceso, su evolución y ritmo, su cronología y ajuste, pero el proceso mismo estará ciego si desconoce las fuerzas que le dieron origen. Este es el imperativo de la continuidad histórica.

Estas afirmaciones se nos han venido a la mente al leer ese valiosísimo documento histórico que es el informe despachado al rey de España, don Fernando VI, por los marinos y científicos españoles Jorge Juan y Antonio de Ulloa, acerca de la realidad de la administración general de América. Este estudio fue hecho en 1742 y 1747, y entregado al Rey en esta última fecha con el nombre de *Noticias Secretas de América*.

El documento en cuestión permaneció en los archivos confidenciales de Madrid hasta el año 1823, fecha en que el historiador inglés David Barry logró una copia que llevó a Inglaterra, donde la hizo publicar en 1826, añadiéndole un prólogo propio. Tan-

to la lectura de este prólogo, como el momento histórico de su publicación —1826 marca el cénit de la "leyenda negra" contra España por parte de los autores ingleses, estimulados por el vértigo mercantil provocado en Londres por la autonomía americana y la conquista de los antiguos mercados españoles— nos indican que tras el gran aporte que esta obra representa para la historia del Nuevo Mundo, late una indisimulada intención de presentar al mundo las lacras y abusos de la administración española. Pero, aunque así sea, el lector desapasionado puede observar una realidad altamente descriptiva, con las luces y las sombras de toda empresa humana, y que en nada desmerece del cuadro que conocemos de otros sistemas imperiales contemporáneos, sin excluir de éstos al propio inglés.

En este meticuloso estudio de Jorge Juan y de Antonio de Ulloa hay dos capítulos dedicados a la organización y funcionamiento de la marina española en el Pacífico americano, la llamada Flota del Mar del Sur. Se ha incluido también una descripción detallada de las costas, defensas y fortificaciones que España poseía en la costa occidental de la América del Sur, y del estado de la estructura militar de la región a mediados del siglo XVIII.

El interés del informe radica en que está escrito con una descarnada franqueza, en términos que no dejan lugar a dudas acerca de la total libertad informativa de sus autores y del expreso deseo de ambos marinos de llevar a su monarca y al Consejo de Indias una visión exacta de la realidad americana.

Hemos querido comentar en este corto ensayo todo lo relativo a la organización y funcionamiento de la flota del océano Pacífico americano, dejando para otra ocasión y lugar lo referente a la estructura militar terrestre y al sistema de defensas y fortificaciones portuarias, temas ambos que por ser de alto interés y copioso análisis nos ocuparían una extensión excesiva.

Lo medular del estudio de las *Noticias Secretas* es que revelan una tradición naval americana de gran solidez y mayor actividad, almacigo innegable de la vocación

marinera de muchos de nuestros pueblos y, en el caso específico de Chile, de los habitantes de la región del Maule y de las islas de Chiloé. Esta vocación se manifiesta a través de una industria activa de astilleros, de un enrolamiento fácil de tripulaciones, de una corriente constante de jóvenes para ir a Cuba o a España a estudiar en las Escuelas de Náutica, o las "prácticas" voluntarias de muchachos de familias pudientes en los buques de guerra o mercantes que hacían generalmente la carrera entre Chiloé y Panamá. La actividad naval se advierte, también, en el activo movimiento de naves mercantes, en las numerosas industrias de aprovisionamiento establecidas a lo largo de las costas, en los almacenes de depósito, en los arsenales y fábricas de armas, en los sistemas de impuestos, gabelas y seguros navales, y en la especialización de "tropa de infantería para ser embarcada".

Todo esto nos indica que la vida marítima americana y, en especial, la chilena, era muy activa bajo la égida imperial, y que una historia naval de nuestro país no estará completa hasta tanto no se conozcan en detalle los acervos náuticos de Chile de los siglos XVI, XVII y XVIII, y, lo que es más importante, no los consideremos como propios, es decir, como parte integrante de la historia nacional.

Resulta curioso constatar que la meritoria labor de lord Cochrane y de los oficiales ingleses que lo acompañaron en la creación de la Primera Escuadra Nacional no habría sido posible, en el corto lapso que va desde 1818 a 1820, sin el sólido basamento de tres siglos de preparación marinera y navegante del pueblo chileno. Según nos dice don Joaquín Campino en su epistolario, al momento de producirse la separación de nuestro país de la corona española, 8.000 chilenos servían en la marina real "por todos los mares del mundo", y "muchos de ellos como oficiales graduados". El propio lord Cochrane reconoce en sus tripulaciones chilenas una gran aptitud, derivada sin duda de "su antigua experiencia en estos mares difíciles". Conceptos como estos nos permiten atrevernos a pensar que la marina en Chile no nació con el *Agui-la*, sino con el *Santiagoullo*.

La expedición científica de 1735

La Real Academia de Ciencias de Francia inició, en 1734, un estudio para determinar la longitud de un grado de arco del meridiano a la altura del Ecuador, y compararlo con una medición similar que habría de efectuarse en el Círculo Polar Ártico. Con estas informaciones se pretendía medir el diámetro de la Tierra en ambos sentidos y fijar su exacto tamaño, sacando a la teoría de Copérnico del plano meramente matemático para situarla en el geográfico.

La Real Academia pensó, entonces, en dos expediciones simultáneas: una, formada por los astrónomos Godin, Bouger y La Condemine, que viajaría al Ecuador americano; y otra, integrada por los geógrafos y matemáticos Maupertius y Clairaut, haría un trabajo similar al norte de Noruega. En la primera expedición, la Academia francesa invitó a participar a dos científicos españoles. Ello se debió a los estrechos lazos de amistad que unían por esos años a las cortes de España y Francia, regidas ambas por la dinastía Borbón, y al hecho de que el área ecuatorial donde viajaría la primera expedición era parte del Imperio español.

Felipe V designó para esta comisión a los marinos españoles Jorge Juan y Antonio de Ulloa, ambos de gran prestigio. A la labor puramente científica, el primer ministro, marqués de la Ensenada, añadió instrucciones confidenciales a ambos delegados, para que efectuasen un estudio completo del verdadero estado del gobierno y la administración imperiales en las Indias.

El viaje a la América española, septentrional y meridional, se efectuó entre 1735 y 1741. Sin embargo, el informe secreto sólo pudo ser entregado en 1747, reinando Fernando VI, pero siendo aún primer ministro el marqués de Ensenada. Es importante destacar el nombre de este hábil político, porque, al igual que sus antecesores, los ministros Patiño y Campillo, concentró todas sus energías en la reorganización de la marina real, sentando las bases de una política que —bajo el reinado de Carlos III— había de elevar a España a la categoría de potencia naval, en la misma medida en que el Imperio retrocedía en su poder terrestre, después de los tratados de Utrecht (1713),

