

LA ACTIVIDAD NAVAL DEL REINO DE CHILE*

Mario Barros Van Buren

*R*esulta casi convencional señalar los orígenes de la Marina de Chile en los días posteriores a la independencia nacional, cuando las naves pudieron izar la bandera del nuevo país y éste pasó a ser una entidad soberana y jurídicamente distinta dentro de la comunidad internacional. Incluso, se ha dicho que la Armada de Chile nace al ser capturado en Valparaíso el bergantín *Aguila* y encargársele la noble misión de traer al continente los prisioneros relegados en las islas de Juan Fernández.

Sin embargo, es preciso preguntarse si, en los casi tres siglos anteriores, el Reino de Chile, que no era de hecho una larga corniza marítima, había permanecido de espaldas al océano más grande del mundo y había hecho de su historia una gesta puramente terrestre. Por cierto que no. El país estuvo determinado, desde su nacimiento, por la actividad naval, aun cuando las guerras interiores contra el pueblo mapuche y la necesidad de explorar los territorios allende la cordillera hubieron de ocupar la atención de Virreyes y Gobernadores, nada de ello hubiera podido hacerse sin el apoyo permanente de las naves que, provenientes de España o del Perú, sostuvieron la conquista y más tarde, la colonización del país.

Cuatro son las áreas en que podría ser dividida la actividad naval del Reino de Chile, desde 1520 hasta 1810, y las cuatro se entremezclan de tal manera que resulta difícil marcar sus límites concretos.

La primera, que ocupa sin interrupciones los siglos XVI, XVII y XVIII, es sin duda la de las exploraciones y descubrimientos. La segunda,

también de carácter continuo y de permanente incremento, es el aprovisionamiento y apoyo de las fuerzas expedicionarias, y, más tarde, a través del Real Situado, de las ciudades chilenas y de las fuerzas militares que operaban desde ellas o en su defensa. La tercera es el comercio, con la infinita gama de variedades que va desde el simple transporte de materias primas hasta la compraventa habitual de los empresarios navales, pasando por el transporte de pasajeros, el funcionamiento de los correos reales, la industria de los astilleros y el contrabando, que en los siglos XVII y XVIII ocupa un lugar importante en la economía nacional. La cuarta área es la defensa del Reino, ya sea apoyando a las fuerzas militares que operan en el territorio nacional contra el mapuche, ya sea protegiendo los puertos de la costa del enemigo exterior y, si es posible, batiéndolo en el mar abierto y rechazando sus desembarcos y aviullamientos.

Todas estas áreas conforman una enorme tarea de dos siglos y medio, en la que el pueblo chileno se acostumbró a hacer del mar un medio habitual de vida, comunicación y subsistencia, tan determinante para su existir como nación, como podía serlo la agricultura, la minería o la propia administración imperial de la cual era parte.

Si bien la Marina de Chile nace, efectivamente, en el momento en que sus naves pueden enarbolar la bandera patria, los elementos que son esenciales para dar a esta forma jurídica y militar su propio sentido, venían de mucho. En efecto, en 1810, Chile había sido el camino obligado de la navegación intercontinental de

* Conferencia pronunciada en la Academia Chilena de la Historia, como un homenaje de este alto instituto al Mes del Mar y a la Armada de Chile.

Europa a América y, más tarde, la puerta siempre abierta del avance europeo hacia el océano Pacífico, la Polinesia, Nueva Zelanda, Australia, Filipinas y las costas orientales del Asia. Chile había sido también el campo de batalla natural que el poder marítimo español debió disputar al enemigo europeo que, ya fuese a través de escuadras regulares o de filibusteros, corsarios o piratas, aparecieron ante nuestras costas para arrebatarnos a España el comercio marítimo americano y sus riquezas naturales. Chile fue, asimismo, un permanente proveedor de los elementos náuticos, de jarcias y metales, de maderas y de fondeaderos y, lo que es más importante, de tripulaciones, las que a fines del siglo XVIII ocupaban un total humano superior en cuatro veces al del ejército de tierra.

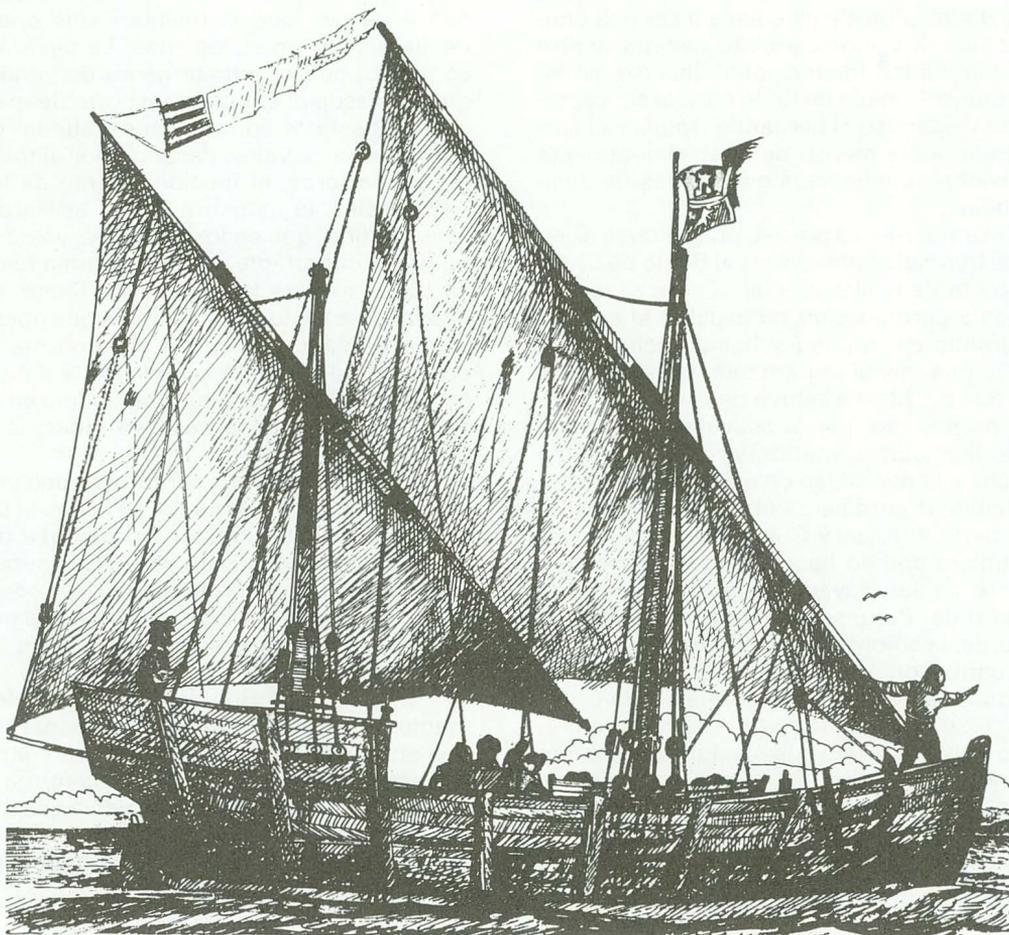
Todo esto conformó una plataforma, tanto vocacional como técnica, que aglutinó elemen-

