

VALPARAISO Y LA ARMADA DE CHILE

Rodrigo Fuenzalida Bade

Antes de la batalla de Chacabuco sólo se habían presentado escaramuzas navales con corsarios y unos pocos buques de guerra españoles que dependían del virrey del Perú. Llegó así Rancagua y con ello el fin de la Patria Vieja y la reconquista española. Después de la batalla de Chacabuco, el 12 de febrero de 1817, en que O'Higgins —comprendiendo que nada podría hacerse sin contar con el dominio del mar— decidió de la nada formar una escuadra. Educado en Inglaterra, el Director Supremo había aprendido desde sus primeros años cuán cierta era aquella frase: "El que impera en el mar, domina en tierra" y los sucesos de que Chile había sido testigo antes de su independencia le mostraban que en este país esa frase o máxima tenía plena y evidente aplicación.

Pero para tener una escuadra debía contarse con una base donde prepararla, un puerto apropiado que gozara de los mínimos recursos para hacer frente a la enorme tarea que debía emprenderse. Por cierto que el puerto más indicado era Valparaíso, que no obstante los malos caminos y deficientes comunicaciones se hallaba más cerca del gobierno y era el poblado de mayor jerarquía que Chile poseía junto al mar. Valparaíso era ya una población con medianos recursos y poseía defensas contra ataques que vinieran del mar. En consecuencia, desde la iniciación de la preparación de la incipiente primera escuadra se produjo, como era natural, una especie de simbiosis entre Valparaíso y su gente y la armada con la suya, comenzando con el hecho que el gobernador civil era, al mismo tiempo, el Comandante General de Marina. Desprendido este último de la tuición de la Gobernación, se estableció en Valparaíso el que con el tiempo habría de denominarse "el Departamento", por ser la sede del Departamento de Marina, que dependía del Ministerio de la Guerra y Marina, ambos cargos en una sola mano.

Esta Comandancia General de Marina comenzó a funcionar en 1818, y junto con ser creada se ocupó de la formación de la escuadra. Para armar los buques que se compraba debía echarse mano de todas las piezas de artillería que pudieran existir en las naves mercantes surtas en Valparaíso, fortalezas dejadas por el dominio español en esta plaza. En aquella época de carronadas y cañones pedreros, el artillar un buque era, por suerte, un asunto de poca monta y sólo de horas.

El resto del equipo, cabuyería, municiones, envases, etc., que aún no había en Valparaíso, hubo de ser adquirido —a gran costo— de las naves mercantes extranjeras que llegaban al puerto, las cuales, por su propia seguridad o con fines comerciales, traían en abundancia. Lo que no podía hallarse en Valparaíso era requerido al gobierno y éste ordenaba al Gobernador de Maule o de Coquimbo reunir las maderas u otros requerimientos para construir cureñas, que debían remitirse por mar a Valparaíso, la base logística de la futura escuadra, para poder reemplazar el material en mal estado o no apropiado para el servicio a bordo.

Como era natural, lo más complicado era lo relacionado con el personal de oficiales y tripulación de los buques. Era absolutamente forzoso valerse de marineros ingleses y norteamericanos, como los únicos conocedores de las maniobras, quienes, engreídos por las circunstancias, pretendían mucho y prestaban caros sus servicios, y basaban sus peticiones

en el hecho que los corsarios autorizados para ejercer estas funciones trataban de ganarse a estos candidatos, ofreciéndoles mejores pagas y estimulándolos con el cebo de las presas.

No obstante este requerimiento de extranjeros, Valparaíso proporcionó una gran cantidad, la mayoría de los hombres de la tripulación, tomados colectivamente de los gremios marítimos en especial, pescadores, carpinteros de ribera, cargadores y otros. Es cierto que bien podrían estas tripulaciones provenir del interior o de otros puertos, pero ellos carecían de los conocimientos mínimos para la vida del mar, o quedaban demasiado lejanos para presentarse como voluntarios en la plaza de reclutamiento de personal, que era Valparaíso.

