

VISIONES E INTUICIONES HISTORICAS EN EL PERFIL OCEANICO DE CHILE *

Mario Arnello Romo

En un largo proceso que nos ha tomado siglos, desde la llegada de nuestra cultura a esta tierra nueva, y milenios si incorporamos a los grupos humanos llegados anteriormente, los hombres que habitamos la extendida y variada geografía chilena estamos recién comprendiendo y construyendo el perfil oceánico de Chile.

En efecto, y aún cuando la conciencia marítima chilena pueda empaparse con los ejemplos tan valiosos y el rumor marinero de las grandes gestas nacionales unidas indisolublemente al mar chileno, es un hecho, tal vez, incontrovertible, que existe en la mentalidad de los chilenos -en forma dominante a lo largo de toda nuestra historia y prehistoria- el ser de tierra adentro. A través del tiempo, las grandes masas de la población del país han hundido sus raíces en la tierra, han poblado densamente el interior del territorio y, aún cuando hayan vivido junto al litoral, lo han hecho mucho más con esa mentalidad de tierra adentro que con el espíritu abierto a los inacabables horizontes oceánicos.

Sólo han sido lúcidas excepciones las de aquellos que, en las diversas épocas y en las distintas latitudes de la geografía chilena, han convivido esencialmente con el mar. Y más excepcionalmente, aún, los que han navegado vitalmente o con su visión histórica.

En la tan poco conocida prehistoria de los pueblos de esta geografía, aparecen nítidas connotaciones de aquellos que dominaban las montañas, o los desiertos y sus escasos oasis, o los valles encerrados, o las amplias llanuras estrechadas de bosques catedrales y selvas frías, lagos y volcanes. En el litoral norte, mientras subsisten las expresiones trascendentes de la cultura del Chinchorro y de otras andinas, muy poco queda

de la de aquellos audaces pescadores que en balsas de cuero de foca infladas, desafiaban el mar y luchaban por pescar grandes peces o cazar focas y ballenas. En el litoral central y sur la relación con el mar se reducía fundamentalmente a la pesca de orilla y a marisquear en las playas y roqueríos, y sólo la extrema necesidad los impulsaba a enfrentar el mar en pesadas canoas de tronco ahuecado con fuego y piedra filuda.

En el finis terrae del continente, los grandes pueblos nómades, sostenidos en la caza del guanaco, eran asimismo de tierra adentro. Pero allí, en la más dura e inhóspita geografía chilena, existía la gran excepción: eran los pueblos navegantes del extremo austral, con sus canoas de tablas unidas y embadurnadas, que navegaban los archipiélagos, fiordos y canales; eran los nómades del mar y del frío, del viento, la lluvia y aún la nieve, forjando la más redonda cultura de la foca pero, también, la más triste y la más trágica.

Con todo, nadie surcaba el océano. Era el umbral infinito... Y, por lo tanto, cerrado. Sólo en el vértice occidental del espacio planetario chileno, en la isla Rapa Nui, un pueblo polinésico -capaz de navegar siguiendo los vientos inusuales y separándose de las grandes corrientes- pudo descubrir esa tierra volcánica, aislada, ombligo en la vastedad oceánica del mundo. Y allí quedó. Desarrolló y agotó su prodigiosa cultura, estructurada para su vida en esa soledad y aislamiento y cuyos signos externos aún sorprenden, pero no navegó más en el inacabable océano.

La historia universal y moderna -que la civilización occidental impulsó, si no engendró-, entró navegando al desconocido océano Pacífico en los barcos y velas de la Hispanidad, a través de un estrecho abierto por el mar en el extremo aus-

* Discurso de incorporación a la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, el 5 de Septiembre de 1955.

tral del ignoto territorio de Chile. Fue desde la geografía austral chilena, desde las aguas interiores de su gran estrecho recién descubierto por Magallanes, desde donde surgen al océano. Desde Chile se le rebautiza como "Océano Pacífico"; desde Chile se inicia la primera navegación transpacífica; en Chile se hace realidad más vasta la genial intuición de Colón de la existencia de un sólo mar y su visión de llegar al Este, al Asia, navegando hacia el Oeste; y desde Chile se abre paso a la hazaña de redondear el mundo navegando.