tos naturales y geográficos de gran valer, los que maceraron una tradición muy sólida, sin la cual la ímproba labor de O'Higgins, Zenteno y Lord Cochrane habría sido enormemente más difícil.

Para conocer, a rasgos muy amplios, la historia naval de Chile con anterioridad a nuestra independencia, seguiremos el orden de estas áreas, sin pretender, ni con mucho, abarcar un período de doscientos sesenta años con todos sus detalles, los que darían materia para varios volúmenes.

Las exploraciones y los descubrimientos

La conquista y colonización de Chile es ya, de por sí y desde el primer día, una operación mixta, náutica y militar. Tanto Almagro como Valdivia hicieron acompañar sus columnas



El "Santiago"

expedicionarias por sendos apoyos navales, los que traían desde el Perú los pertrechos necesarios para mantener los esfuerzos fundacionales y mantener abierta, por la vía del mar, la comunicación entre el virreinato y las tierras recién descubiertas. En este sentido el barquiuelo *Santiago* (denominado "Santiaguillo" por el humor de sus contemporáneos, debido a su pequeñez), es un hito importante de nuestra historia naval y debe ser recordado como un precursor.

En 1542, don Pedro de Valdivia ordenó la construcción de un barco en la desembocadura del río Aconcagua, el que fue quemado por los indios. El conquistador, sin embargo, no cesó y en 1544 teníamos ya la primera nave construida en Chile. Era un pequeño patache de 8 tripulantes. Fue destinado a cabotaje entre Valparaíso y Coquimbo. No está claro para los historiadores si esta es la nave que Valdivia encomendó a Diego de Rojas, en la cual exploró la costa de la zona central y aun viajó al Perú.

Es importante recordar, en los años de la conquista, al navío *San Pedro*, embarcación mucho mayor puesta bajo el mando de Juan Bautista Pastene, de quien Valdivia dice al Rey: "El Capitán piloto y señor del navío y que le trujo, después de Dios, y guió aquí, se llama Juan Bautista Pastene, genovés, hombre muy práctico de la altura y cosas tocantes a la nave-

gación y uno de los que mejor entiende de este oficio, de cuantos navegan esta mar del sur, persona de mucha honra, fidelidad y verdad".

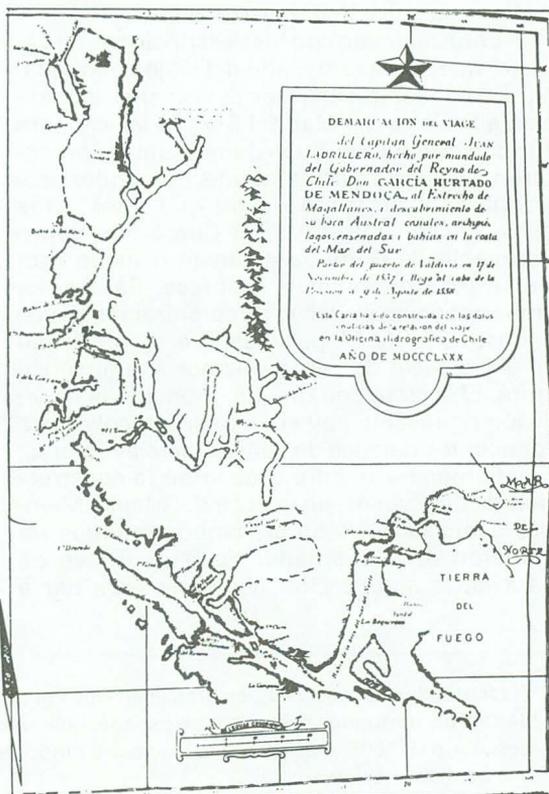
Pastene, a quien Valdivia designó como Capitán General de Mar o Almirante del Mar del Sur, tomó posesión, en nombre del Rey y de Valdivia, de numerosos puertos de la costa sur del país, especialmente del que hoy lleva el nombre del conquistador y que tanta importancia estaba destinado a tener en la defensa del reino.

En 1549 se dio un paso más al construir una fragata con capacidad para 30 tripulantes. En 1566 fueron construidos dos bergantines, uno de ellos con los despojos del navío *San Jerónimo*, que había encallado en la costa. Entre 1543 y 1557 habían sido construidas en Chile 17 naves, todas ellas destinadas, principalmente, a los descubrimientos y a las exploraciones.

De todos estos barcos es importante recordar el de Francisco Ulloa, a quien se encargó la difícil misión de "buscar los confines australes de esta tierra". Ulloa zarpó de Valdivia en octubre de 1553 y el 8 de noviembre entró en el estrecho de Magallanes, el que exploró



Juan Bautista Pastene



Carta del estrecho de Magallanes hecha por Juan de Ladrillero

parcialmente. A esta heroica tentativa de buscar una vía de comunicación con el Mar del Norte (o Atlántico), siguió la de Juan de Ladrillero, en las naves *San Luis* y *San Sebastián*, acompañado del piloto Francisco Cortés Ojea, quienes recorrieron el estrecho en su totalidad regresando a Valdivia en octubre de 1558.

En 1567 destaca el nombre de Hernando Lamero y Gallegos de Andrade. Este marino fue piloto en la expedición que Alvaro de Mendaña realizó ese año al océano Pacífico, para tomar posesión de las islas Salomón. Aun cuando esta expedición zarpó del Callao, el nombre de Lamero está muy vinculado al mar chileno por las numerosas misiones que le fueron encomendadas al sur del país y por su asociación con el navegante Juan Fernández, uno de los hombres más notables en la historia naval de Chile.