El problema del enganche de gente de mar en los corsarios obligó a Blanco Encalada, Comandante General de Marina, a requerir del Supremo Gobierno frenar esta actividad, y así, el 4 de agosto de 1818, en la misma fecha en que se decretaba la fundación de la Academia de Guardiamarinas, se reglamentó la proporción de marineros, tanto extranjeros como chilenos, que podrían llevar los buques mercantes, y por decreto del 11 del mismo mes fueron embargadas todas las embarcaciones corsarias de Valparaíso, y sus tripulaciones fueron destinadas a los buques de la escuadra. Y aún más, ante la deserción voluntaria o por instigación de los enemigos del régimen republicano, para incorporarse a la marina mercante, el Gobernador de Valparaíso obtuvo del Gobierno un decreto por el que se conminaba con multas, prisión, confiscamiento de bienes y destierro a todo aquel que indujere o protegiese la deserción de la marinería de las naves de guerra. Se hizo, además, una leva general de pescadores y gente vecina al mar en toda la extensión de las costas, para concentrarlos en Valparaíso y embarcarlos en los buques, en virtud de un enganche forzoso o voluntario, fueran chilenos o extranjeros. Incluso, en Santiago se hizo una leva de más de dos mil vagos, de los cuales se escogieron quinientos de quince a veinticinco años de edad, y después de repartidos dos pesos a cada uno, O'Higgins los hizo conducir custodiados a Valparaíso, para servir en la escuadra.

De tal manera, la tripulación se componía en su mayor parte de gente violenta e ignorante del servicio del mar, y el resto, que podría ser útil en conocimientos, estaba formado de hombres altivos e indisciplinados, a quienes era difícil contentar.

El 16 de junio de 1818 se dictó un decreto que, entre otras cosas y nombramientos, disponía que el comandante de la *Lautaro*, como jefe de la flotilla que se estaba formando, propusiera los oficiales y tripulación con que debería dotarse los buques. Entre ellos, 60 hombres de tropa y un número no determinado de artilleros de mar. A principios de julio de ese año se había creado en Valparaíso, para proveer estas guarniciones y servir acertadamente la artillería, un batallón de infantería de marina y una brigada de artilleros de mar, para cumplir con ese decreto.

El ministro Zenteno, el 1 ° de agosto de 1818 escribía en la *Gaceta Ministerial*: "Estos planteles se encuentran en el mejor estado y debemos prometernos que nuestra naciente Marina, bajo la dirección de unos jefes expertos, presentará muy pronto unas fuerzas imponentes, que arredrarán a los enemigos de América".

Complacidos O'Higgins y Zenteno de cómo iba progresando la formación de la escuadra, pese a todas las dificultades señaladas y superadas apelando a empréstitos, contribuciones extraordinarias, venta de propiedades del enemigo y recibiendo donaciones de los vecinos patriotas, decidieron complementar esta obra gigantesca dándole para el futuro vida nacional. Para esto, el 4 de agosto de 1818 se dictaba el decreto siguiente:

"Considerando cuán importante es, para hacer cada día más impenetrable el baluarte de la libertad de América, el fomentar la Marina hasta ponerla en un pie brillante, que asegure las defensas de las costas del Estado de Chile contra las tentativas de nuestros enemigos y, atendiendo a la necesidad de que haya un plantel de oficiales de Marina, cuya instrucción los haga capaces de conducir las operaciones marítimas, he venido en decretar lo siguiente:

"Art. 1°. Será creada, en el departamento de Valparaíso, una Academia de jóvenes guardiamarinas.

"Art. 2°. El Comandante General me presentará un proyecto de la formación de la Academia, designando el número de individuos que deben componerla, y asimismo que ha de dirigirla.

"Art. 3°. El gobierno facilitará los instrumentos de náutica y matemáticas, como igualmente los libros por los cuales los estudios se han de dirigir, y a este fin el Comandante General de Marina pasará a este Ministerio una nómina de todos ellos.

"Transcribese el presente decreto a quienes corresponda, publíquese y tómesese razón. O'Higgins. Zenteno".

Como puede verse, con tan sencillo decreto quedaba fundada la Escuela Naval de hoy y se había creado el lazo más fuerte de unión que podría esperarse entre la armada y la ciudad de Valparaíso, al elegir a esta última como la sede del primer plantel profesional de la Marina de Guerra, de donde habrían de salir en el futuro figuras relevantes, que dieron ejemplo, hicieron historia y marcaron un hito de gloria en los fastos nacionales.

La historia siguió su curso. El resultado de esta incipiente escuadra formada en Valparaíso con el aporte sacrificado de todo el país y en especial de esta ciudad, donde se establecieron almacenes y arsenales para proveerla, fue muy exitoso.