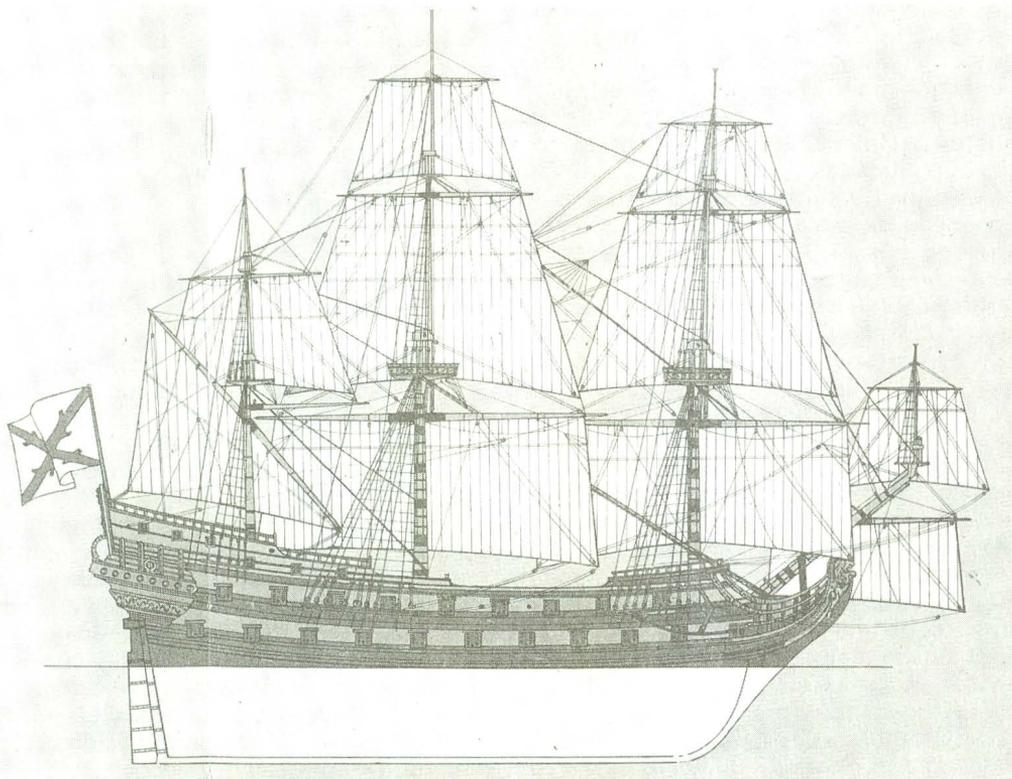
Rastadt (1714) y Viena (1735), que marcaron el declinar de la hegemonía española en Europa.

Jorge Juan y Santacilia (1713-1773) y Antonio de Ulloa (1716-1795), son dos personajes asombrosamente paralelos. Ambos marinos profesionales, ambos astrónomos y cosmógrafos, y rodeados en vida de un prestigio científico a nivel europeo, estaban unidos, además, por una amistad personal que les permitió duplicar sus esfuerzos, investigaciones y conocimientos.

Jorge Juan ingresó a la marina real en 1730, como guardiamarina graduado, y en este rango participó en las campañas del norte de África y en la expedición a Orán. Pese a que su prestigio se cimentó en los amplios conocimientos de cosmografía y navegación, España le recuerda, además, como un insigne formador de marinos, pues a sus esfuerzos se debe la creación de la Escuela Náutica de Cádiz y la elaboración

de la mayor parte de los textos de estudios de ese instituto, como asimismo su famoso *Compendio de Navegación*, publicado en 1751, que constituyó por medio siglo el manual obligado de las escuelas matrices de España y América.

Antonio de Ulloa, guardiamarina graduado desde 1733, inició su carrera en América, al parecer como instructor en la Escuela de Náutica de La Habana. Pero un año más tarde le vemos figurar en las acciones navales de Nápoles, donde ascendió por méritos de guerra. Escritor de pluma fácil, es autor de varios libros narrativos, uno de los cuales —*Entretencimientos físico-históricos sobre la América Meridional y la Septentrional Oriental* (con algunas interesantes referencias a Chile)— fue muy popular en su época. Su curiosidad científica le llevó al estudio de la astronomía y la cosmografía, siempre aplicadas a la navegación. Sin embargo, parece haber sido de



Navío español del siglo XVII

una curiosidad intelectual bastante múltiple, pues se dice que fue el primer científico europeo que descibió el platino.

Cuando el Rey les designó como integrantes de la expedición científica de 1734, ambos marinos eran muy jóvenes y, pese a su excelencia, estaban asimilados al grado de tenientes de navío. Sin embargo, muy pocos años más tarde, ambos fueron miembros de la Real Sociedad de Londres y de las Reales Academias de París, Berlín y Estocolmo. Al entregar su informe *Noticias Secretas*, en 1747, ambos eran Tenientes Generales de la Armada Real.

La tardanza en entregar su informe se debe a que, una vez terminada la misión científica, el gobierno español destinó a ambos marinos a la Flota del Mar del Sur, con mando efectivo y sede en el Callao.

Las "Noticias Secretas de América"

El informe fue redactado, sin duda alguna, después de terminada la expedición científica de 1734, y sobre la base de los numerosos cuadernos de apuntes y dibujos que ambos navegantes fueron completando durante las meticulosas visitas que, en cumplimiento de su misión, realizaron a las ciudades, puertos, caletas y costas americanas. Es evidente que el marqués de Ensenada les había premunido de poderes amplios, pues de la lectura de las *Noticias* se desprende que, pese a su grado subalterno, gozaron de gran libertad de observación y de franquicias especiales otorgadas por los virreyes y autoridades.

El trabajo es minucioso y serio y está escrito en un estilo ameno y de fácil lectura. La franqueza con que son expuestos los hechos, con sus aprobaciones y críticas, revela la conciencia que ambos delegados tenían de su misión. La cáustica condena contra los abusos de los funcionarios, de los dueños de minas, de los curas párrocos en tierra de indios, y de la relajación de la disciplina militar en algunas guarniciones, revelan en ambos el espíritu crítico que había de provocar, pocos años más tarde, la fiebre de reformas y progreso del Despotismo Ilustrado. En este sentido, es evidente que las *Noticias Secretas*, al contrario de lo que afirma David Barry, no fueron "enterra-

das" en los archivos oficiales de Madrid, sino que sirvieron de base para numerosas correcciones y reformas que las Indias españolas conocieron con intensidad en la segunda mitad del siglo XVIII.

El informe comienza con una descripción de los principales puertos de Tierra Firme (Venezuela), Perú y Chile. Se describen, a continuación, las fuerzas navales con que cuenta la llamada Flota del Mar del Sur, los astilleros (especialmente el de Guayaquil, el más importante del área), los arsenales reales y los navíos de guerra y mercantes que existían en estos mares en 1745.

Viene, enseguida, una descripción interesantísima del "estado del cuerpo de marina en la Mar del Sur; grados de los comandantes y demás oficiales; guarnición que llevan los navíos de guerra y su tripulación de marinería cuando van a campaña, modo de hacer el servicio a bordo y distribución de víveres por raciones".

Más adelante se hace un análisis muy completo de la marina mercante de la zona; "su aparejo y modo de armarlos y equiparlos; asimismo sobre el modo de navegar y cargar en los viajes"; el régimen de puertos y "gobierno de la marinería y navíos que entran y salen en ellos".

La primera parte del informe termina con un severo análisis del comercio exterior del virreinato, con énfasis en la corrupción de los funcionarios de aduanas y en los defectos de la legislación tributaria, lo que incentiva un contrabando desenfadado.

La segunda parte es un estudio completo de los regímenes legales y de trabajo aplicados a los indígenas, el incumplimiento que en algunas actividades (las minas, por ejemplo) se hace de las Leyes de Indias, y la abulia de las autoridades para hacerlas respetar. En esta parte se hace una crítica muy severa de los funcionarios civiles y eclesiásticos, de los abusos que cometen y del peligro que existe que una situación así pueda resultar en una sublevación de los indios "no contra el rey, del que son leales súbditos, sino contra sus representantes y administradores".