Juan Fernández no sólo descubrió, en 1574, las islas que hoy llevan su nombre, sino que modificó completamente el sistema de navegación entre Chile y Perú, alejando a las naves de la costa a fin de aprovechar el sistema de vientos que Lamero ya había observado en sus viajes. Con esto acortó en dos tercios el tiempo de travesía entre Valparaíso y el Callao.

Entusiasmado con las descripciones de Lamero, que había regresado del viaje de Mendaña, Fernández resolvió organizar una expedición a las islas del Mar del Sur. Se asoció para ello con el industrial Juan Jufré y juntos comenzaron a trabajar discretamente. Fernández acariciaba este proyecto desde que años atrás había hecho amistad en el Cuzco con Pedro Sarmiento de Gamboa y habían resuelto asociarse para enfrentar la empresa. Sarmiento, empecinado en su deseo de colonizar las costas del estrecho de Magallanes, fue reemplazado en el proyecto de Fernández por el empeñoso Jufré. El secreto con que fue montada la expedición representa hoy el más serio escollo para conocer los detalles de esta notable aventura.

Fernández y Jufré ordenaron la construcción de dos barcos, en la boca del Maule. Mientras avanzaban las obras, ambos marinos requirieron del Gobernador de Chile, Bravo de Saravia, la autorización necesaria para dar a

esta navegación el carácter oficial. La petición fue despachada a Lima el 26 de noviembre de 1575; el Virrey autorizaba el zarpe. Las tripulaciones de los barcos fueron enganchadas en Chile.

Los autores ingleses Dabrymple y Burney señalan como fecha de partida octubre de 1576. Algunos años más tarde, en un memorial al rey Felipe III, fechado en 1613 y complementado en 1617, el funcionario Juan Luis de Arias informaba que Juan Fernández había descubierto "e recorrido costeano" unas islas muy grandes, que responderían, por su descripción, a lo que hoy conocemos como Nueva Zelanda. Este descubrimiento, efectuado desde Chile, había permanecido en secreto por el hecho de que tanto Jufré como Fernández pensaban repetir la expedición. La muerte de ambos puso fin a este proyecto, que sólo habría de ser recordado por Arias, cuarenta años más tarde, sin aportar ningún detalle, y al que las Cortes de Lima y de Madrid no parecieron haber dado una importancia especial. Hoy se ha comenzado a investigar con mayor propiedad a través de la documentación existente en el Almirantazgo británico y en los antecedentes dejados por el capitán James Cook, que alude directamente a la aventura de Fernández¹.

Las expediciones que se suceden a lo largo de los siglos XVII y XVIII zarpan, en numerosas ocasiones, de puertos chilenos y son reveladoras de la intensa actividad naval que existía en el Pacífico sudamericano. Si bien estos viajes fueron protagonizados, en gran parte, por extranjeros (Lamaire, Schouten, exploradores del cabo de Hornos, el padre Feuillie, Frezier, Bouganville, Byron Wallis, Carteret, Cook, La Perouse, Vancouver y otros), no faltaron las dirigidas por navegantes españoles o al servicio de España, las que tomaron a Chile como base de sus expediciones o, por lo menos, recalaron en nuestro país para explorarlo y avituallarse².

El siglo XVIII presenció una intensa actividad naval en el océano Pacífico, generalmente de carácter científico. Era el siglo de la Ilustración y las ciencias constituían la noble obsesión de las Cortes y de los institutos especializados de Europa. España no se quedó atrás. En 1735,

¹ El historiador francés Jacques Brosse atribuye el descubrimiento de Nueva Zelanda al piloto Pedro Fernández de Quiróz, portugués al servicio de España, quien, bajo el auspicio del Virrey del Perú, Marqués de Monterrey, descubrió en 1605 unas islas a las que denominó "Del Espíritu Santo" y cuya descripción también corresponde a la de dicha nación austral.

² No hemos mencionado, entre estas expediciones, la de Pedro de Sarmiento de Gamboa, porque si bien su objetivo fue el poblamiento de las tierras ribereñas del estrecho de Magallanes, la empresa fue organizada en España y su desdichado final no aportó ningún elemento positivo ni a Chile ni al Imperio.



Antonio de Ulloa



Jorge Juan

Jorge Juan y Antonio de Ulloa realizaron sus dos viajes inspectivos que dieron buena cuenta del estado y administración de la América indiana de aquellos días³. En 1781, Hipólito Ruiz y José Pavon realizaron una misión semejante, con interesantes observaciones geográficas y una excelente cartografía. En 1785, idéntica labor llevaba a cabo el navegante Antonio de Córdoba. Tres años más tarde, Alejandro Malaspina, italiano al servicio de España, pasó por las costas chilenas en su célebre viaje por América y la Oceanía. Nombres importantes como Felipe Bauzá y José Espinoza deben ser recordados con mucho mérito y justicia en este período y en relación con el Reino de Chile.

Hasta aquí los expedicionarios que zarparon de otros puertos —generalmente europeos— recalaron en Chile y describieron parcialmente al país.

Hay, sin embargo, una vasta gama de marinos que montaron sus expediciones en nues-

tros puertos y zarparon desde ellos para cumplir misiones cartográficas y científicas de importancia. En este sentido, la isla de Chiloé aparece como epicentro importante de estas empresas y la literatura especializada de la época la destaca como un centro naval de gran relieve. Desde allí zarpó en 1767 la expedición de Pedro Mansilla y Cosme Ugarte, así como, un año más tarde, la de Hipólito Machado; ambas, con fines cartográficos.

Lugar aparte merecen las dos expediciones de José de Moraleda y Montero, que nos dejó una de las más completas descripciones de la costa austral chilena. Chiloé fue su centro de operaciones, por lo que es de suponer que por esas fechas la isla contaba con los elementos humanos y las instalaciones portuarias indispensables para este tipo de expediciones. Los viajes de Moraleda, cuyo interés no decae en los días de hoy, tuvieron dos etapas bien marcadas: Los que realizó entre 1787 y 1790 y

³ Ver el artículo "La Flota del Mar del Sur", del mismo autor, en *Revista de Marina* N° 3/1985, p. 306.