En año 1822, Valparaíso fue azotado por sucesivos terremotos que abarcaron toda la región aledaña. Cayeron destruidas las dos casas del almirante Cochrane, una que le había concedido el gobierno en Valparaíso y la otra que él construyó en Quintero. El almirante desembarcó personal de la fragata *O'Higgins* para atender a los damnificados e instalar carpas en tierra. En aquella época de precarios medios, la ayuda de un buque de la armada fue de extraordinaria importancia para la población de Valparaíso. Esto mismo habría de repetirse muchos años más tarde.

En 1823 los buques de la escuadra se hallaban en un estado verdaderamente calamitoso, con algunas excepciones. La Junta de Gobierno que sucedió a O'Higgins después de su abdicación, apreció que la situación política se tornaba crítica, pues se había formado otra Junta en Concepción y la provincia de Coquimbo estaba insurreccionada. La plaza de Valdivia había quedado desguarnecida y esto coincidía con la suspensión del bloqueo a Chiloé, lo que había permitido que el general Quintanilla fuese auxiliado con armamento, dinero y pertrechos llegados por barcos españoles.

Por otro lado, la Junta de Ministros del Perú, por oficio del 8 de febrero de 1823, participaba a Chile el desastre que había sufrido en Torata y Moquegua, el 21 de enero, el ejército unido chileno-peruano mandado por el general Alvarado, hasta el extremo de llegar los restos dispersos a Pisco para allí embarcarse en dirección a Lima. La derrota había sido completa.

Estas circunstancias decidieron a la Junta de Santiago a rehabilitar los buques en mal estado y así lo ordenaron al Comandante General de Marina, Ignacio Zenteno. Nuevamente

la armada de entonces encontró en el comercio de Valparaíso todo el apoyo para solucionar a la brevedad el problema, y así púdose enviar a Chiloé a la corbeta *Independencia* para continuar el bloqueo, el que hubo de suspenderse por lo avanzado del invierno y limitarse sólo a un reconocimiento del archipiélago y de Valdivia.

Terminada la campaña de Chiloé en 1826 y lograda la independencia total del país, la escuadra quedó en Valparaíso, su base, y comenzó su decadencia. Los buques quedaron en desarme. Se vendió la fragata *O'Higgins* y las corbetas *Independencia* y *Chacabuco*, apremiado el gobierno por su situación económica y para satisfacer los haberes insolutos de las tripulaciones de los buques. Sacados a remate, fueron adquiridos por el gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata, que a la sazón se encontraba en guerra con el Brasil. Puede señalarse como un hecho curioso que en aquellos tiempos no se hubiese invocado los principios de neutralidad.

Con la venta de los barcos, también se cerró la Escuela Náutica, que había formado Freire después del término de la primera Academia de Guardiamarinas. Esta Escuela Náutica funcionaba a bordo de la fragata *Lautaro*.

El año 1834 la Ilustre Municipalidad de Valparaíso, en un gesto que la honra, fundó una Academia Náutica que tomó el nombre de Escuela Náutica, que vino a reemplazar a las anteriores. Ella funcionó en un edificio cercano a la iglesia de La Matriz. Como director del establecimiento se nombró al capitán de navío español don José Villegas y Córdoba, que fue comandante de la fragata *Prueba*, insistentemente perseguida por Lord Cochrane sin lograr capturarla, y que no habiendo querido regresar a España cuando hizo entrega de su buque en el Callao, en 1822, se había venido a radicar a Chile.

Daba clases, gratuitamente, de navegación el piloto 1° don Domingo Salamanca, llamado el Císcar chileno por sus extraordinarios conocimientos que lo comparaban con aquel gran marino y escritor español, don Gabriel de Císcar y Císcar, profesor de navegación y director de la Academia de Guardiamarinas de Cartagena. Salamanca desempeñó su cometido con tanta abnegación y eficiencia que la Municipalidad elevaba, algún tiempo después, al Supremo Gobierno una presentación solicitando de firme los servicios del mencionado oficial. Citemos la nota del presidente del Consejo Municipal, que dice mucho sobre la mancomunidad de intereses e ideales entro la ilustre corporación edilicia y la armada:

“Excmo. Señor: La Municipalidad de esta ciudad, por mi conducto como su presidente, tiene el honor de representar a V.E, que, después de vencer infinitos obstáculos para plantear un establecimiento (por primera vez visto en la República), lo consiguió y con la placentera satisfacción de mirar en él la prosperidad de su suceso que, desde sus principios, no ha desmentido la idea que se formó, de dar a la nación en muy breve tiempo ciudadanos capaces del desempeño de la Marina de Guerra y Mercante. No han dejado de admirar los adelantamientos de los alumnos del mencionado establecimiento, presentados ante las principales autoridades y vecinos. Los ciudadanos y extranjeros se han congratulado al contemplar que la Marina nacional no se verá, en lo futuro, expuesta a ser servida por pilotos que sólo deben sus conocimientos a la práctica. Es indudable que a los progresos del establecimiento, ha contribuido con eficacia el conato y asistencia gratuita del piloto 1° de la Marina nacional, don Domingo Salamanca, actualmente embarcado en la goleta de guerra *Colocolo*. Su presencia en el establecimiento, a pesar de haber otro preceptor, es de la mayor utilidad y precisión, así es que la Municipalidad no ha trepidado en solicitar de V.E. se sirva destinar al expresado Salamanca al exclusivo objeto de contraerse a la enseñanza de la Escuela Náutica de esta ciudad, con el sueldo, emolumentos y demás privilegios que

disfruta, como si estuviera embarcado. Por tanto, a V.E. la Municipalidad de Valparaíso suplica, por mi conducto, se sirva acceder a esta solicitud, que cree justa y del mayor interés público.

"Es gracia, Excmo. Señor, José Matías López".

Como era de esperarlo el gobierno accedió a esta petición tan justa como conveniente. Fue, pues, agregado a la Escuela Náutica en calidad de profesor de navegación, y algún tiempo después reemplazaba a Villegas como director del establecimiento.

Esta Escuela Náutica estaba llamada a tener una vida, si no próspera, por lo menos más larga que sus dos antecesoras. Poco a poco fueron incorporándose nuevos profesores, entre los cuales figuraron don Miguel Hurtado, quien llegó al grado de capitán de navío; don Manuel López, que murió siendo capitán de fragata; don Tomás Barragán, teniente 1°, que murió en Magallanes asesinado por los indios; don Francisco Dublé, que había sido profesor del hijo de Lord Cochrane, Arturo A. Cochrane, que también llegó a ser almirante inglés y que, siendo estudiante a bordo de un buque británico surto en Valparaíso y debiendo rendir examen ante una comisión inglesa, tomó lecciones de navegación del mencionado Dublé. Este le enseñó en francés, por no saber, el uno, hablar inglés y el otro, castellano.

Pasan los años y se produce el conflicto contra la Confederación Peruano-boliviana, con la brillante acción de Casma, donde le toca participación activa a la corbeta *Valparaíso*, nombre siempre ligado a la Marina de Guerra. Durante esta guerra la Escuela o Academia de Náutica se embarcó en diversos buques de la escuadra, con su director a la cabeza, y sus alumnos, como guardiamarinas, aparte de encargarse de las fortificaciones de emergencia que García del Postigo hizo en cada puerto donde permanecieron los transportes, especialmente en Santa, participaron en casi todas las acciones navales del conflicto. Terminado éste, la escuela volvió al mismo local cerca de la Matriz.

Tiempo después se estableció en un local de la antigua calle de la Victoria (hoy Avenida Pedro Montt) frente al teatro Victoria. Servía el cargo de director el marino francés Coq port. avecindado en Chile.

Antes de esta guerra, el 18 de septiembre de 1837, se erigió en Punta Angeles el primer faro de Valparaíso, de cuenta de los fondos municipales de esta ciudad. Para mantenerlo se impulsó un pequeño derecho al buque que entrase al fondeadero, aplicando la mitad de su producto a la conservación de ese fanal y el resto al fomento de la Escuela Náutica, cuya instalación había correspondido y aun sobrepasado las expectativas del Gobierno. Desde su fundación, había provisto a la marina mercante de pilotos idóneos y a la armada de éstos y de guardiamarinas aprovechados.

La tuición que se había impuesto voluntariamente la Municipalidad de Valparaíso sobre la Escuela Náutica terminó en 1844, año en que el Comandante General de Marina, general don Joaquín Prieto, estimó que no era procedente cargar a la Municipalidad con esa responsabilidad. En consecuencia, a partir de 1845 se estableció en Valparaíso una Escuela Náutica Nacional para la educación por cuenta del Gobierno de quince alumnos internos, que correspondían a quince plazas de marineros primeros suprimidas en los buques de guerra, y se dispuso enseñanza gratuita al número de jóvenes externos que cupieran en el local. La Municipalidad quedaba eximida de su voluntaria obligación.