Nuestro propósito es limitarnos a los aspectos navales y de defensa costera que nos describe el informe, teniendo presente que Juan y De Ulloa conocieron una América desorganizada y decadente, fiel reflejo de la postración imperial característica de los últimos Austrias. Para los que comparen este cuadro de abandono, injusticia y desorganización, con el brillante despertar del Despotismo Ilustrado, que logra su cenit (especialmente en América) con el reinado de Carlos III, no pueden menos de sentirse tentados a pensar que informes como las *Noticias Secretas*, y hombres como sus autores, ayudaron en mucho a sacudir una incuria administrativa que parecía extender sus raíces de postración a todos los rincones del Imperio más vasto del mundo.

La Flota del Mar del Sur

Al finalizar el siglo xvii, el poder naval de España había llegado a sus niveles más bajos. En un proceso de decadencia que venía arrastrándose desde la muerte de Felipe II, la otrora poderosa flota hispana, capaz de dominar todo el Mediterráneo y ejercer el control absoluto del océano Atlántico, se había ido reduciendo hasta no representar presencia alguna en el balance de fuerzas marítimas del mundo occidental.

Esto se debía a varias razones; en gran medida, era un eco de la decadencia general del Imperio, muy ligada a la mediocridad de los reyes y validos de la dinastía de los Austrias. Al morir Carlos II, llamado el Hechizado, la marina española se componía de seis navíos de alto bordo, contra unos quinientos de Inglaterra, trescientos de Francia, y trescientos de Holanda. A la razón política, debía añadirse la evidente despreocupación de la corona castellana por el poder marítimo. Tanto el pueblo castellano como sus reyes tenían una marcada mentalidad terrestre, y a contar desde la muerte de Carlos V, el viejo espíritu naval y expansionista de los Reyes Católicos comenzó a ceder paso a una especie de obsesión política continental, en la que la marina sólo fue considerada como elemento de comercio o de transporte.

En 1702, al asumir el trono Felipe V, príncipe francés de la dinastía Borbón,

comprendió con un golpe de vista sagaz que España tenía poco que hacer en el Viejo Mundo —salvo irse retirando con dignidad— y concentró todas sus energías en el océano Atlántico, vía de comunicación con América y África, continentes del futuro y donde España poseía posesiones de incalculable valor.

Para ello se necesitaba una poderosa flota de guerra y una gran marina mercante. Tres grandes ministros españoles se abocaron decididamente a esta tarea: Patiño, Campillo y Ensenada. Así se logró que en 1736, fecha de nuestro relato, la Armada Real contase ya, nuevamente, con un medio centenar de navíos de alto bordo, todos ellos con 80 cañones y tres puentes, y una treintena de fragatas, similares a las de Marina Real inglesa. Simultáneamente, se dictaron leyes importantes para regular la fabricación de naves (1714), para estimular la instalación de astilleros mayores en España y América (1726), para crear Escuelas de Náutica, mejorar las existentes e introducir cursos especiales de guardiamarinas en los Colegios de Nobles y en las escuelas de mareantes de los municipios costeros que las poseían, como Cádiz, Alicante, Cartagena, La Habana y otros.

En 1735 se dictó la Ordenanza General de Marina, que reorganizó la distribución de las fuerzas navales españolas. El motivo de esta reforma fue suprimir la llamada Flota de Barlovento, que cubría las Antillas y el Caribe, y la Armada de Indias, o convoy-escolta de la Flota de Indias, que unía a España con América una vez al año, y que por esta fecha se consideró injustificada comercialmente, quedando entregado este tráfico —y su protección— a la iniciativa privada.

La Marina Real quedó, entonces, distribuida en once flotas, teóricamente operativas en forma independiente, pero que, en caso de guerra, podían algunas de ellas operar en forma combinada. En América, estas agrupaciones navales quedaron concentradas en La Habana, en Cartagena de Indias, en Veracruz, en el Callao, en Buenos Aires y en Cumaná.

La que correspondía al Pacífico sur americano tenía su apostadero en el Callao,

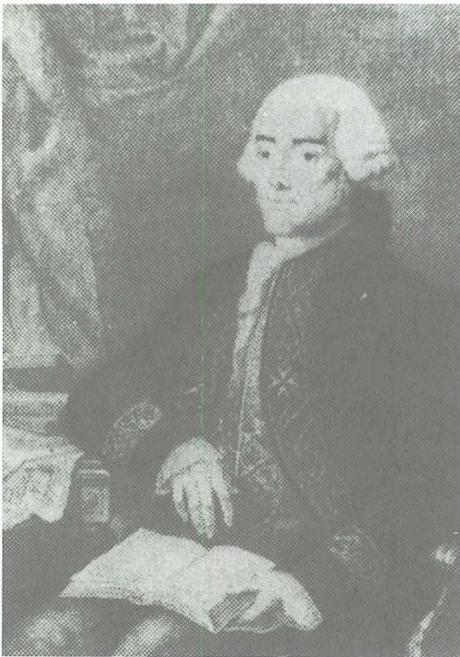
pero los servicios estaban repartidos a lo largo del litoral, en términos que, en caso de una guerra internacional, se requería, como primera medida, una gran concentración de recursos y suministros, lo que, a su vez, obligaba al virreinato a contar con un número importante de naves menores, con sede en la larguísima costa que iba desde Panamá hasta Chiloé. Así, por ejemplo, los astilleros reales más importantes estaban en Guayaquil; la fábrica de armas y pólvora, en Lima; las proveedurías de jarcias y cuerdas, en Talcahuano; los mejores servicios de carena, en Guayaquil y Maule; la protección bajo fuego de fortalezas en el Callao y Valdivia; y las mayores reservas de tripulantes aptos, en el Callao y Chiloé.

A este abigarrado manojito de elementos se le dirigía desde un Cuartel General en Lima, dependiente directamente del Virrey, quien tenía a su cargo a dos capitanes de navío y una veintena de oficiales, de los cuales más de la mitad eran americanos. Las tripulaciones oscilaban en su número de acuerdo a los recursos y a las necesidades. Pero las *Noticias Secretas* las calculan en 2.000 hombres, sin contar las guarnicio-

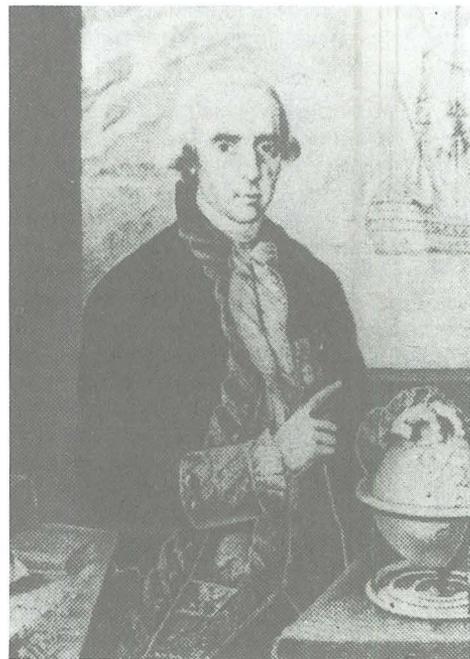
nes de los fuertes, la infantería embarcada y los obreros permanentes de los astilleros.

El conjunto se denominaba, más por tradición que por propiedad, Flota del Mar del Sur, y al momento de observarla Juan y De Ulloa, contaba con 3 navíos (uno de ellos desarbolado), 5 fragatas (2 de ellas dedicadas al transporte de abastecimientos) y dos urcas (una de ellas, con base permanente en Valdivia).