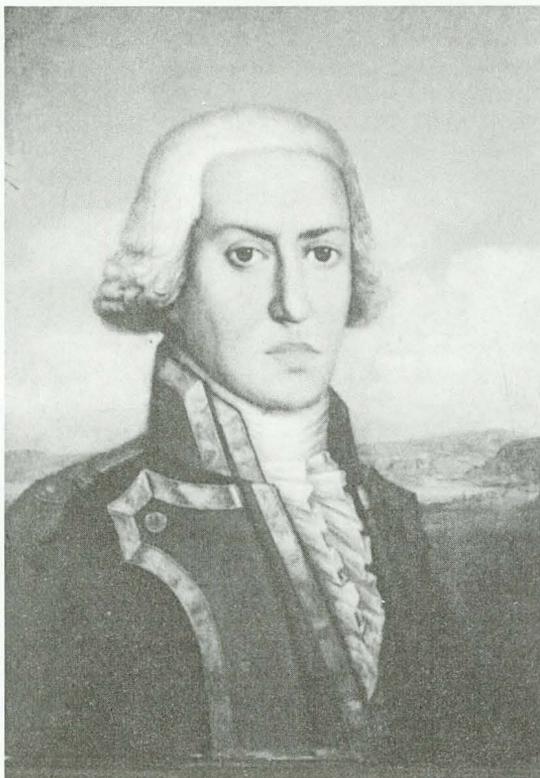
el que hizo en 1793⁴. Moraleda, un marino de relieve universal, más tarde fue designado Director de la Escuela Náutica de Lima. Chile ha honrado su recuerdo bautizando con su nombre uno de los canales de la región.

No es posible cerrar este sumario de las expediciones que caracterizaron una de las cuatro áreas de la actividad naval del Reino de Chile, sin mencionar los trabajos cartográficos de José Ignacio Colmenares y de Mariano Isarbirivil, cuya excelencia les hace útiles hasta el día de hoy.

El apoyo a la conquista y colonización del Reino

La segunda área en que se desenvuelve la actividad naval del Reino de Chile es el aprovisionamiento y apoyo a la Capitanía General, tanto por parte de la Corona como del Virreinato. Este apoyo tuvo un carácter ordinario y otro extraordinario. El primero data de 1601 y tuvo como base la orden del monarca para financiar en términos permanentes al ejército profesional (llamado también Tercio de Arauco), a fin de mejorar las defensas del Reino de Chile, tanto contra los mapuches como contra los piratas y corsarios extranjeros. A este aporte se le llamó Real Situado y fue fijado inicialmente en 100 mil ducados, para ascender sucesivamente a 140 mil, a 185 mil, a 250 mil, para terminar, en tiempos del Virrey Amat, en la suma de 400 mil ducados.

El Real Situado era remitido cada año por mar, con los riesgos inherentes a la navegación de aquellos días. Varias veces, la nave que los traía zozobró y Chile quedó entregado a sí mismo. En un momento, el ejército de Arauco quedó impago durante ocho años. A esto debe añadirse el continuo malestar que producía en las autoridades de Santiago el hecho de que parte del Situado comenzó a ser remitido en especies, cargadas a precios altísimos en beneficio de los comerciantes de Lima y reduciendo el remanente metálico a límites inaceptables. El Gobernador de Chile se dirigió entonces al Rey, para pedir que el Situado fuese enviado en plata amonedada o en barras, directamente desde Potosí, a lo que el monarca accedió. A partir de 1685 estos fondos llegaron por tierra,



José de Moraleda y Montero

pero en circunstancias extraordinarias fueron embarcados secretamente en Arica, con destino a Valparaíso o a Concepción.

El apoyo extraordinario operaba en tiempo de grandes necesidades, emergencias o catástrofes, como lo eran los terremotos, las grandes rebeliones mapuches, las depredaciones de los piratas o la pérdida de los Situados ordinarios.

El comercio

Intimamente unida —a veces confundida— con el área de apoyo o aprovisionamiento está la actividad comercial. En los siglos XVI y XVII este comercio fue realizado casi exclusivamente con el Perú y a fines del siglo XVII, pero en escasa proporción, con las provincias

⁴ La figura de Moraleda ha sido significativamente reivindicada por la historiografía naval moderna. La documentación recogida por el Museo Naval de Madrid ha permitido al prestigioso historiador de temas náuticos don Hugo O'Donell y Duque de Estrada, Conde de Lucena, recopilar en su libro *El Viaje a Chiloé de José de Moraleda* (Ed. Naval, Madrid, 1990) los viajes de este ilustre marino. O'Donell es Capitán de Infantería de Marina y Vicepresidente de la Comisión Internacional de Historia Marítima.

trasandinas. Chile vendía a los comerciantes peruanos una serie de productos agrícolas y mineros, y recibía del norte mercaderías elaboradas y productos tropicales que, como el azúcar y el cacao, no se daban en el país. Durante estos dos siglos fue política invariable de los Virreyes reservar para Lima el monopolio de los productos europeos y su comercialización.

Para atender este comercio se dispuso, como término medio, de unas sesenta naves de distintos calados y tonelajes, cuyo tráfico variaba durante el año, dependiendo del tiempo, del riesgo de piratas, de la intensidad del intercambio, de la oferta y la demanda y, también, de la menor o mayor atracción que ofreciera, en cada temporada, la feria panameña de Portobelo. En esta actividad naval, sin contar los operarios de los astilleros ni los estibadores y sólo tomando en cuenta el sector territorial chileno, se hallaban comprometidos unos tres mil tripulantes, de variadas procedencias. Encina estima que dos tercios, a lo menos, eran chilenos; el resto se repartía entre españoles peninsulares, peruanos (generalmente mestizos) y mulatos costeños. A fines del siglo xvii comenzaron a embarcar esclavos negros procedentes de Panamá y Buenos Aires, que hacían este trabajo con gusto y habilidad. Los aborígenes rehuyeron, por regla general, la actividad naviera, contentándose con la pesca.