Al año siguiente el Comandante General de Marina cambió los alumnos de la Escuela Náutica, que estaban facultados por una ley para embarcase en los buques mercantes chilenos, por aprendices marineros. Pero esta nueva Escuela Náutica no encontró nunca un lugar apropiado para funcionar y por ello siguió en la fragata *Chile*, donde se había

trasladado recién terminada la pasada guerra; pero como hubo que alistar esta fragata para comisiones varias, la escuela fue desembarcada y trasladada a una casa habitación. La situación irregular de este establecimiento obligó a disolverlo en 1847, y los jóvenes aspirantes a guardiamarinas debieron en adelante hacer sus estudios teóricos en la Escuela Militar de Santiago y los prácticos en la fragata *Chile* o en la goleta *Janequeo*.

El 19 de enero de 1851 se botó al agua el primer buque de guerra construido en Chile; fue la corbeta *Constitución*, construida en Valparaíso en los astilleros de don Juan Duprat, cuyos trabajos fueron inspeccionados por el contraalmirante Legoarant de Grometin, jefe de la escuadra francesa que pasó por Valparaíso, quien designó una comisión que inspeccionó las tareas, la calidad de la madera y otros detalles, y señaló que no había nada que objetar, pues el ingeniero y su personal, todos chilenos, habían hecho una construcción naval impecable.

Lanzada la *Constitución*, se puso en gradas el bergantín *Ancud*. Como puede apreciarse, Valparaíso le tendía una vez más la mano a la armada. Este bergantín fue lanzado el 3 de diciembre de 1853.

Como la instrucción de los guardiamarinas en dos lugares tan disímiles como la Escuela Militar, en Santiago, y la fragata *Chile*, en Valparaíso, con el aprovechamiento de la corbeta *Constitución* para viajes de instrucción, no había dado el resultado requerido, se dispuso que en lo sucesivo funcionara en la *Chile*, lo que duró hasta 1856, fecha en que llegó al país la corbeta *Esmeralda*, donde fue trasladada la Escuela de Aplicación de Guardiamarinas.

Pero esto tampoco duró mucho pues el gobierno de don Manuel Montt el 18 de diciembre de 1857, hizo promulgar una ley por la cual se autorizaba fondos para la organización y mantenimiento de la Escuela Naval que se instalaría en Valparaíso.

La Escuela Naval era ahora lo que fueron las antiguas Academias de Guardiamarinas y Escuelas Náuticas; se radicó en tierra en el local que ocupa u ocupó la casa correccional de mujeres, en la calle del Hospital, siendo abierta oficialmente el 1° de mayo de 1858, pero comenzó a funcionar —con los 26 alumnos internos que establecía el Decreto Supremo— sólo el 1° de julio. Ese primer curso con el cual se inició la Escuela Naval tomó más tarde el nombre de "curso de los héroes", pues formaban parte de él Arturo Prat, Juan José Latorre, Carlos Condell, Luis Uribe, Miguel Gaona, Francisco Javier Molinas, Wenceslao Frías, Guillermo Peña, Jorge Montt, Luis A. Castillo, Constantino Bannen y otros, quienes tuvieron una distinción indudable tanto en la guerra del Pacífico como después de ella.

Pasó el tiempo y llegó la guerra con España, en 1865, hallando a Chile desarmado y quijotesco provocador por las intemperancias periodísticas, que hacían mofa de la reina Isabel II y su marido, don Francisco de Asís, sobrino de Fernando VII, hombre débil y medio afeminado, a quien los pasquines españoles clandestinos llamaban "La Paquita". Todo ello por el eterno americanismo chileno, que hizo como cosa propia la ocupación de las islas Chincha en el Perú. Los americanistas solidarizaron con el Perú y en el pueblo chileno se produjo una histeria colectiva, con una inconcebible ceguera, estando el país indefenso. Las actitudes chilenas tenían que traer una reacción hispana, pues por muy corrompida que se hallase la corte española ese país no podía tolerar las expresiones ofensivas. Y así llegó la guerra. ¿Qué se sacó con ella?: la captura de la goleta *Covadonga* en Papudo, un cañoneo sin valor alguno en Abtao y la increíble torpeza española de bombardear Valparaíso, una ciudad inerme. Además, la virtual desaparición de la marina mercante, parte por capturas y parte, la principal, porque los buques, ante la indefensión, cambiaron su bandera para escapar del inminente desastre.