El objetivo específico de la Flota era vigilar la costa del Pacífico americano, combatir el contrabando, impedir el desembarco de piratas y corsarios, proteger el comercio marítimo y custodiar el paso austral. Todo esto era puramente teórico. Ni el número de barcos ni el estado organizativo de la Flota permitían una labor tan amplia y ambiciosa. Si se elimina la previsión como incentivo de la estrategia, rasgo psicológico que siempre escaseó entre los españoles y sus descendientes hispanoamericanos, la Flota del Mar del Sur había dejado de ser útil a principios del siglo XVIII, con la desaparición de los piratas y corsarios; el contrabando era una consecuencia natural del



JORGE JUAN Y SANTACILIA



ANTONIO DE ULLOA

anticuado sistema de impuestos de la Real Hacienda y de la corrupción de las autoridades, y al no haber guerras que trascendieran al Pacífico americano, dentro del concepto de la época, los buques armados sólo cumplían una labor de adiestramiento. En cuanto a la protección del paso austral, ello jamás se realizó.

De manera que, al llegar Jorge Juan y Antonio de Ulloa al Pacífico americano, la Flota del Mar del Sur apenas cubría las necesidades mínimas del litoral desde Guayaquil a Chile. El paso austral del continente se encontraba totalmente desamparado. Sin embargo, las *Noticias Secretas* dejan constancia que en la raquítica estructura naval que sus autores encontraron, había base suficiente —y tradiciones vivas— para formar una presencia naval de importancia, si existía voluntad política para ello. Así quedó demostrado en la gran reorganización de 1779, ordenada por el conde de Aranda, y después de la independencia de Chile con la Primera Escuadra Nacional, al mando de Blanco Encalada, y con la Escuadra Libertadora del Perú, organizada por Zenteno y Cochrane.

Descripción de la Flota del Mar del Sur

“La armada de aquel mar —dicen las *Noticias Secretas*— o las fuerzas marítimas de él, consistían hasta el año 1740 en dos navíos que se fabricaron siendo virrey del Perú el conde de Monclova, por los años 1690, nombrados *La Concepción* y el *Sacramento*, porque aunque fueron tres los que se construyeron, se había perdido uno. Su construcción era tan irregular en todos, como la de los navíos mercantes, pues siendo el largo de sus quillas 33 varas que componían 48 codos, tenían de manga 12,5 varas, que hacen 18 codos con muy corta diferencia. Estos navíos, aunque de tan poco largo, que casi viene a ser como el de una fragata de 40 cañones, fueron construidos con dos baterías y media en el astillero de Guayaquil” (*Noticias Secretas de América*, Ed. Turner, Madrid, Parte I, pág. 79).

A estos dos navíos antiguos, era necesario agregar otro. “Además de los dos navíos expresados, había hecho construir

otro en Guayaquil el Virrey marqués de Castelfuerte, nombrado *San Fermín*, el que quedó varado con la salida del mar en el terremoto del año pasado de 1746”. Este navío fue reflotado al año siguiente, pero quedó reducido a pontón por haberse podrido gran parte de “los maderos por la parte de afuera”.

El año 1743, la Armada Real envió al Callao, como nave de estación, a la fragata *Esperanza*, de 40 cañones, “nueva y muy marinera”. Con esto se pudo ordenar el desguace del *Sacramento*, cuyo estado era muy malo. El informe señala todavía la presencia de otras naves menores, en la forma que lo describimos.

La insuficiencia del poder naval era notoria, y las *Noticias Secretas* dejan esto muy en claro. Sin embargo, se advierte también una clara conciencia del problema en todos los virreyes que trataron con ambos marinos, pues tanto el marqués de Castelfuerte como el de Villagarcía favorecieron el proyecto de Juan y De Ulloa de construir dos navíos grandes, de 60 cañones cada uno, con un costo equivalente al del mantenimiento de los buques viejos y del apertrechamiento de los auxiliares, en tiempo de alarma. Estos barcos no alcanzaron a estar listos al abandonar los informantes América, pero figuran en los roles posteriores a 1769.

La insuficiencia señalada en esta fuerza naval se debía a dos grandes razones: la imprevisión de la burocracia y los largos períodos de paz. La expedición del pirata Shelvock data de 1719, y no volvemos a saber de otra hasta las correrías de Anson en 1740. Luego vinieron sesenta años de tranquilidad, hasta la guerra entre España e Inglaterra en 1805, que tuvo una extraña actividad en las aguas del Pacífico. Pero ya por esta fecha la Flota del Mar del Sur tenía una consistencia mucho más moderna, si bien se mantenía sobre la base de una vieja y no afortunada tradición española: completar la armada con buques mercantes artillados.

“Para suplir la falta de fuerzas navales, se tomaban en las ocasiones que se ofrecían, navíos mercantes de los mayores que navegan en aquellos mares, y disponiéndoles para el servicio de las

campanas, se llenaban con ellos la falta del navío *Sacramento* y aun se aumentaban las fuerzas; de suerte que montando cada uno el mismo número de cañones, crecía el número de barcos de guerra y con este arbitrio hubo los suficientes para enviar a Panamá una escuadra y para que pasasen dos navíos a la costa de Chile, en 1742, a oponerse y detener los progresos del Vicealmirante Anson. Sin embargo, estos esfuerzos y disposiciones nunca bastan a proporcionar las fuerzas necesarias para poner a aquellas costas a cubierto de los insultos de los enemigos; porque quedando ceñidas a 30 cañones y no más, la de cada navío que se arma, aunque en el número excedan, sería bastante una sola escuadra de tres navíos regulares de sesenta cañones para deshacer todos los de los mares del sur y ser dueños de aquellas costas y mares, como hicimos presente al mismo Virrey, marqués de Villagarcía". (Op. cit., pág. 80).

Hoy, que conocemos el problema con una perspectiva histórica de que carecían, lógicamente, los autores del informe, sabemos que tras toda la insuficiencia naval de la Flota del Mar del Sur subyacía un problema vocacional que afectaba por igual a toda la Marina Real: y era la preeminencia que toda la doctrina de defensa del Imperio daba a la estrategia terrestre. Si se comparan los costos que significaron las construcciones de enormes castillos y fortalezas en La Habana, San Juan de Ulúa, Cartagena de Indias y Valdivia, con los que habría significado montar una armada regular dividida en tres mares y mantenerla en buen pie, es evidente que esta última resultaba mucho más económica y eficaz. Así lo expresa un informe interesantísimo —que Jorge Juan y Antonio de Ulloa no conocieron sino a su regreso a la península— del Teniente-general de la Armada Real, don José Pizarro, quien visitó América en 1743, en una visita inspectiva del más alto interés, pero sin resultados inmediatos de consideración.

La desesperación de estos visionarios era que los puertos del Pacífico americano

contaban con toda la infraestructura necesaria para montar una defensa naval adecuada, desde las maestranzas y astilleros, hasta el de elementos humanos vocacionalmente aptos.

Maestranzas y astilleros

El informe califica la maestranza del Callao y el gran astillero de Guayaquil como "buenos". Describe el personal de la maestranza: "Se componía de un capitán de maestranza que tenía grado de teniente de navío, de un maestro mayor carpintero, otro calafate y otro herrero, los cuales formaban lo principal de la maestranza. Además de éstos, hay varios otros maestros y oficiales de carpintería y calafatería, bastante para el trabajo y obras que se ofrecen en aquel puerto, y para llenar el número de los que llevan todos los navíos cuando van de viaje. No había más contra maestros que los que servían en los navíos de guerra, y éstos bastaban para atender a las obras que se ofrecían"¹.

La maestranza estaba dedicada, principalmente, a obras de carena, pero sus talleres producían con frecuencia "embarcaciones menores para el tráfico de la costa". Y añade: "Esta maestranza se ocupa también en algunas obras de la plaza, como son la fábrica de cureñas para la artillería; y el capitán estaba encargado, por falta de ingeniero, en las obras de las paralelas de estacadas en que se trabajaba siempre para que las olas del mar, con su agitado movimiento, no llegasen a perjudicar las murallas". (Op. cit., pág. 83).