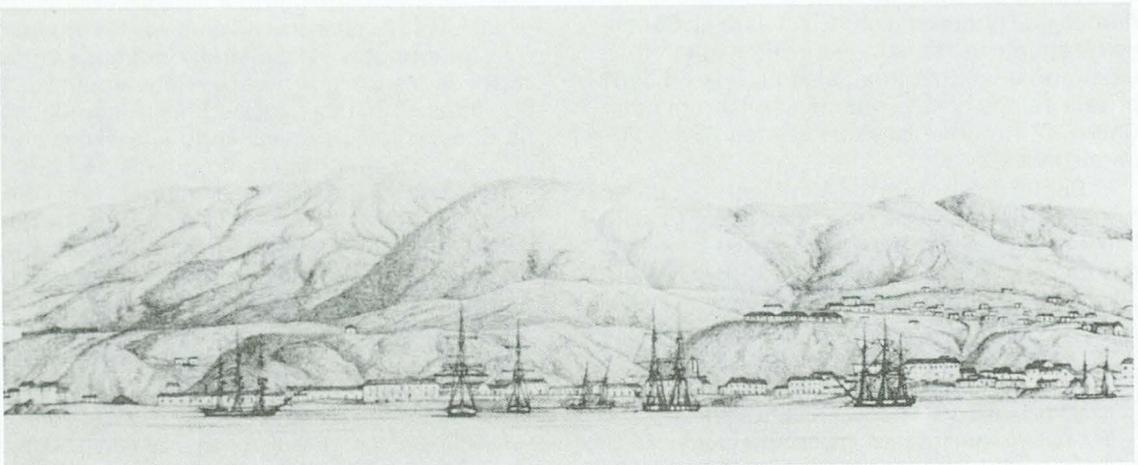
El comercio con Chile desde el Perú —más tarde desde Guayaquil y Panamá— se efectuaba a través de Valparaíso y Concepción, agregándose posteriormente Valdivia y San Carlos de Ancud.

La inmensa mayoría de las naves mercantes era de matrícula peruana. Resulta asombro-

so constatar cómo el agricultor chileno, consciente como estaba de la expoliación sistemática de que era objeto por parte de los transportistas del Callao, nunca intentó proveerse de naves propias y abaratar de esta manera sus exportaciones, aumentando sus utilidades. En cambio, descargaba sus energías escribiendo cartas y memoriales al Rey, algunos muy convincentes y sensatos, para protestar de esta situación, pero sin mover un dedo para remediarla por sí mismo. De los registros de Aduana se desprende que un 80 por ciento de los barcos que recalaban en Valparaíso eran de matrícula del Callao, un 10 por ciento lo era de España peninsular y otro 10 por ciento de otros puertos del Imperio o extranjeros autorizados.

El siglo xviii anunció grandes cambios en este sentido, en lo que se refiere a la variedad de origen de las naves mercantes, aunque no con respecto a la participación chilena en este tráfico. Los progresos de la navegación hicieron más comerciales y menos riesgosos los viajes intercontinentales. Esto permitió una mayor capacidad de carga en los navíos y la familiarización de los navegantes con las rutas australes, especialmente el cabo de Hornos. El comercio directo entre los puertos del Pacífico sur americano y Cádiz y una intensificación apreciable del tráfico terrestre a través de la cordillera, como consecuencia del aumento de las naves provenientes de Europa con destino a Montevideo y Buenos Aires, hicieron que el monopolio comercial del Perú se resistiera un tanto, pero distó mucho de desaparecer.

Al ser dictada en 1735 la primera reforma substancial a la antigua Ley de Navegación y autorizarse por ella a los armadores



Vista de Valparaíso hacia fines del siglo xviii

particulares a marginarse de las Flotas Reales de las Indias y de Barlovento, para adquirir la categoría de "navío de registro"⁵, el comercio a través del Atlántico y posteriormente a través del Pacífico adquirió mayor fuerza y la actividad naval de la costa chilena se hizo realmente intensa. Por tomar una fecha suficientemente documentada, puede decirse que la media de barcos fondeados en Valparaíso, en un día de octubre en 1749, era de veinte naves, y diez en Concepción.

Entre 1765 y 1786, dentro de las grandes reformas hechas por Carlos III a la Marina Real Española, fueron habilitados dieciocho puertos americanos para practicar el "libre comercio" y dieciséis puertos peninsulares para establecer intercambio directo con los dos primero⁶. "Considerando yo —dice el Rey en la Real Orden de Libre Comercio— que sólo un comercio libre y protegido entre los españoles y europeos y americanos, puede establecer en mis dominios la agricultura, la industria y la población a su antiguo vigor, determino franquear a varios puertos la navegación de Indias".

Junto con estas libertades, el Rey ordenó una rebaja general de impuestos y de gabelas que encarecían el libre mercado, con lo que si bien la Real Hacienda vio disminuidos sus ingresos por este concepto, por otro lado los vio incrementarse por la actividad del comercio y la revitalización de las industrias y de los puertos.

El 20 de enero de 1774 se autorizó a todos los puertos de América a comerciar entre sí, con lo que el flujo comercial a lo largo del Pacífico se hizo más y más intenso. A partir de esa fecha, Valparaíso quedó unido a Panamá por dos navíos de tráfico directo, soslayando —en forma parcial— al intermediario peruano. Al amparo de estas libertades no debe extrañarnos que por esos días se instalara en Santiago un agente de transporte de origen guatemalteco, don José Ramírez Saldaña, que en 1801 poseía ya dos barcos operando esta ruta entre Chile y Centroamérica y una veintena entre Valparaíso y el Callao.

Según un informe del administrador de las Aduanas Reales del Callao, don José Ignacio Lecuanda, el efecto inmediato de estas libertades fue que el precio del flete entre el virreynato y la España peninsular bajó de \$225 por tonelada

a \$85, considerando todos los impuestos; al efecto dice: "Esto se ha logrado al autorizarse la navegación por el Estrecho y el Cabo Austral y no tener que pasar ya las mercaderías por Portobelo y Panamá".

Por estos años y a la luz, sin duda, de las nuevas Ordenanzas, algunos comerciantes chilenos se interesaron por el transporte marítimo a nivel internacional. Don José Urrutia Mendi-buro, vecino de Concepción y suegro del Intendente Juan Martínez de Rosas, poseía una pequeña flota de seis naves para el tráfico entre Valparaíso y el Callao. Hay constancia que en 1811 ofreció uno de sus barcos —el *Nuestra Señora de Begoña*— al gobierno nacional, para que sirviese de base a una futura marina de guerra. El ofrecimiento no fue aceptado, tal vez por razones económicas.