Años más tarde vuelve el país a verse envuelto en una guerra, pero esta vez de envergadura: el conflicto contra el Perú y Bolivia, que comenzó en 1879. Todo ello es conocido; sin embargo es propicio señalar la labor extraordinaria de Valparaíso en el conflicto. Aparte de proporcionar lo más granado de su juventud, hizo el esfuerzo logístico naval y de transporte que era dable imaginar. Sus diques carenaron febrilmente los buques de guerra que en ellos cabían. Mas no así los blindados, que por sus características y especialmente su peso, no era recomendable entrarlos a diques flotantes, pues Chile carecía entonces de diques secos.

Finalizada la guerra, Valparaíso fue el teatro de los acontecimientos más grandiosos ocurridos en el país en relación con la armada. En 1886 se erigió el monumento a los Héroes de Iquique, o monumento a la marina, siendo inaugurado el 21 de mayo de ese año, superando ya más de un siglo; en 1889 fue sepultado en su cripta el cuerpo del valiente Carlos Condell, inmortalizado en Punta Gruesa y brillante comandante de la *Magallanes* y del *Huáscar*. Trasladados los restos mortales de Prat, Serrano y Aldea, desde Iquique a Valparaíso, su sepultación se efectuó el 21 de mayo de 1888 bajo el monumento, en una ceremonia gigantesca a la cual se dieron cita Valparaíso, Viña del Mar y todas las ciudades aledañas en masa, más comitivas llegadas de Santiago. Así, este pueblo porteño, enfervorizado patrióticamente, acogía para siempre en su seno los cuerpos de esos héroes que se convirtieron en ídolos, y con justa razón.

Volvió Valparaíso a estremecerse, el 7 de enero de 1891, al iniciarse la más sangrienta de las revoluciones: aquella que terminó en las grandes matanzas de Concón y La Placilla, derribando con ello al Presidente Balmaceda. El puerto fue espectador de un bombardeo de los fuertes a la escuadra sublevada y, al final, de los ataques al *Lynch* y al *Imperial*, todo seguido por el desborde popular. Tiempos aciagos aquellos.

Concluida la cruenta revolución volvió la calma. En 1900, el 28 de febrero, se abrió para Chile una nueva era para la construcción naval, con la aprobación de un contrato de construcción de una escampavía de fierro en los astilleros de la casa Lever, Murphy y Co., de



VALPARAISO EN 1905 (UN AÑO ANTES DEL TERREMOTO QUE LO DESTRUYO CASI TOTALMENTE) FOTOGRAFIA CORTESIA DEL VICEALMIRANTE SR. JORGE BALARESQUE B.

Caleta Abarca, en Viña del Mar. Este buque, destinado al servicio de faros de la república, sería el *Meteoro*. Fue lanzado el 24 de noviembre de 1901, en ceremonia presidida por el Presidente Germán Riesco.

El 16 de agosto de 1906, a las 19:55 horas, Valparaíso fue sometido a una terrible prueba. Un terremoto asoló gran parte de la ciudad y alcanzó con su onda hasta Concepción, con la consecuente destrucción de los lugares habitados, cercanos al epicentro del fenómeno telúrico. Duró en el puerto cinco minutos, dentro de los cuales hubo sucesivas y tremendas sacudidas que destruyeron casi por completo la ciudad, dejando un saldo pavoroso de muertos y heridos. El Intendente de Valparaíso, don Enrique Larraín Alcalde, junto con tomar atinadamente las primeras providencias en auxilio de los damnificados, nombró Jefe Militar de la plaza al capitán de navío don Luis Gómez Carreño, que se desempeñaba como Capitán de Puerto y residía en Viña del Mar, donde le tocó experimentar el impacto telúrico, con serios e incalculables daños en su hogar. Desde Viña del Mar se trasladó a pie a Valparaíso, para asumir su cargo.

El comandante Gómez Carreño, por sus extraordinarias condiciones de carácter y espíritu militar, era el hombre preciso para esta función. Su acción se hizo sentir de inmediato en la ciudad, y las prevenciones de orden, seguridad y protección que dictó comenzaron muy pronto a producir los mejores resultados. Actuó con envidiable energía y tomó las drásticas medidas que aconsejaba la situación, prevenciones que no es del caso enumerar, en beneficio de la brevedad de esta exposición y por ser, además, bastante conocidas.

Por otro lado, la escuadra que comandaba el contraalmirante don Basilio Rojas, que operaba en el norte, despachó a Valparaíso a los cruceros *Blanco Encalada* y *Esmeralda*, y con la marinería de estos barcos y la que proporcionó como gesto de solidaridad el crucero alemán *Falke*, se iniciaron las tareas de vigilancia, orden, seguridad y atención a los heridos, que fueron llevados a los pocos hospitales que quedaron precariamente en pie, con la colaboración activa del personal de sanidad de la armada.