El personal técnico de las maestranzas era, en general, mestizo, indio o mulato, y el informe dice que "había entre ellos oficiales tan buenos como pueden encontrarse en los arsenales de Europa". Estaban, además, muy bien pagados.

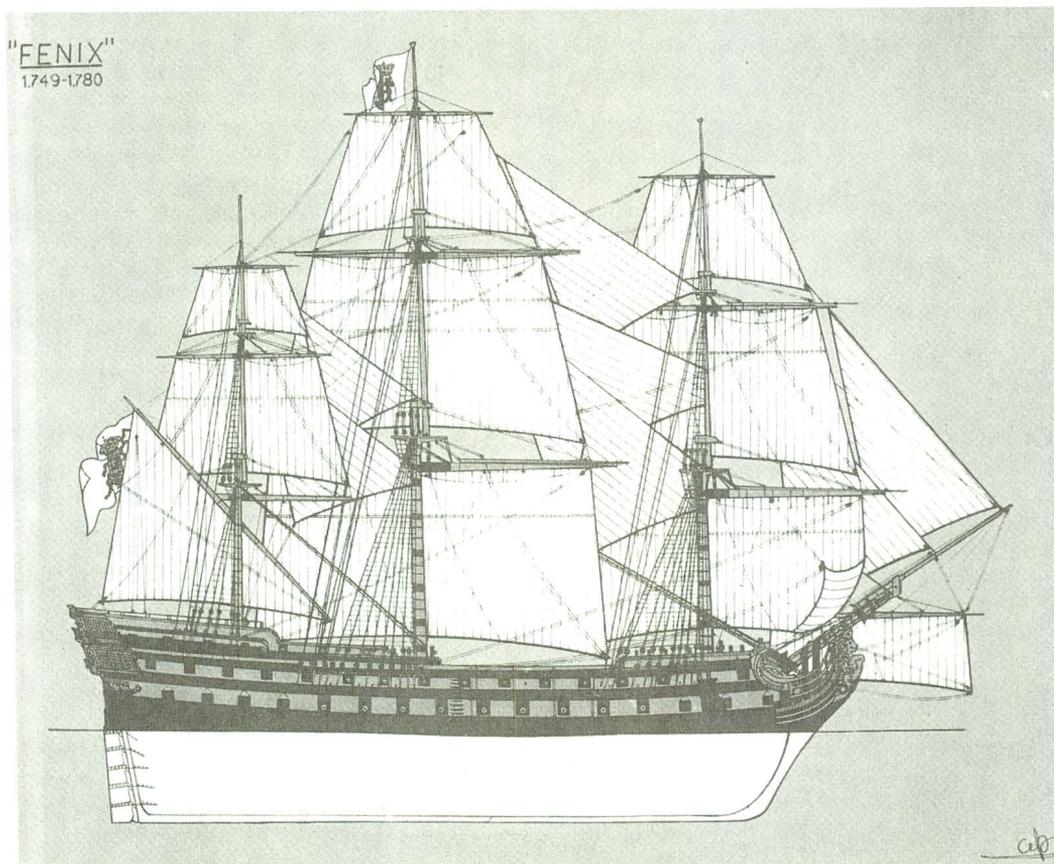
Según el informe, el manejo económico de la maestranza y el astillero era malo y desordenado. A la merma agobiante de materiales, provocada por el robo, debía añadirse el desorden y la falta de

¹ Ochenta años más tarde, lord Cochrane encontró estas maestranzas muy mejoradas en su infraestructura, pero escasas de personal, debido, tal vez, a las vicisitudes de la guerra de la independencia.

imaginación de los administradores. "El hierro les llega de España; la breá y el alquitrán se conduce de los puertos de Realejo y Sonsonato, en la costa de Nueva España (Méjico); las lonas de Cajamarca y Chachapoyas, en la Sierra; la jarcia y el sebo, de Chile; las maderas para las carenas, de Guayaquil; y el resto de Valdivia y Chiloé". Sin embargo, el informe anota que, por rutina o intereses, todos estos materiales son traídos a Lima por comerciantes privados, cobrando "los precios más altos que hemos visto en las Indias". El informe añade que en este comercio "es posible que tengan intereses algunas autoridades", pero que el problema tendría fácil solución si se obligase a todos los navíos de guerra o a los mercantes "sin carga" a traer los materiales descritos. "Por este medio no sólo tendría el Rey a precio barato todo lo

que necesitase de los géneros para el servicio de sus navíos, más sobraría mucho que podría venderse a los particulares, si se juzgase conveniente, en cuyo caso vendría a costar muy poco lo que se consumiera en los navíos de guerra". (Op. cit., pág. 85).

Las diferencias de precios parecen haber sido enormes entre las distintas provincias y aun ciudades del Imperio. De esta circunstancia se aprovechaban, con sagacidad, los comerciantes limeños, y el informe lo advierte con claridad: "El quintal de jarcia comprado en Valparaíso, siendo de la mejor calidad, cuesta de 14 a 16 pesos, y vendido después en el Callao vale de 28 a 30 pesos, que es el doble y a veces más, cuando hay escasez de ella. Los navíos de guerra van a Chile a hacer sus campañas, o a llevar los situados en tiempo de paz, y se



NAVIO ESPAÑOL DE MITAD DEL SIGLO XVIII

vuelven de vacío; así pues, sin hacer viaje determinadamente con este fin, ni atraso a su principal destino, sería conveniente que cargasen jarcias y sebo y de esta manera habría todo lo necesario de una y otra especie a precios bajos”.

El informe propone que la maestranza sea dotada de una embarcación pequeña “a manera de patache, de cien toneladas de buque con corta diferencia”, que provea este transporte desde Guayaquil, Valparaíso, Valdivia y Chiloé, “si se diese el caso que los navíos de guerra de la Armada Real no tuviesen razón de venir a estos mares o estuviesen ocupados en menesteres de su oficio”.

Aconseja también el informe, traer de España técnicos para mejorar la calidad de algunas industrias navieras, como “la fábrica de jarcias que en el Reyno de Chile posee el marqués de la Pica”, pues dice que, siendo de tan excelente calidad el cáñamo de este país “mejor aún que el que conocemos en Europa”, es lamentable que esté trabajado en forma imperfecta. Y lo mismo agrega de las maderas, “una de las cuales, llamada alerce, propia de Valdivia y Chiloé, es lo mejor que hemos visto para doblarse con firmeza y de lo más resistente que hemos conocido en esta industria”.

El Cuerpo de Marina

En las fechas en que Jorge Juan y Antonio de Ulloa visitaron las costas del Pacífico americano —1737 a 1740 y 1743 a 1745— aún no se había puesto en vigencia, en las Indias, la Ordenanza General de Marina dictada en este último año. Ello motivaba que tanto la orgánica del llamado Cuerpo de Marina del Mar del Sur como las nomenclaturas de sus grados y funciones no correspondiesen a las que se había implantado en España.

Teóricamente, la Flota estaba al mando de un General, llamado “De la Flota”, para distinguirlo del General que comandaba las fuerzas terrestres. “La graduación de este general no estaba muy aclarada, ni positivamente la que le debía corresponder; pues sólo cuando concurría a los consejos de guerra que se hacían en Lima con asistencia del Virrey, y a que acudía también el general de tierra, prefería en el asiento el que de los dos llegara primero, lo que prueba que se consideraba igual el empleo de general de tierra y general de mar”. Si se compara esta situación con la imperante en España, antes de la reglamentación de 1746, el general de tierra era un brigadier y el de mar un capitán de navío. Los sueldos de ambos oficiales corresponden, además, a estos rangos.