Es preciso añadir, sin embargo, que las libertades comerciales trajeron también sus problemas. El primero y más voluminoso de ellos fue el contrabando. Al no ser permitido el tráfico mercantil a las naves extranjeras que deseaban operar entre Europa y las Indias sin una autorización especial —bastante engorrosa— de las autoridades de Sevilla, los comerciantes europeos utilizaron los permisos humanitarios de carácter internacional para que las naves de todas las banderas recalaran en cualquier "puerto cristiano", para refrescar sus tripulaciones y reavituallarse, y con este pretexto comprar y vender clandestinamente sus cargamentos. Los franceses, en especial, y posteriormente los norteamericanos, llenaron con sus mercaderías las ciudades indianas. Está comprobado que en numerosas ocasiones actuaron con la connivencia de las propias autoridades españolas. El contrabando llegó a institucionalizarse de tal manera que los mercaderes que lo practicaban se atrevieron a establecer agentes especiales de compra y venta en los puertos más importantes y a construir bodegas y almacenes de resguardo en sitios relativamente despoblados. El 30 de enero de 1804 la Intendencia de Concepción, aprovechando la presencia en el puerto de una fragata de guerra de la Real Armada del Mar del Sur, desmanteló una colonia norteamericana en la isla Mocha, la que bajo el pretexto de ser una recalada de balleneros practicaba un contrabando bien organizado.

⁵ El navío de registro era el autorizado para zarpar en forma independiente, siempre que "registrase" su carga en Cádiz, Huelva o Sevilla, probara ir artillado, con piloto mayor y un seguro de avería.

⁶ Los puertos americanos habilitados fueron: La Luisiana, Yucatán, Campeche y, un poco más tarde, Buenos Aires, todos los puertos de Chile, todos los del Perú y Ecuador (1778), Nueva Granada y Guatemala (1779), y en 1786, Méjico y sus dos costas.

La seguridad y la defensa del Reino

Llegamos así a la cuarta área de la actividad naval en el Reino de Chile; es la que tiene relación con la seguridad y defensa marítima del reino. Durante el siglo XVI la defensa naval con respecto al enemigo exterior fue considerada superflua. La enorme distancia entre Europa y Chile, primer punto de recalada de las naves que cruzaban el Atlántico, y el azaroso paso del estrecho de Magallanes —más tarde, del cabo de Hornos— hacían que las autoridades españolas no temieran al “inglés o al hereje de Holanda”, por cuanto se suponía que estas flotas, al llegar al océano Pacífico, lo harían en condiciones tan miserables que bastaría una “escuadra” de mercantes armados o las fortificaciones terrestres más elementales para desbaratarlas. Numerosos casos parecieron probar este juicio.

Pero Felipe II —el Rey Prudente— no lo vio así. El 17 de abril de 1581, en una Real Cédula decía al Virrey de Lima: “Conviene que los navíos en que se trae a la provincia de Tierra Firme la plata y el oro, vengan del Perú juntos y en forma de Armada, bien artillados y apercebidos para cualquier ocasión que se pueda ofrecer”. A esta orden añadió otra autorizando al Virrey para fundir cañones de bronce “de mar y de tierra”⁷.

La primera ocasión “que se pudo ofrecer”, por seguir la terminología del monarca, fue la aparición en aguas americanas del pirata Francis Drake, cuyos devastadores efectos fue una durísima lección para los que confiaban en la naturaleza como baluarte de su seguridad.

Las autoridades acordaron, entonces, crear una flota de carácter permanente, la que fue denominada Armada del Mar del Sur y se integró, como tal, a las diez Armadas y Escuadras que constituían, en conjunto, la Marina Real Española a lo ancho y a lo largo del globo terrestre⁸. Felipe II dio orden de que esta escuadra del Pacífico estuviera compuesta por “dos galeras y dos bergantines”. Las cuatro embarcaciones fueron construidas en Guayaquil, convertido ya por entonces en el más grande asti-



Francis Drake

llero de estas costas. Pero era evidente que el Rey no conocía el océano Pacífico. Las embarcaciones no sirvieron porque, como explicaba el Virrey, “las corrientes son muy grandes y la costa muy brava y de pocos abrigos y muy difíciles de sustentar, respecto a la gran falta de chusma”⁹.

Entonces fue ordenada la construcción de seis galeones y de tres fragatas. El primer galeón fue comprado a particulares. El Virrey Toledo, adelantándose a las órdenes del monarca, había ordenado en 1586 la construcción de otro. El sistema de convoyes en el Pacífico fue simultáneo con el del Atlántico y se cree que el primero realizado bajo la protección de la Armada lo fue en 1591, si bien los mercaderes de Lima navegaban en conjunto desde 1578.

Los comienzos de la Armada del Mar del Sur, en cuanto a infraestructura administrativa,

⁷ Recopilación de Leyes de Indias, libro IX, título XLIV, Ley 5ª.

⁸ La primera Reorganización General de la Marina fue hecha en el siglo XVII, bajo el reino de Felipe IV, la que quedó distribuida así: Flota del Almirantazgo de Dunkerke, en el canal de la Mancha; Flota del Mar Océano, con sede en Lisboa; la Flota de Guarda de la Carrera de las Indias, con sede en las islas Azores; Flota de Guarda del Estrecho, con sede en Cádiz; Escuadra de Galeras de España, con sede en Cartagena; Escuadra de Galeras del Duque de Tursi, con sede en Génova; Escuadra de Galeras de Messina, con sede en Sicilia; Escuadra de Galeras de Nápoles; Flota de Barlovento, con sede en Veracruz; Armada del Mar del Sur, con sede en el Callao; Escuadra de Paucos y Galeras, con sede en Manila. En total 127 navíos de guerra y 300 mercantes artillados.

⁹ Contaduría General de Lima, 16 de abril de 1591.

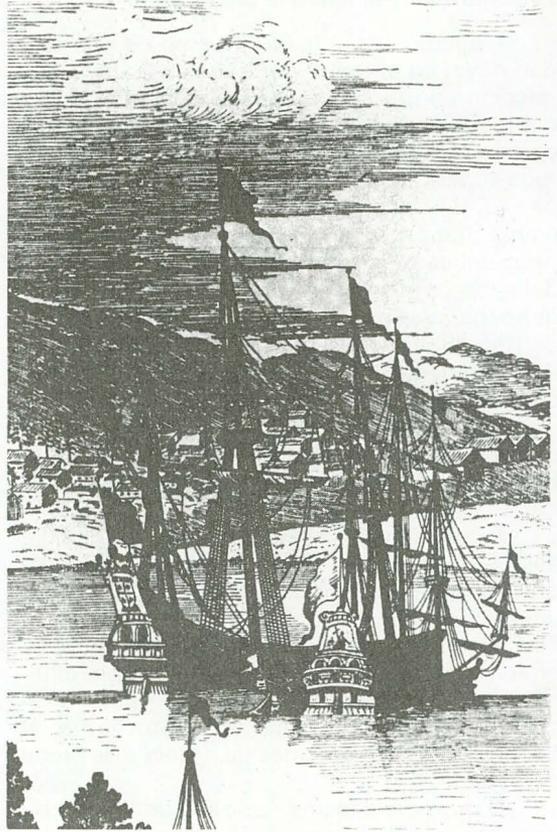
fueron muy modestos. En 1608 tenía un solo funcionario, don Hernando Ortiz. Más tarde, esta planta se elevó a cuatro, pero en 1610 se radicó la administración de la Armada en las Cajas Reales.

