

LAS ORDENANZAS GENERALES DE LA ARMADA ESPAÑOLA. SU INFLUENCIA EN CHILE

*Carlos Tromben Corbalán
Capitán de Navío*

Introducción

DURANTE el primer siglo de existencia de la Armada de Chile, las mayores influencias orgánicas fueron la española y la británica. La primera fue heredada con el conjunto de instituciones, usos, costumbres y educación de alguno de sus miembros iniciales. La segunda se hizo presente en los años en que era creada esta fuerza, cuando se hizo cargo de la escuadra el Vicealmirante Thomas Alexander Cochrane, quien trajo consigo un grupo de oficiales y de gente de mar de su mismo origen para colaborar en su gestión, y continuó durante cursos efectuados por chilenos en Europa e instructores que vinieron a Chile hasta la década de los años veinte de este siglo.

La influencia hispánica fue transmitida, además, por un conjunto de disposiciones que siguieron vigentes hasta que fueron reemplazadas por leyes y reglamentos chilenos. Las Ordenanzas Generales de la Armada española son una de éstos.

Vigencia

A través de su extensa trayectoria, la Armada de España ha tenido sucesivas ordenanzas. ¿Cuáles fueron, entonces, las heredadas en el momento de producirse la independencia de Chile?

La duda fue disipada con motivo de algunas controversias surgidas en los tribunales chilenos, a mediados del siglo pasado, cuando debieron ser dirimidos algunos asuntos a la luz de éstas.

Durante un tiempo se pensó que en 1810, cuando Chile comenzó a independizarse, estaban vigentes las ordenanzas de Grandallana, que eran las de fecha más próxima a la señalada. Estas fueron citadas en algunos documentos como las que se encontraban en vigor en esa época.

No obstante, un acucioso Fiscal de la Corte de Apelaciones de Santiago tuvo dudas sobre la real vigencia de estas importantes piezas jurídicas e investigó a fondo el asunto, hasta el punto de consultar a la Legación española en Santiago, en 1886.

La respuesta debió llegar desde Madrid y fue categórica. En 1810 se encontraban vigentes las Ordenanzas Generales de la Armada, de 1793; las Ordenanzas Navales, de 1748, en la parte relativa a los Consejos de Guerra y Procedimientos Militares; la de Arsenales, de 1776, y la de Matrículas, de 1802. De todas éstas, solamente se ha tenido acceso a las dos primeras, citadas en la bibliografía de este artículo (1).

En 1824, cuando la escuadra -al mando de Cochrane y Blanco Encalada- había desarrollado importantes acciones navales en la lucha por consolidar la independencia, este último estimó oportuno solicitar al Gobierno la observancia de las Ordenanzas españolas de 1802 (2). Lo hizo para evitar que hubiesen sueldos y raciones diferentes para los miembros de la dotación de nacionalidad extranjera y chilena. Esta diferencia, justificada y aceptada en los primeros años de la Armada, cuando los elementos foráneos eran claramente superiores a los nacionales en lo profesional, después de años de lucha conjunta había perdido justificación. Por esta razón, el Gobierno encontró razonable la solicitud del Almirante Blanco Encalada y las puso en vigencia, al mismo tiempo que fueron mantenidas las Ordenanzas españolas de 1793 en el resto de las materias.

Hojeando las Ordenanzas Generales de la Armada española, de 1793

La Ordenanza fue dictada por Carlos IV, monarca de la dinastía Borbón. Muchas de sus partes están escritas en primera persona y el resto en el modo impersonal. Llama la atención el grado de detalle que abarca este cuerpo reglamentario. Para dar una idea de su extensión podemos acotar que está contenida en 800 páginas de formato equivalente a media hoja de papel tamaño carta.

Está dividida en tratados, títulos y artículos. No tiene un índice general y cada página señala en su parte superior el tema, tratado y título en que se encuentra el lector, lo que hace difícil encontrar determinada materia.

Consideramos de interés consignar el tema de los tratados, pues dan una idea del contenido general.

El primero se refiere al Almirante General, cargo de existencia temporal que el Rey creaba en determinadas circunstancias.

El segundo hace mención al Cuerpo General de Oficiales de Guerra de la Armada, lo que hoy llamamos oficiales ejecutivos. Detalla los conceptos de autoridad, funciones y obligaciones del Director General, de los Capitanes Generales de Departamentos, de los Comandantes Generales de Escuadras, del Mayor General de la Armada (nombre que se le daba al cargo actual del Jefe del Estado Mayor General) y a los Mayores de Departamentos y Escuadras.