El general de la Flota era el capitán de navío de mayor antigüedad, y tenía mando sobre la Escuadra y las instalaciones terrestres dedicadas a aquélla, así como de la totalidad del Cuerpo de Marina, o sea, de las tripulaciones e infantería embarcada.

El capitán de navío de menor antigüedad tenía a su cargo el mando de la Escuadra, pero debía cederlo si el general se embarcaba. Si no ocurría así, su título era de “Almirante”, y parece ser que, siguiendo la costumbre inglesa, se le daba este rango aun cuando no tuviese el grado, si se encontraba al mando de una Escuadra. Los sueldos, sin embargo, eran los de su grado real².

“Los oficiales subalternos que se embarcaban en los navíos de aquella armada consistían en sólo dos clases: tenientes de navío y alféreces de navío. En 1745, los primeros eran 5, y los segundos, 6. Pero el informe añade: “cuando se ofrecía mayor número, hacía el Virrey nombramientos de

² Los sueldos militares españoles eran fijos para todo el Imperio, pero existía una amplia gama de gratificaciones, de acuerdo a la distancia que existía entre la península y la guarnición respectiva: si el individuo era peninsular, o desde su tierra natal, si era nacido fuera de ella. Esto es lo que hizo creer a los historiadores del siglo pasado que se discriminaba entre “españoles” y “criollos”, respecto a sueldos, juzgando por las planillas de pagos. El peninsular ganaba lo que hoy llamamos “zona”, si servía en ultramar, pero el criollo también la ganaba si servía fuera de su lugar de residencia habitual.

oficiales que servían la campaña y después quedaban reformados”³.

“Los oficiales subalternos que se embarcaban en los navíos de aquella armada constituían en sólo dos clases: tenientes de navío y alféreces de navío. En 1745, los primeros eran 5, y los segundos, 6. Pero el informe añade: “cuando se ofrecía mayor número, hacía el Virrey nombramientos de oficiales que servían la campaña y después quedaban reformados”³.

Estos oficiales eran elegidos, en primer lugar, de los que servían en los barcos mercantes, y después de entre los de ejército, prefiriéndose aquellos “que hubiesen hecho el curso de guardiamarina”. Pero, en general, los capitanes de navío tenían el privilegio de proponer al Virrey las designaciones. “Una de las prácticas antiguas que se conservan en la Armada del Mar del Sur, y a nuestro parecer muy acertada si los capitanes de aquel mar no abusaren de ella, era el de proponer éstos al Virrey los sujetos que eran de su aprobación para oficiales de mar, escogiendo los condestables y artilleros de brigada para el servicio de la marina, así como las tripulaciones que cada uno juntaba, según las que necesitaban para sus navíos. De este modo sabían la calidad de toda la gente que llevaban, y la confianza que podían hacer de ella; siendo esto lo mismo que se practica en Inglaterra, aunque con la diferencia de que las marine-rías que cada capitán juntaba en el mar del Sur, desde artilleros hasta pajes de escoba, era de gente voluntaria, cuando en Inglaterra es, por lo regular, gente forzada, sacada de los navíos mercantes o tomándola de leva en las poblaciones vecinas a los puertos de mar”. (Op. cit., pág. 96).

Las tripulaciones se reclutaban en los puertos y no se hacía diferencia alguna de raza, con tal que el hombre se desempeñara bien. El informe utiliza el término “español” para designar al blanco o al mestizo europeizado, pero el lector debe entender que, al hacerlo así, los autores comprenden por “España” todo el Imperio, por lo que tan español es para ellos un nacido en Alicante, como uno de La Habana o de Valpa-

raíso. Incluso, con alguna ironía, el informe se refiere a los “españoles” de Andalucía y dice que son “morenos subidos”; en cambio, cuando habla de los “españoles” de Chiloé, los describe como “altos, bien hechos y de rasgos rubios”.

“La marinería se compone allí de toda suerte de gentes, esto es, blancos, indios y mestizos, que son las generaciones de blancos y de indios, cuyo color se diferencia muy poco de los españoles. Hay asimismo mulatos y también negros, y así la tripulación de un navío es un conjunto de castas de europeos, americanos y africanos”.

Sin embargo, no pareciera que este abigarramiento sanguíneo afectara el orden interno. “Son hombres determinados para hacer cualquier faena, tienen conocimiento de su ejercicio y trabajan en él con propiedad. Es verdad que son perezosos y que cuando la ocasión pide más prontitud para la faena, ellos se apresuran menos, y no haciendo caso del castigo... unos por otros se dejan estar”. Y agrega el informe: “Esto se hace reparable, sabiendo que toda esta gente es muy resuelta, y poco temerosa del peligro, por lo que no se puede decir que proviene del temor, sino de la pereza que contraen en los navíos mercantes”. (Op. cit., pág. 99).

En cuanto a las aptitudes militares, el informe es mucho más optimista: “Aunque padece todos los defectos mencionados, tiene la gente criolla bastante coraje y teme la muerte tan poco que se arroja al peligro sin reparo; de modo que no siendo todo lo buena que se quisiese para el servicio de los navíos navegando, puede serlo combatiendo, pues naciendo aquellos defectos de la falta de disciplina, y del mal método de navegar que aprenden en los navíos mercantes, y no habiendo en ellos falta de ánimo para arrojarse al peligro con intrepidez, se podrá esperar de ellos que, en la ocasión de un combate, se porten bien”.

El informe hace luego un análisis de la capacidad marinera de “la gente de aquella costa”. Y dice que si se ha de elegir buena

³ En los roles de 1769, el número de oficiales es de 37.

marinería, se ha de comenzar por la de Chiloé, "de muy buen disposición". Después, la de Valparaíso y del Callao. "Las de los otros puertos, no están tan acreditadas". (Op. cit., pág. 101).

Tampoco se hacía diferencia de razas en la selección de oficiales. Muchos de ellos venían de la Escuela de Náutica de La Habana, y no era raro encontrar piamonteses o napolitanos. "Los oficiales de mar son de diversas castas, como la marinería, y así no es extraño ver a bordo de un mismo navío un sargento criollo, un contramaestre indio, un guardián mestizo, un carpintero mulato o un calafatero negro. Los cirujanos, sangradores y barberos son casi todos en Lima mulatos oscuros y de ellos se suple la Armada Real y navíos mercantes".

El informe es muy negativo respecto a la disciplina a bordo y a la manera de integrar la Flota en caso de guerra, con la requisa de naves mercantes. Pero, al mismo tiempo, cree que es un problema solucionable, aumentando el número de oficiales graduados y creando un mayor profesionalismo militar en las tripulaciones, para evitar que "al cesar el peligro de guerra, se licencien temporalmente y se vayan a los campos a realizar sus faenas, pues todos poseen tierras de labrío y familias numerosas".

El régimen Interno

Los sueldos de la Armada Real eran pa-rejos, pero sufrían variaciones por tres conceptos, que se fijaban de acuerdo al lugar donde el marino sirviese: la distancia al lugar de habitación, la circunstancia de paz o guerra y la llamada "paga de mesa", que era un subsidio de alimentación.

El primero fue fijado en 1714 y, al parecer, fue reajustado varias veces, favoreciendo a las Flotas individualmente, por lo que se puede advertir en el informe. Dice éste que "las soldadas pueden parecer excesivas si se las compara con las que se pagan en los mismos niveles de España, pero ello no es así por el alto costo que todo tiene en las Indias y especialmente en el Perú". Sin embargo, el informe añade que las soldadas de la marinería podrían reducirse sin detrimento de "la justicia", si se

compensara con ropa o aguardiente, "licor de uso tan frecuente en estas tierras, que nadie lo tiene por vicio".