En 1616 fue creado un contingente de carácter permanente en el Callao, "destinado al servicio de la Armada". El contingente se compuso de cinco compañías de infantería. Con esto el Callao se constituyó en "presidio", lo que en esa época equivalía a "fortaleza naval". Esto se confirma con el informe titulado Noticias Generales que han tenido las armas de esta ciudad, Presidio de El Callao y Real Armada, al decir, "el fin principal para que se crearon estas compañías fue para navegar".

Lo normal es que 300 hombres del "presidio" estuvieran embarcados, entre 10 y 11 meses cada año, rotando las compañías. Fue dictado un reglamento muy completo para la Armada, distinguiéndose entre "oficiales", "tripulantes" y "chusmas". Los oficiales fueron divididos en "los oficiales de mar" y "los oficiales de guerra". Donde iba el general, se llamaba "nave generala" o navío insignia. Donde iba el "Almirante", se llamaba "nave Almiranta" y era la segunda de la formación.

La Armada fue siempre muy activa. Su principal ocupación era el resguardo de las costas del virreinato y la protección de los convoyes a Panamá con "la plata y el azogue de Potosí". En la primera tarea se consultó, a partir de 1603, el traslado del Real Situado a Chile y así no era extraño ver "barcos de guerra" o "mercantes artillados" en los puertos chilenos, los que, como dice un informe de 1615, "hacían aguadas y completaban sus tripulaciones", lo que revela una proporción de chilenos embarcados, la que fue subiendo en los siglos siguientes.

En 1619 y 1623 la Armada fue administrada mediante contratos con particulares; este contrato era llamado "Asiento". Los contratistas pagaban la mantención de los barcos y el salario de las tripulaciones, a cambio de una suma alzada y el derecho a cobrar los impuestos reales de navegación. En este último año, el Virrey Marqués de Guadalcazar terminó con este sistema, porque los contratistas habían convertido las naves de guerra en verdaderos transportes mercantes. La sobrecarga de los



Naves de una Armada de Indias

barcos, con las cubiertas llenas de bultos, cajones, barricas y animales, constituían un verdadero peligro para la estabilidad de la embarcación y un estorbo manifiesto para su defensa y maniobrabilidad. Pese a las severas reglamentaciones de las autoridades, este mal sólo pudo ser controlado —no del todo— cuando la Armada Real asumió la defensa de los convoyes y asignó a los buques mercantes un rol de apoyo.

En general, la Armada Real nunca pudo liberarse del todo de sus dependencias del sector privado¹⁰. Habiendo sido creada para defender riquezas y soberanía, era forzoso que atendiera por igual ambos objetivos, los que a veces aparecían como estrechamente enlazados. En su larga historia de tres siglos, la Armada del Mar del Sur siempre estuvo integrada

¹⁰ Ni en América ni en Europa. El Ministerio de Marina, en Madrid "registró" y contribuyó a artillar sobre 300 naves de apoyo, todas mercantes, para integrar sus flotas, incluyendo en este "registro" a todas sus tripulaciones. Esta política fue muy resistida por los armadores y comerciantes, aunque en la mayor parte de los casos favorecía su propia seguridad.

parcialmente por barcos mercantes, bien o mal artillados, y por tripulaciones de todo tipo, desde marineros profesionales, generalmente peninsulares, hasta simples pescadores y aun esclavos.

Dos fueron los problemas fundamentales que debió encarar la Armada del Mar del Sur en su labor: El de las tripulaciones y el de los buques de apoyo. Vale la pena que los tratemos brevemente.

En 1684 el Virrey del Perú, Duque de la Palata, escribía al Rey: "Quisiera, señor, no verme obligado a responder a este despacho por no aumentar el cuidado en que vivo, reconociendo que es imposible ejecutar lo que V.M. manda, porque no hay gente que se quiera aplicar a servir ni por mar ni por tierra, y en los navíos de V.M. con toda la diligencia que he puesto para la ocasión de salir a buscar al enemigo, no he podido llenar la tripulación de marineros y artilleros españoles, con que se reconocerá cuanto más dificultoso será para los navíos mercantes, y si éstos se valen de negros y de indios, y se contentan con hallar un contra-maestre español o mestizo, y el querer obligarlos a salir a navegar con otra gente es imposibilitar el comercio y cerrar los puertos"¹¹.

El segundo problema fue el de las naves de apoyo, término que por aquellos años se refería a los mercantes armados. Los comerciantes, como veremos, se resistían a convertir sus barcos en naves de guerra. Pese a la negativa experiencia del pasado, la Corona quería que los armadores y mercaderes asumieran también su cuota de responsabilidad en la defensa de sus propias riquezas. Antes que suprimir el apoyo privado, la Casa de Contratación de Sevilla, primero, y la Secretaría de Marina, más tarde, prefirieron insistir en él, mejorando su operatividad y haciendo más exigentes los requisitos militares.

Es así como se ordenó a todos los astilleros del Imperio de no construir naves que no pudieran portar cañones. En el Virreinato del Perú se constató que, del casi centenar de naves que hacían el comercio regular a sur y a norte, sólo catorce estaban en situación de llevar artillería. Con la reforma, unos sesenta bu-

ques quedaron con capacidad para cooperar con la defensa general. La medida fue muy impopular, pues la artillería limitaba el espacio de carga debido a que, además de las piezas propiamente dichas, debía dar lugar a una santabárbara —con el riesgo consiguiente— a las dependencias necesarias para los artilleros y los alimentos para ellos. Esto, si es que las autoridades no embarcaban tropas de infantería destinadas a rechazar los abordajes, lo que hacía más gravoso el problema. Como decía Pérez-Mallaina: "Los armadores preferían correr el riesgo hipotético de ser robados por los piratas a hacer frente al seguro desembolso de comprar armas con que defenderse"¹².