En esta tragedia la armada cumplió, como siempre, con su deber.

Durante la Primera Guerra Mundial, la armada destinó sus transportes *Maipo*, *Rancagua* y *Angamos*, a los que se agregó en 1916 la fragata Lautaro, al comercio exterior, que por razones derivadas de la guerra no podía ser atendido por naves extranjeras ni por las de la marina mercante nacional. Con ello la armada satisfizo, aparte de sus propias necesidades, en gran forma las del comercio privado de Valparaíso y del país.

Muchas son las fases que podrían agregarse a esta fecunda labor mancomunada entre Valparaíso, tomándose como tal el complejo completo, incluido Viña del Mar, y la armada, de las cuales podrían citarse, sin seguir orden alguno; la fundación del Instituto Hidrográfico, que inició sus funciones el 1° de mayo de 1874 como un instituto técnico y científico naval que, con el correr del tiempo, junto con proporcionar los medios para dar seguridad a la navegación marítima a lo largo de nuestro dilatado litoral, habría de contribuir en gran medida al mejor conocimiento y estudio de nuestro océano, al desenvolvimiento de vastas regiones de nuestro país y, en general, al desarrollo económico de la nación.

El año 1927 dicho Instituto cambió su denominación por Departamento de Navegación e Hidrografía de la Armada, que mantuvo hasta 1960, pasando a llamarse Instituto Hidrográfico de la Armada. No es necesario analizar su vasta labor desarrollada desde su local en el cerro Playa Ancha, la que es considerada universalmente de una excepcional categoría. Este Instituto, entre otras cosas, es el órgano responsable de la Hora Oficial de



VALPARAISO RECIBE CON ALEGRIA LLEGADA DE BUQUES DE LA ARMADA

Chile, por disposición del Decreto Supremo N° 25, de 25 de enero de 1966, siendo la única autoridad oficial del Estado para su control y difusión, así como de las señales horarias para fines de navegación.

El 22 de junio de 1896 se estableció en Valparaíso la Escuela de Mecánicos para la Armada, en el local que ocupaba el Depósito General de Marineros en Valparaíso, el antiguo Fuerte Buera y después Cuartel Silva Palma, dejando de funcionar a bordo de los buques. De ella salieron los Aspirantes a Ingenieros. La escuela se trasladó a un edificio en la avenida Altamirano, y en 1906 pasó a llamarse Escuela de Ingenieros Mecánicos.

El servicio meteorológico que poseía la armada en Santiago fue entregado a la Fuerza Aérea de Chile, en 1930, pero desde 1966 la armada cuenta con su propio servicio, radicado en la Base Aeronaval de El Belloto, dependiente de la Primera Zona Naval, con sede en Valparaíso.

La Dirección General del Territorio Marítimo, que cambiara también dos veces su nombre, a través de sus Gobernaciones Marítimas proporciona los prácticos de canales o de puerto, todo ello con su sede en Valparaíso. No parece necesario señalar a la Gobernación Marítima y sus importantes atribuciones, especialmente en los períodos de malos tiempos.

Las escuelas de la armada, con excepción de la de Grumetes y Artesanos, y hoy la de Submarinos, que se hallan concentradas en Valparaíso y Las Salinas, en gran parte contribuyen y cooperan activamente al desenvolvimiento de Valparaíso y Viña del mar. La Infantería de Marina, cuya Comandancia General se halla también en este puerto, ha dado siempre un apoyo rápido en toda circunstancia apremiante de siniestros u orden público.

Sería una tarea interminable señalar la labor que han desarrollado los organismos de la armada en Valparaíso, en todos sus aspectos: sanidad, cultura general, ayuda a la

navegación, y orden público, en la jurisdicción de la Primera Zona Naval, así como la ayuda que ha prestado en las reparaciones de buques comerciales, por intermedio de los Astilleros y Maestranzas de la Armada, que hace poco entregó a este puerto el dique *Valparaíso III*, construido en sus talleres de Talcahuano, para el servicio de carenas y reparaciones de buques en el principal puerto de la república.