En 1746, al revisarse las soldadas, se estableció que los artilleros recibiesen una prima "por su habilidad" y que los tripulantes enrolados de naves mercantes o de las levas de tierra, recibieran el jornal cada día, a fin de no sufrir perjuicios la Real Hacienda si el hombre de mar abandonase sus labores sin avisar.

Las alternativas de paga según hubiese "paz o guerra" no requerirían mayor explicación si no fuese porque al momento de emitirse el informe, la Flota del Mar del Sur había establecido la costumbre de los "tres meses de campaña", período de adiestramiento, carena y ejercicio de velamen, lo que para los efectos de la paga se había considerado como "guerra". Según parece, esta misma situación se aplicaba al avituallamiento de la plaza de Valdivia o a las misiones "al sur de Chiloé", por las dificultades que representaban. Jorge Juan y Antonio de Ulloa consideraron este régimen como "muy perjudicial al servicio de Su Majestad".

La "paga de mesa" era una costumbre internacional: consistía en que las armadas proveían a cada tripulante del pan o bizcocho, una ración de aguardiente y una ración de queso o tocino, además de la comida diaria. Si el tripulante rechazaba el rancho normal—que generalmente era uniforme y de muy mala calidad, con la certeza de ir empeorando durante la navegación— podía demandar la "paga de mesa", que era una cantidad de dinero en efectivo, con el cual podía hacer su propia despensa o comprar comida a bordo.

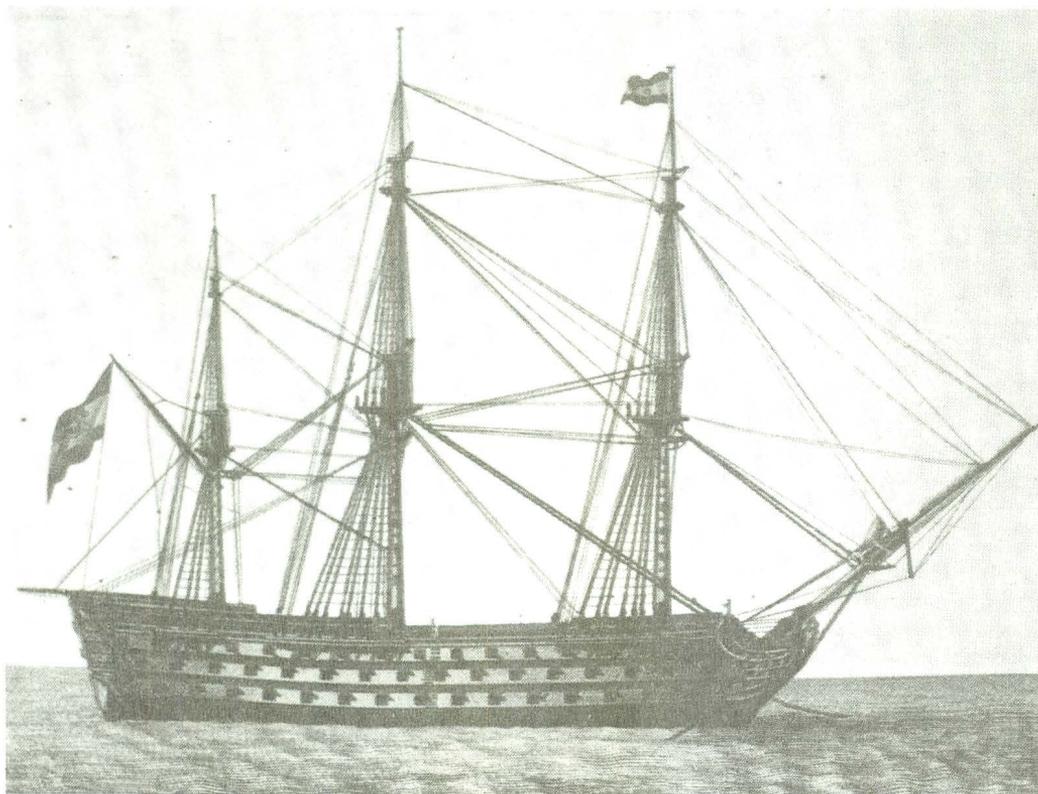
Esto daba lugar, en la Armada Real de servicio en América y Filipinas, a depósitos privados de alimentación y bebidas, verdaderos almacenes comerciales que, en ocasiones, vendían también géneros, perfumes, rapé, abanicos y artículos de regalo. A fines del siglo XVIII se convirtieron en activos emporios de contrabando. Pero, por el hecho de estar a bordo, eran legales. En general, los regentaban los suboficiales, pero no era raro que se asociasen con comerciantes de tierra, con proveedores permanentes, cuando no con el propio

capitán de la nave o con alguno de los oficiales.

La descripción del informe es pintoresca: "Entre los antiguos usos que se conservan en la Armada del Mar del Sur, era uno el de la taberna y más propiamente la tienda, que allí llaman *pulpería*, que por costumbre nunca reformada en aquel mar, está permitido tener no sólo a los contra-maestres o sargentos, mas también a los capitanes, y entre otras utilidades que redundan en su beneficio, la de la pulpería era considerable. La pulpería se reduce a una tienda, en donde se encuentra todo lo que se puede imaginar de comestibles, y de aquellos géneros que gasta la gente de mar. Sacan crecida porción de pan tierno para vender los primeros días de navegación; jarros de dulce y escurtidos; vinos, aguardientes y frutas secas. Asimismo se hallan en estas tiendas varios géneros de uso inmediato de los marineros, como son

paños, pañetes y bayetas de tierra, tucuyos, cintas, hilo, agujas y otras menudencias de esta calidad. Desde que se hacen los pagamentos en el puerto, empiezan a hacer lucro estas pulperías, y al fin de la campaña se refunde en ellas todo lo que el pagamento ha importado, excepto las pequeñas cantidades que los marineros o soldados dejan a sus mujeres u otras personas, y terminada la campaña, le quedan al dueño de la pulpería más de tres o cuatro mil pesos de ganancia".

"No hay duda que siendo el capitán del navío el dueño de la acción, podrá prohibir la venta a los demás para que todas las ganancias resulten a su favor; por esto es que cuando los contra-maestres tienen pulpería, o es con licencia del capitán para hacerlo con tales y tales géneros determinadamente, o con el disimulo necesario para que el capitán no lo sepa. Sucede también que el capitán hace compañía con el



NAVIO ESPAÑOL DE TRES PUENTES, FINES DEL SIGLO XVIII

contra maestre, y se convienen a mitad las ganancias, y en esta forma tiene más cuenta a los capitanes, porque se libentan de que los criados que él emplea, le puedan robar, y tienen la seguridad de que los contra maestres que en tal caso corren con la pulpería, cuidarán la hacienda de entrambos".

La reforma de 1746 prohibió las pulperías en las Armadas Reales de América y Filipinas. Sin embargo, en 1780, una Real Orden vuelve a prohibirlas, por lo que se deduce que la primera disposición no surtió efecto, pese a que en los roles de pago que conocemos ya no figura "la paga de mesa", necesaria para efectuar las compras a bordo.

Todo el sistema descrito, incluyendo la "paga de mesa", dejaba de funcionar en caso de guerra, pues se mejoraba sustancialmente el rancho de a bordo y entraba a operar la subvención de guerra, que era más o menos equivalente a un segundo sueldo.