En 1680 el Virrey, consciente de las graves limitaciones que la Real Armada presentaba por estos conceptos, dictó un nuevo Reglamento General que determinó el orden de operaciones de la flota para el caso de combate. En este reglamento quedó definitivamente establecido que la Armada era un medio de defensa y que sólo en ocasiones muy específicas y en evidente superioridad, podía actuar como fuerza ofensiva. "Si el enemigo ataca —decía la ordenanza— la Armada debe interponerse entre el agresor y los mercantes. Si el enemigo es muy superior, ha de formarse un semicírculo con la capitana y la almiranta en las alas y todos juntos han de defenderse".

El incremento constante de corsarios, piratas y aun flotas regulares de enemigos de España, obligó a los Virreyes a reforzar la Armada hasta un nivel tal que, en 1715, al estallar la guerra entre España y Francia, la Corte de Madrid envió al Pacífico a dos Almirantes de primera categoría, Bartolomé Nodinzin y Blas de Lezo, con una flota de seis navíos, los que además de sus tripulaciones traían 67 oficiales peninsulares para hacerse cargo de la reorganización de la Armada del Mar del Sur y de la instrucción del personal criollo.

Entretanto, los astilleros de Guayaquil funcionaban activamente y es así como en 1654 y 1753 fueron lanzados al agua galeones de 1.300 toneladas, con un artillado que iba de 40 a 60 cañones. Algunos de estos barcos resultaron tan buenos que Blas de Lezo asegura que

¹¹ El Virrey se refería, sin duda, a la situación del Callao, Ilo y Arica, pero no a otros puertos de su jurisdicción, donde el interés por embarcarse era manifiesto. Está documentalmente probado que varias veces los navíos del Rey fueron enviados a Valdivia y Chiloé "a completar tripulaciones". Lo mismo se ha comprobado respecto a Panamá. En 1811, al producirse el movimiento emancipador, 8 mil marineros chilenos navegaban bajo pabellón real (Joaquín Campino).

¹² Pérez-Maillana, Pablo y Torres Ramírez, Bibiano: *La Armada del Mar del Sur*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, p. 24 y siguientes.

duraban tres veces más que uno hecho en Europa. Se estimuló también la fabricación de cañones con cobre chileno. En total, en ese período fueron fabricados 310 cañones, de los cuales la Armada ocupó 140. El resto fue distribuido entre los fuertes del Callao, Valparaíso, Valdivia y la isla guayaquileña de Puna.

Estas medidas no eran exageradas. La presencia de las flotas enemigas se hizo muy intensa. El daño causado a los puertos y la navegación comercial en estos mares fue enorme. A las correrías de Drake es preciso añadir las de Cavendish, Merrick, Hawkins, Spilberg, L'Hermite, Brouwer, Narborough, Sharp, John Cook, Anight, Davis, Anson, Strong y varios más, tanto ingleses como holandeses. Algunos de esos enemigos representaban fuerzas considerables, no sólo por su audacia y su destreza, sino también por su volumen. L'Hermite, por ejemplo, comandaba una flota de 11 naves, con 244 cañones y 1.039 hombres de tripulación. Su misión no era sólo dañar al comercio español, sino invadir, creando puestos de aprovisionamiento y aun de colonización, arrebatando a España secciones estratégicas de su territorio.

La reacción de los Virreyes fue siempre defensiva¹³ y, en ocasiones, tardía. Hace una excepción notable el Virrey Marqués de Manceira, quien ordenó la fortificación de Valdivia y la preparación de la flota, con requisa de mercantes, pues había tenido noticias de los planes de Holanda de tomar posesión de aquella zona y de ocupar Chiloé.

El 31 de diciembre de 1644 la Armada zarpó del Callao con 12 galeones de 1.150 toneladas cada uno, 188 cañones y mil tripulantes, bajo el mando de su hijo don Antonio Sebastián de Toledo y Leiva, quien traía orden de "buscar al enemigo y destruirle donde quiera le encon-

trase". Toledo llegó a Valdivia el 6 de febrero de 1645. Cuando los holandeses aparecieron no intentaron hacer frente a esa fuerza y se retiraron. Toledo dejó dos galeones de estación en Valdivia, los que permanecieron allí por muchos años.

Para combatir el contrabando, el Virrey prefirió negociar con armadores privados, a cambio de compartir la presa. La medida probó ser efectiva, si bien no puede ser calificada de regular. Surgió así una especie de "corsario de tiempo de paz", muy difícil de controlar. Es así como entre 1717 y 1729 fueron contratados los servicios del oficial francés Jean Nicolas de Martinet, quien poseía cuatro barcos bien armados. Premunido de una autorización del Virrey, Martinet combatió el contrabando con ferocidad, sin distinguir banderas, pero nunca pudo eliminarlo.

El Reino de Chile fue especialmente protegido por la política naval española, debido a su posición estratégica. Las fortificaciones de Valdivia eran, en buena medida, mejores que las del Callao. Valparaíso fue artillado por el Gobernador José de Carro y existió un proyecto para fortificar Coquimbo, que no alcanzó a llevarse a cabo. El país parece haber demostrado desde sus primeros años una cierta vocación marítima, en las capas populares. Fue, sin duda, un gran proveedor de tripulaciones. En la segunda mitad del siglo XVIII jóvenes chilenos comenzaron a hacer sus estudios en la Escuela Náutica de Lima y, al fin del siglo, en la de Cádiz; dos de ellos, Francisco de la Lastra y Manuel Blanco Encalada, tuvieron destacada actuación en nuestra vida republicana. Otros, cuyos nombres no conocemos, permanecieron en la Armada Real y en su servicio debieron ser dispersados por todas las latitudes del Imperio, como era común en la tradición naval de España.

* * *

¹³ Esta aseveración es efectiva con respecto a la mayoría de los Virreyes, pero no lo es si se estudia la actitud de los Almirantes de la Armada. El español Tomás Palavicino, que conducía el Quinto Real a Panamá y una enorme flota de naves mercantes, sabiendo que el pirata inglés Davis no se atrevía a atacarlo, desembarcó el oro en tierra y le dio cara en una batalla furiosa, deshaciendo las líneas inglesas, hundiéndole varias naves y haciéndole huir hacia la Oceanía.