Sin embargo, ni la gesta de Magallanes, ni la segunda expedición de Loayza y Elcano, en forma alguna consideraron ni reconocieron el país que abría y dominaba ese paso de mar trascendente. No hubo aquí voluntad de posesión ni de dominio efectivos. El fenómeno geográfico invitó más al secreto que al conocimiento y dominio pleno del país en que se insertaba. Los nautas se entusiasmaron ante el largamente buscado paso, ante la geografía inusitada que se abría prodigiosa y misteriosa, y apenas saciaron la sed y el hambre, y lograron superar la fuerza de los elementos, cruzaron el estrecho y se hicieron a la mar abierta, separándose del litoral chileno a la altura de los montes de Taitao... Y nunca más se aproximaron a él.

De manera que aunque la historia universal y moderna entró a la cuenca del Océano Pacífico navegando a través de la geografía chilena, en 1520, la verdad es que lo hizo ignorando la realidad del territorio y de los pueblos que lo compartían. Sólo quince años después aquél sería motivo de una expedición de descubrimiento, que resultó frustrada; y sólo veinte años más tarde -gracias a la visión y la voluntad de un hombre y a la fe de un puñado de hombres- se iniciaría efectivamente la conquista y la fundación de Chile.

Este es un signo, un símbolo, quizás, que encarnó en el espíritu de los hombres que vinieron a fecundar la historia y a forjar un pueblo en esta hermosa, acogedora, pero difícil geografía. Vinieron los que querían asentarse y dominar la tierra, aún a costa de superar el desierto, la montaña, la selva, el ciego sol, el frío o la lluvia, y dispuestos a enfrentar la guerra, la miseria, el hambre o la muerte. Los que anhelaban navegar, descubrir los inagotables horizontes oceánicos y surgir, meses más tarde, en islas de ensueño o en las radas misteriosas del Catay o del Cipango; esos, durante medio siglo, sólo pasaron de largo.

En el secreto de la selección instintiva que los

hombres hacen de sus grandes desafíos y de su destino, que superan sin duda a su raciocinio y a su conciencia, el afán de prevalecer y de perdurar se afincó en el dominio de la tierra y en la imposición de su voluntad sobre los pueblos rebeldes. Y aún cuando se utilizó el litoral y la cercanía del mar para fundar ciudades y puertos, y las vías del mar para mantener abiertas las extendidas y difíciles comunicaciones y llevar socorros, siempre aquellas fueron puntos fuertes, cabeceras de playa para consolidar la conquista y avanzar tierra adentro.

Desde el inicio, en los años inciertos de la conquista y a lo largo de los siglos de la colonia, éste es el signo que domina a españoles y a indígenas en Chile, y, por cierto, a sus mestizos; y, sin duda, es el signo que forma y enraíza en la mentalidad chilena.

Pero hay excepciones. Lúcidas y altas excepciones, que expresan la intuición y la visión de un perfil oceánico de Chile.

(En este trabajo, apretado por el tiempo, sólo esbozaremos a cuatro de ellos: dos del inicio de la conquista; y dos del término de la colonia. Los primeros, en su intuición general, afanados por involucrar los espacios oceánicos en la dimensión ambiciosa de la fundación que realizaban. Los segundos, en su visión de estadistas, intentando afirmar el interés nacional insoslayable y permanente que tales espacios configuraban, y que sentían grave y ciegamente ignorados y amenazados o preteridos).

Visión e intuición de don Pedro de Valdivia.

Una primera excepción -primera, no sólo cronológicamente hablando sino también por su jerarquía fundamental-, es, sin duda alguna, don Pedro de Valdivia.

Don Pedro era, también él, un hombre sólido de tierra adentro. Forjó su mente, su voluntad y sus músculos de hierro en las duras sierras extremeñas. Apenas tuvo edad para entrar en combate, siendo muy mozo, se suma a las huestes del Rey de España y lucha en Italia, en Francia y en Flandes, así como más tarde en América, movido por su ancestro genético godo en la ambición guerrera de ensanchar el Imperio.

Ya en Chile, Valdivia concibe otra misión: el dominio efectivo y permanente del espacio geográfico chileno y de los pueblos que lo habitan, al servicio de su visión fundacional. Y en esa visión está profundamente involucrada su comprensión marítima. Cuando domina un amplio valle funda

una ciudad, como Santiago, pero busca de inmediato mantener abierto un puerto próximo para la comunicación marítima. Todas las demás ciudades que su voluntad fundadora va levantando, las hace junto al mar, Concepción y La Serena, o sobre anchos ríos navegables, Imperial y Valdivia. Desde allí presiona a los indígenas para imponer su dominio. Su sólida estrategia ofensiva se fundamenta en la debilidad de la adhesión mapuche hacia el litoral, en la carencia de potencialidad marítima en su cultura y en sus hábitos. Y es desde allí, desde esas posiciones marítimas y navegables, que inicia siempre sus avances tierra adentro; hacia adentro de esa geografía fuerte, de ese pueblo aguerrido, del ser y del alma del mapuche.