Enumeradas parcialmente estas facetas de vinculación de la armada con Valparaíso, parece interesante recordar que ella preparó en sus aulas y en sus buques de guerra a hombres de singular significado para Valparaíso y el país entero. Entre otros:

Arturo Prat Chacón, el héroe de Iquique. Para él, Valparaíso fue la constante de su vida; aquí organizó su hogar, nacieron sus hijos y estableció su oficina de abogado cuando obtuvo su título. El almirante Jorge Montt Alvarez, quien terminado su mandato como Director General de la Armada, en julio de 1913, y obtenido su retiro ese año, fue objeto de una invitación de la comuna de Valparaíso para designarlo Alcalde de la ciudad. Aceptó y dedicó en este cargo energías que fueron una sorpresa para la ciudad, pues el orden, ornato y corrección administrativa de Valparaíso merecieron la gratitud y el aplauso de todos, por encima de ideas políticas o clases sociales.

El comandante Lautaro Rosas no podría ser olvidado en lo referido a la estrecha ligazón que ha existido, existe y existirá entre Valparaíso - Viña del Mar y la Armada de Chile. No obstante hallarse en retiro después de 28 años en la Armada de Chile, jamás dejó de estar pendiente del progreso y de las necesidades de la institución y de la ciudad de Valparaíso, con especial cariño hacia ella. Se empeñó en crear para el país una compañía de seguros de vida de carácter mutualista; así, el 31 de octubre de 1919, gracias a su tesón, ésta nació a la vida con el nombre de Mutual de la Armada y Ejército, la primera institución de este carácter que tuvo Chile, que funcionó en Valparaíso, después tuvo una sucursal en Santiago. Hoy es la Mutual de Seguros de Chile.



CAPITAN DE FRAGATA LAUTARO ROSAS ANDRADE

Su versación en materias económicas lo llevó a actividades comerciales en Valparaíso, logrando una situación destacada entre los círculos financieros del puerto, compuestos por empresas comerciales, navieras y bancarias, que llegaron a contarlo entre sus principales hombres de acción.

Fue ministro de Hacienda en 1926, y posteriormente, en octubre de 1928, tuvo que someterse a reiteradas instancias para que aceptara la Alcaldía de Valparaíso.

Una vez en el cargo efectuó expropiaciones para llevar a cabo muchos trabajos, como el ensanchamiento de algunas plazas, la pavimentación de algunas calles y avenidas, incluso el camino de Cintura, en lo alto de la ciudad, hoy llamada avenida Alemania; la construcción de la avenida Costanera y subidas Yolanda y Baquedano, el hermosteamiento de parques y jardines, la prolongación de la avenida Errázuriz, hasta empalmarla con la avenida Altamirano, y la pavimentación de ambas; el

abovedamiento de innumerables quebradas, para mejorar el acceso a los cerros, y tantas otras obras de cuyo recuerdo es materialmente imposible abundar.

Reglamentó el tránsito, mejoró el alumbrado público, especialmente en los cerros; estableció las "ferias libres", como una medida de abaratar la vida en los hogares porteños e hizo instalar quioscos y pérgolas para la venta de flores.

En cada rincón de la ciudad dejó el sello del espíritu modernizador que lo animaba. Se preocupó de dar a la Municipalidad un edificio acorde con la importancia de esta repartición comunal y adquirió el inmueble en que actualmente funciona, al que hizo las necesarias transformaciones

Durante los dos años que duró su administración modernizó la ciudad cuanto pudo, sin descuidar sus ocupaciones particulares y de relación estrecha con la Armada de Chile, pues era socio del Club Naval y mantenía siempre un apretado contacto con quienes fueron sus jefes y sus subordinados, siendo el principal colaborador del almirante Nef en la adquisición del inmueble para el actual Club Naval.

Con posterioridad, otros Oficiales de la armada han ocupado la alcaldía de la ciudad en diferentes administraciones. Es así como en la década de los años 50 se designó como alcalde al Capitán de Navío don Santiago Díaz Buzeta y en la década de los años 70 el capitán de Navío IM don Matías Valenzuela Labra, el Capitán de Navío don Lautaro Sazo Lizama y el Capitán de Navío don Hernán Sepúlveda Gore.

Lo anterior, fuera del hecho de que en los últimos lustros han sido oficiales de la armada quienes han ejercido la autoridad de la región y de la provincia, a las cuales pertenece la comuna de Valparaíso.

Como puede apreciarse a través de esta larga exposición, que no es otra cosa que una síntesis de las relaciones de enlace entre el gran Valparaíso con la Armada de Chile, puede decirse, sin temor a equivocarse, que la Armada necesita de Valparaíso, y éste necesita de la Armada. Es, pues, una verdadera simbiosis.

* * *