Jorge Juan y Antonio de Ulloa, durante su estancia en Lima, en 1742, introdujeron importantes reformas al uso de las pulperías, sin llegar a prohibirlas. Notando que algunas eran tan grandes que dejaban lugar para mesas y sillas, con lo que la tripulación se juntaba en ellas a beber, se dispuso que "la taberna" no tuviese ni mesas ni sillas, que apagara la luz conjuntamente con el servicio a bordo, que no vendiese naipes, tabaco, licor, vino o comida, rapé y "un brebaje que allí hacen llamado chicha, que es de gusto ácido y se agría pronto".

"Nosotros hubiéramos querido reformarlo todo, pero no se pudo hacer más, porque siempre es difícil en los principios reducir la libertad a los términos de estrechez y ceñirla a la razón". (Op. cit., pág. 106).

El informe denuncia implacablemente algunos casos de corrupción, especialmente en las proveedurías de alimentos y en el enrolamiento de tripulaciones. El primer caso se hacía sobre la base de adquirir las provisiones al precio de Lima, cubrir sólo la

mitad del pañol y comprar la otra mitad en Valparaíso, "donde la carne, el queso y la fruta la dan casi por nada, llegándose el caso de pagar cuatro pesos por una vaca gorda, que en el Callao vale cuarenta". Como en el rol, el alimento figuraba siempre con el precio primitivo, la diferencia quedaba de ganancia.

"Cuando los navíos de guerra hacen campaña en las costas de Chile, les provee el país abundantemente de todo lo necesario, porque a excepción del tocino, aceite, azúcar para las dietas porque no los produce el país, hay en él con suma abundancia todo lo demás, porque es la tierra del trigo, de la carne, de las semillas, y la que produce vinos más exquisitos, y a la abundancia de estos géneros es correspondiente la baratura. Luego que los navíos de la armada llegan a algún puerto de Chile, se da carne fresca a las tripulaciones y se matan dos o tres reses para cada navío según la tripulación que tiene, y se les deja comer dos o tres comidas de carne a discreción, dándoles ración de biscocho, pero no se les reparte miniestra". (Op. cit., págs. 110-111).

El segundo caso era contratar un individuo y atribuirle cualidades o aptitudes que no tenía, para darle mayor sueldo. "Se componía el marinero con el capitán, dándole un tanto porque le pusiese en clase de artillero, o porque lo hiciesen oficial de mar, de lo cual sacaban (el capitán, el veedor y el escribano) sumas muy crecidas".

El gobierno de los Estados Unidos ordenó en 1796 una reorganización severa de los servicios para evitar esta costumbre internacional, sin lograrlo del todo.

A partir de 1746, parece ser que esta costumbre se terminó, por cuanto las tripulaciones debían inscribirse en roles especiales y los capitanes sólo podían seleccionarlas del rol. El informe añade que esta corrupción "que pudo corregirse en parte en la Flota del Mar del Sur, era muy común e incorregible en la de Panamá y Nueva España, por el mucho uso que se hace allí de naves mercantes y de gente dañada que se recluta en las islas Canarias y en Cuba"⁴.

⁴ El pesimismo de los informantes hubiese recibido un alivio si hubiesen sabido que estas corrupciones se practicaban en mayor medida en las flotas de Inglaterra, Francia y Holanda.

La Infantería de marina

En la teoría, lo que hoy llamamos “infantería de marina” se consideraba parte de los cuerpos de tierra, y toda la instrucción y la nomenclatura militar de las unidades se regían por las Ordenanzas Generales. Si bien fueron las de Carlos III las que dividieron a la infantería en “la que se embarca” y la que no, en la práctica la especialización venía de mucho antes y era una consecuencia natural de las especiales aptitudes que debe poseer un combatiente que debe batirse sobre o desde el mar.

Según el informe, la infantería de marina tenía ya una larga tradición en el virreinato, pues no sólo contaba con una unidad permanente de 200 hombres, sino con un régimen legal preestablecido, si bien no se dice que tuviesen otros distintivos de las fuerzas de tierra, salvo la especialización. “De la guarnición del Callao se seleccionaba la tropa destinada al servicio de los navíos. En cada navío se embarca un destacamento de sesenta hombres, con un capitán y un alférez, y éstos no hacían servicio alguno a bordo de los navíos, ni otra cosa que cuidar de la infantería y comandarla, entendiéndose allí esto de tal modo, que los soldados obedecían solamente a sus dos oficiales, y no a lo que disponían el teniente o alférez de navío que estaba de guardia, y le era forzoso al capitán de navío dar la orden de lo que debía ejecutar la tropa, a los oficiales de infantería, para que éstos lo mandasen observar, de cuyo mal régimen no eran pocos los disgustos que se ofrecían y siempre estaban sujetos los capitanes de los navíos a dar satisfacción a los de la infantería de todo lo que se mandaba tocante al servicio de la tropa, y con la autoridad que éste tenía, solía no convenir en lo que se ordenaba, y aun negar la superioridad al que mandaba el navío, de lo que resultaban discordias que suelen ser regulares, cuando son dos los que mandan en un mismo asunto”. (Op. cit., pág. 97).

Jorge Juan y Antonio de Ulloa, que comandaron navíos de guerra en la Flota, después de 1742, aconsejaron establecer en la del mar del Sur el mismo sistema imperante en España, que era que “no se

embarcase capitán, sino un teniente o alférez y que se escogiese de aquellos oficiales que hubiese más inclinados a la marina, a fin que pudiese ser de alguna utilidad a bordo de los navíos”.

Otra observación interesante del informe es limitar “a lo estrictamente preciso” la permanencia de la infantería a bordo, pues siendo la gente de mar mucho más indisciplinada y rebelde, “se viene en malear la de tierra y se resiente la disciplina de todos, con gran detrimento del servicio del Rey”.

La tercera observación es igualar los sistemas de sueldos y de comidas con la gente de a bordo, pues “de las diferencias nacen discordias y descontento y todo se les va en comparaciones”.

Es interesante observar en el informe que cuando la Flota trasladaba tropas de infantería regular desde el Callao a las guarniciones del virreinato, desde Panamá a Chiloé, esa fuerza se consideraba, durante su estada a bordo, “infantería de marina” para todo lo referente a trato, disciplina, régimen y soldadas.

Conclusión

Tanto las *Noticias Secretas* como los documentos posteriores que conocemos, revelan que los regímenes de organización y funcionamiento de las distintas Flotas de la Armada Real española iban cambiando según fuese su área de operaciones y, especialmente, su sede permanente. Se advierte que, salvo la oficialidad—y no toda—el personal pertenecía, de preferencia, al lugar de estación, y así también ocurría con las proveedurías, el armamento convencional, la munición y, en el caso específico de la Flota del Mar del Sur, la construcción y reparación de las naves.

Todo esto nos habla de una tradición naval de larga data, heredera legítima de la noble historia de la Marina Real española. Si estas instituciones no afianzaron en el Pacífico americano una presencia mayor,

se debe, sin duda, al oscilante interés que los gobiernos de Madrid manifestaron por el poder naval, a los largos períodos de paz que dominaron el área, y a ese criterio tan nefasto que ha prevalecido en el mando de toda la raza hispanoamericana, de que "lo económico" y "lo práctico" es ir arreglando

las cargas durante la marcha, porque "el golpe avisa". El "golpe" vino en 1810 y, como pasa siempre en estos casos, no "avisó"; por tanto, las cargas tampoco pudieron arreglarse, porque la marcha, acaudillada ahora por Blanco Encalada y lord Cochrane, cambió de bandera.