El tercero es atinente al cargo y a las obligaciones del comandante de un bajel (buque) y las de sus oficiales de guerra, oficiales mayores (hoy en día de los servicios) y oficiales de mar y otros cargos. Los oficiales de mar no eran en esa Armada lo que hoy se conoce con este nombre en la de Chile. Eran los carpinteros y calafates, el armero, el maestro de velas, el buzo y otros. En esta parte la Ordenanza es iluminadora en cuanto a los grados y cargos que componían las dotaciones de los buques chilenos del siglo pasado.

El cuarto está dedicado al protocolo. Se refiere a las banderas e insignias de los bajeles, a los saludos y honores entre buques, a los honores que corresponden a los oficiales de la Armada, a bordo, en tierra y en sus funerales.

El quinto se refiere a la policía interior, servicio ordinario y disciplina marinera y militar en los bajeles. Describe con minuciosidad las funciones de la gente de mar y sus guardias y

servicios. También el plan de combate o lo que hoy llamaríamos la organización por zafarrancho o controles.

El sexto es de carácter administrativo. Se refiere a las altas y bajas de personal; a la contabilidad de especies y su control; a la contabilidad de fondos, sueldos y asignaciones y a los haberes en general; a las revistas en tierra y a bordo y a los viajes a las Indias (América).

Al hojear las páginas de esta extensa Ordenanza naval el lector puede formarse un panorama de la vida naval española de fines del siglo XVIII y -lo que es más valioso- sobre algunos aspectos de lo que ocurrió en la Armada de Chile durante su primer siglo de existencia, ya que este cuerpo reglamentario estuvo vigente en su totalidad hasta 1888, año en que comenzó a ser substituida por disposiciones propias hasta adentrado el siglo XX, en que fue eliminada la vigencia de las últimas partes que permanecían en vigor.

El mando de la Armada de Chile durante el siglo pasado

Uno de los aspectos que estimamos de interés dilucidar, con ayuda de esta Ordenanza, es el del mando de la Armada de Chile durante el siglo pasado.

Existen numerosas evidencias de que esta institución no tuvo un mando único durante buena parte del siglo XIX. El Presidente de la República ejercía el mando de la Armada a través de su Ministro de Marina y bajo éste existía una autoridad denominada Comandante General de Marina. Pero al mismo tiempo existía, en muchas ocasiones, en especial en las épocas de conflictos bélicos, un Comandante en Jefe de la Escuadra que recibía instrucciones directas del Gobierno y a veces del Presidente de la República en persona.

En varias ocasiones el cargo de Comandante en Jefe de la Escuadra fue ocupado por un oficial de mayor antigüedad que el Comandante General de Marina, cargo que durante buena parte del período en que existió esta última autoridad (1818-1898) fue desempeñado por un civil o un oficial de Ejército, paralelamente con el cargo de Gobernador de Valparaíso y más tarde de Intendente de esta provincia.

El origen de esta situación se encuentra en la interpretación que se dio a las Ordenanzas españolas. Estas contemplaban el cargo de Director General y Capitán General de la Armada, con mando sobre toda ella, incluyendo escuadras y departamentos (lo que hoy llamamos zonas navales de Chile), como asimismo otros organismos directivos. El Rey debía impartir sus órdenes a las escuadras, buques independientes y departamentos, a través de esta autoridad. Hasta aquí todo apunta en esta Ordenanza a un mando único, pero en los mismos párrafos en que se dispone lo señalado se deja abierta la posibilidad de que los Comandantes de Escuadra pudiesen recibir órdenes directas del Rey, en especial en lo referente a las operaciones o a las disposiciones reservadas a los Comandantes de Fuerzas y Departamentos, los que debían mantener informado al Director General de las órdenes que habían recibido directamente.

El Director General de la Armada debía tener conocimiento exacto de todo lo referente a la Armada en tierra y en sus buques.

En lo anterior hay que tener en consideración las comunicaciones de la época y la extensión de las actividades navales de España por las vastedades oceánicas del planeta a fines del siglo dieciocho.

Las Ordenanzas navales españolas también contemplan el cargo de Capitán General o Comandante General de Departamento. En la época éstos eran tres, de El Ferrol, Cádiz y Cartagena, con jurisdicción territorial. Este cargo era, por consiguiente, equivalente a los actuales Comandantes en Jefes de Zonas Navales de la Armada de Chile.

Nuevamente la Ordenanza introduce un factor que aleja la idea de un mando único de la Armada cuando establece, textualmente, "el Comandante de un Departamento ha de obrar en todas las operaciones que se ofrecieren de armamento, desarmes i demás materias de mi servicio, que no sean las que se traten del título antecedente con total independencia del Director General de la Armada, gobernándose sólo por las órdenes que yo le diere, pasándome todos los avisos i haciendo los recursos necesarios a mí en derecho por medio de mi Secretario del Despacho de Marina, pero dará cuenta de todo al Director General con la mayor extensión posible, como se prescribe en el mismo título". Este último es el que se refiere al Director General y sus atribuciones. El señalado Secretario era el Ministro de Marina.