Pero no es siquiera esta inteligente percepción de Valdivia la que lo transforma en una preclara excepción.

Hay un puñado de ideas, de hechos concretos y de esfuerzos, realizados por don Pedro de Valdivia en las más difíciles condiciones y circunstancias, que revelan una prodigiosa intuición de la geografía y, aún, anticipando siglos, de la geo-



Don Pedro de Valdivia.

política; y, además, su clara visión del interés superior que aconseja que sobre toda la tierra del extremo austral de América, entre ambas orillas, la del Pacífico y la del Atlántico, existiera siempre una sola y misma autoridad y unidad política; es decir, que todo ese espacio del finis terrae y el Estrecho de Magallanes, debían ser parte esencial del reino de Chile.

Al respecto, existen diversos documentos que expresan su sostenido pensamiento. Basten, quizás, extraer de sus cartas al Rey y Emperador, Carlos V, y, prudentemente, al Príncipe Felipe, sólo tres citas:

a) "Sacra Majestad: en las provisiones que me dio y merced que me hizo por virtud de su real poder que para ello traxo el Licenciado de la Gasca, me señaló de límites de gobernación hasta cuarenta eun grados de norte sur, costa adelante, y cient leguas de ancho hueste leste; y porque de allí al Estrecho de Magallanes -ella se va ensangostando- y es la tierra que puede hacer poblada poca, y a la persona a quien se diese antes estorbaría que serviría, e yo la voy toda poblando y repartiendo a los vasallos de V.M. y conquistadores de aquella, muy humildemente suplico sea servido de mandarme confirmar lo dado y de nuevo hacerme merced de me alargar los límites della, y que sean hasta el Estrecho dicho, la costa en la mano, y la tierra adentro hasta la Mar del Norte".

b) "Yo me quedo despachando al capitán Francisco de Villagra, verdadero y leal vasallo de V.M. ... para que desde la Villa Rica, que está en cuarenta e dos grados desta parte de la equinoccial, pase a la Mar del Norte, porque los naturales que sirven dicha villa dicen estar hasta cien leguas della. Trabajaré de que descubra aquella costa e de poblarla, porque V.M. será muy servido dello".

c) "Por la noticia que de los naturales he habido y por lo que oigo decir e relatar a astrólogos y cosmógrafos, me persuado estoy en paraje donde el servicio de nuestro Dios puede ser acrecentado; e visto a uno y lo otro, *alló por mi cuenta que donde más V.M. el día de hoy puede ser servido, es en que se navegue el Estrecho de Magallanes, por tres cabsas, dexadas las demás que se podrían dar: la primera, porque toda esta tierra e Mar del Sur la terná V.M. en España e ninguno se atreverá a hacer cosa que no deba; la segunda, que terná muy a la mano toda la contratación de la especería; e la tercera, porque se podrá descubrir e poblar esotra parte del Estrecho, que segun estoy infor-*

mado, es tierra muy bien poblada; y porque en lo demás no es razón yo dar parecer, como hombre que tiene la cosa entre manos, no lo doy; e por servir en esto tambien a V.M., como ha hecho en lo demás, *el capitán Jerónimo de Alderete va con determinación de hacer este servicio e meter la primera bandera de V.M. por el Estrecho*, de lo cual estos reinos recibirán muy gran contentamiento e V.M. muy señalado servicio...”.

Esta última cita, por sí sola, revela la visión oceánica que abría horizontes a don Pedro de Valdivia y marcaba destinos a la aún inexistente nación chilena.

Más allá de sus palabras, ideas y esperanzas, Valdivia se esforzó por llevar a cabo las acciones que dieran cima a su estrategia ofensiva y a su afán fundacional. Como entendió siempre que la cordillera de los Andes era una verdadera vértebra de Chile y jamás un límite autofijado o impuesto, no descansó en impulsar la acción nuestra allende los Andes. Las fundaciones de villas en la región de Tucumán, las expediciones de Francisco de Villagra y, más tarde, de Pedro de Villagra, en la Patagonia; las misiones navales de reconocimiento encomendadas a Juan Bautista Pastene, primero, y, finalmente, a Francisco de Ulloa, ordenándole descubrir la boca occidental del Estrecho; la fundación de la Villa Rica para asegurar la ruta futura hacia el Mar del Norte; marcan la voluntad de realizar sus objetivos señeros.