De lo anterior queda en evidencia que el Rey, que es quien habla en primera persona en la cita textual anterior, mandaba directamente a las escuadras y departamentos y el mando único, representado por el Capitán o Director General de la Armada, sólo era nominal.

La citada Ordenanza define las atribuciones de los Capitanes o Comandantes Generales de Departamento. La primera o segunda denominación dependía del grado de quien ocupara el cargo. Para entender mejor la naturaleza de este cargo conviene citar textualmente lo siguiente: "Mis fuerzas navales subsistirán repartidas en tres departamentos de Cádiz, El Ferrol y Cartagena para mejor práctica i conservación de los bajeles i facilidad de los armamentos i más pronto desempeño de sus objetos". Más adelante es definida con precisión la jurisdicción de estos tres departamentos, en relación a puntos geográficos en la costa, tal como hoy son definidos los de las zonas navales en Chile.

En el título séptimo del tratado quinto de la Ordenanza se establecen las funciones del Capitán de Puerto. Citamos textualmente: "A fin de que estas reglas"...(detalladas anteriormente en relación a las funciones de lo que hoy se denomina autoridad marítima) "habrá en cada puerto de Comercio de estos Reinos de Europa i en las demás partes del mundo en que me pareciere oportuno igual establecimiento, un Jefe o cabo, denominado Capitán de Puerto, que las lleve a práctica, i vele contra su infracción por cuantos concurrieren a su cargo".

A la luz de lo anterior debe entenderse el nombramiento del Capitán de Marina Mercante Juan José Tortel, de nacionalidad francesa, como Capitán de Puerto de Valparaíso. Sus despachos como oficial de la Armada de Chile fueron extendidos en 1813, es decir, en el llamado período de la Patria Vieja.

En la etapa siguiente de nuestra independencia, que se inicia prácticamente con la victoria de Chacabuco, se decretó que el Capitán Tortel comenzara a desempeñarse como Comandante Interino de Marina, además de su cargo de Capitán de Puerto (octubre de

1817). Esto dio lugar a que este último solicitara al Gobierno un deslinde de responsabilidades con el Gobernador de Valparaíso, que hasta esa época se había desempeñado como Comandante de Marina. El poder Ejecutivo se pronunció en favor de la absoluta independencia de los cargos, lo que motivó una nota del Gobernador Francisco de la Lastra, diciendo (2) "...No me opongo en nada a la suprema determinación, pero sí debo advertir a V.E., ciñéndome, como se previene, a la Ordenanza, que considero debe ser la española, está exento el citado Tortel de mi jurisdicción. Aquella, como formada por un Gobierno monárquico, que concedía regalías i privilegios a varios de sus cuerpos militares, distinguió con especialidad a la Marina, los comandantes de ella, i aun los de los apostaderos, disfrutaban de exenciones, pues ni aun los virreyes en cuyas jurisdicciones residían, podían mezclarse en las medidas que tomaban, siéndoles privativo comunicarse con la corte, sin experimentar los trámites a que estaba sujeto lo demás del resto de la milicia. Yo no creo que este sea el ánimo de V.E...". En el resto de la misiva continúa argumentando el Gobernador en favor de que la autoridad naval marítima continuase dependiendo de él como todas las otras. Hubo insistencias y silencios hasta que el 9 de diciembre de 1817 el Gobierno reafirmó desde Santiago su voluntad de separar la autoridad política militar de la naval, pero señaló además que la autoridad marítima, es decir, el Capitán de Puerto, dependería del Gobernador de Valparaíso y que se nombraría para este efecto un reemplazante del Capitán Tortel para este último cargo.

Al año siguiente, después de ser dictado un reglamento provisional de marina que se refería a los grados, empleos y sueldos de la naciente institución, fue decretado el establecimiento en Valparaíso de la Comandancia General de Marina, el 26 de junio de 1818. Fue nombrado para este cargo el capitán de marina de primera clase Manuel Blanco Encalada.

Nótese la denominación de la autoridad naval recientemente creada por la República, Comandante General de Marina. El comandante de uno de los buques de la naciente fuerza se quejó al Gobierno, pidiendo deslinde de responsabilidades, lo que fue desestimado. Esto hace pensar que lo que se deseaba era crear un mando profesional único de la marina, como lo era nominalmente el Director General de la Armada al que se referían las Ordenanzas españolas. Los hechos fueron configurando una realidad diferente.

Dentro de las dificultades de todo orden que se sucedieron durante el año 1818 para organizar la escuadra, hubo varios actos de indisciplina debidos, entre otras razones, al incumplimiento de los pagos y a la disparidad de nacionalidades en las tripulaciones, prevaleciendo, entre los elementos más capacitados, los ingleses y estadounidenses, que miraban con displicencia a los bisoños elementos nacionales. Uno de los hechos más graves ocurrió cuando el comandante de uno de los buques, de nacionalidad extranjera, que era además el jefe de la flotilla, cometió un grave acto de indisciplina, por lo que se dispuso su relevo. Asumió un nuevo comandante, a la vez que el capitán de marina de primera clase Manuel Blanco Encalada fue nombrado como Comandante en Jefe de la Escuadra, siendo reemplazado como Comandante General de Marina por el capitán de corbeta Juan José Tortel. Estos hechos ocurrieron en septiembre de 1818. Con ellos se comprueba que este último oficial, de menor graduación, no tenía el mando de toda la Armada, pese a la denominación de su cargo.

En el mes siguiente se produjo la primera salida a la mar de la escuadra y tuvieron lugar las acciones significativas iniciales en que tomó parte esta fuerza. En diciembre de 1818 llegó

a Chile el marino escocés Thomas Alexander Cochrane, contratado por el Gobierno para hacerse cargo de la escuadra con el grado de Vicealmirante. Blanco Encalada, en un enaltecedor gesto, permaneció a sus órdenes como segundo en el mando. Así dio inicio a ese período de brillante acciones navales que contribuyeron tan decisivamente a la consolidación de la independencia de Chile.

En lo referente a la orgánica, en la misma época fue confirmada una tradición, especialmente válida en tiempos de guerra, en la que el Comandante en Jefe de la Escuadra recibía órdenes del Gobierno y con éste se entendía directamente. El cargo de Comandante General de Marina acentuó carácter de mando sobre las unidades y actividades terrestres de la Armada de Chile, siguiendo en esto las ideas que hemos encontrado en las Ordenanzas españolas vigentes en la época. Esta realidad presentó problemas, precisamente en tiempos de conflictos bélicos y en especial en la Guerra del Pacífico.

Después de la Guerra Civil de 1891 el Comandante en Jefe de la Escuadra, Capitán de Navío Jorge Montt Álvarez, quien luchó por el bando triunfante del Congreso, asumió la primera magistratura. Al término de su mandato fue designado por el Gobierno que lo sucedió, para estudiar la organización de las fuerzas navales y terrestres europeas, para lo cual viajó por Europa. A su regreso impulsó las reformas que, por intermedio de una ley (3), cambiaron completamente la organización de la Armada. Fue creado el cargo de Director General de la Armada, con claras atribuciones sobre el total de la institución, tanto en tierra como a flote. Cesó desde entonces el entendimiento directo entre el Comandante en Jefe de la Escuadra y el Gobierno y la Armada pasó a tener un mando único en toda circunstancia, con la siguiente excepción que confirma la regla. En efecto, durante el primer Gobierno del General Carlos Ibáñez del Campo (1927-1931) fue eliminado el cargo de Director General de la Armada y el mando de la institución volvió a ejercerlo el Presidente, a través del Ministro de Marina, quien impartía las órdenes directamente al Comandante en Jefe de la Escuadra y a los de Apostaderos Navales (hoy zonas navales). La ley que dispuso esta modalidad (4), muy parecida a las de las ordenanzas españolas, fue derogada en 1931. Desde entonces la Armada tuvo un mando único que respondía ante el Ejecutivo bajo la denominación de Director General de la Armada y a contar de 1938 como Comandante en Jefe de la Armada.

Las últimas disposiciones de las Ordenanzas españolas, referentes a asuntos de territorio marítimo, fueron derogadas recién en los años cincuenta del presente siglo. No puede negarse la importancia de esta influencia de casi ciento cincuenta años.

BIBLIOGRAFIA

1. Ordenanzas Generales de la Armada Naval, 1793. Parte vigente de las Ordenanzas Navales de 1748: Consejos de Guerra y Procedimientos Militares, pp. 851-899, en: Ordenanzas Generales de la Armada Naval, Impr. y Lit. Excelsior, de R. Abrines, Valparaíso, 1898.
2. Fuenzalida Bade, Rodrigo: *La Armada de Chile. Desde la alborada hasta el sesquicentenario*, Impr. de la Armada, Valparaíso, 1975.
3. Ministerio de Marina, Ley N° 1060 de 10 de agosto de 1898, pp. 202-211, en: Manual del Marino, vol 10, Impr. Cervantes, Santiago, 1901.
4. Decreto Ley N° 1077 de 14 de mayo de 1927, pp. 2015-2028, en: *Boletines de Leyes y Decretos del Gobierno*, vol. 2, Santiago, Dirección Jeneral de Talleres Fiscales de Prisiones, 1927.
5. López Urrutia, Carlos: *Historia de la Marina de Chile*, Edit. Andrés Bello, Santiago, 1969.