Es indiscutible que su Rey lo entendió así y que quiso permitirle construir el destino que su visión fijaba. Por algo, las reales cédulas le fijaron sus títulos hasta el Estrecho de Magallanes y desde el meridiano de Tordesillas -45° Oeste, aproximadamente- hasta los reinos que existen al otro lado del Pacífico. Y, luego, conociendo la trágica muerte de Valdivia, entrega a Alderete idénticos espacios más todas las tierras al sur del Estrecho hasta el Polo Sur, lo que también reiterará a Villagra, más tarde, fijando los límites históricos del reino de Chile.

Llegar, en su tiempo, a los reinos existentes al otro lado del Pacífico estaba en la visión y en la ambición de Valdivia. No hay de ello testimonio escrito, pero así lo pidió en su nombre Alderete, y, así lo determinó Carlos V en su real cédula. La idea, truncada en Tucapel, quedó viva en el alma de su leal oficial Juan Jufré, hasta que veinte años más tarde surgió -calladamente- la oportunidad de intentarla.

Juan Jufré: un legado inconcluso.

Juan Jufré, hidalgo natural de Medina de Rioseco, que muy joven -escasos veintidós años-, viene a América y llega a Chile acompañando a Pedro de Valdivia y a Francisco de Villagra, cuya cónyuge es prima suya. Jufré hace de su vida una fecunda escuela de lucha y de lealtades a ambos, de servicio público eficiente y desinteresado, y de creación de empresas únicas, en ese tiempo. Es, sin duda, un gran personaje de la conquista, uno de los ciento cincuenta primeros que bien merece un lugar destacado en la historia de Chile.

La comprensión que Jufré tuvo de las visiones de Valdivia respecto a Chile y al papel que debía alcanzar -particularmente en la concepción oceánica que vislumbramos-, se demuestran cabalmente con tres antecedentes principales.

Uno de ellos es la búsqueda de informaciones. En ocasión de un viaje a Lima tuvo oportunidad de conocer a Sarmiento de Gamboa y conversar extensamente con él de las navegaciones transpacíficas, como también de las dificultades que oponían las autoridades del Virreinato o, tal vez, la Inquisición misma, que Sarmiento bien conocía.

Más tarde, ya en 1574, arriba a Chile Juan Fernández, navegando desde el Callao por una nueva ruta que sólo le tomó treinta días y que, como magia, fue haciendo surgir islas en ese mar desconocido: redescubrió, así, tras once días de navegación, las Desventuradas, ya vistas por Magallanes, y las rebautizó con los nombres de San Félix y San Ambrosio; y, dieciséis días después descubre, a una ochenta leguas frente a Valparaíso, otras islas, a las que bautizó, acorde también con el santo del día, como Santa Cecilia. La conmoción producida por el prodigio, no escapa a Jufré. Cree, por fin, que ha llegado el momento de realizar el legado incumplido de Valdivia.

Un segundo antecedente, son las acciones que de inmediato ejerce. Pide a la Real Audiencia de Concepción que le otorguen a él y a su yerno Diego de Guzmán, la merced para ir a descubrir, poblar y gobernar esas islas del Pacífico Sur. Su elevado prestigio obtiene que se le otorguen tales mercedes y es el propio gobernador de Chile, Bravo de Saravia, quien escribe al Virrey sugiriendo que le otorgue las provisiones respectivas. Jufré, por prudencia, escribe también al Virrey del Perú, don Francisco de Toledo, dándole antecedentes de los descubrimientos de Juan Fernández, y le formula dos peticiones: una, que ratifique la

merced ya conferida; y dos, que autorice a Sarmiento de Gamboa para que venga a Chile y conduzca la expedición. Obtiene lo primero, pero no lo segundo. Busca, entonces, la ayuda del piloto Juan Fernández, y con él arma la más notable -y, sin duda, la más secreta- de las navegaciones del Pacífico Sur.

Un tercer antecedente, indudablemente relacionado con su conciencia marítima, es la acción empresarial que emprende apenas regresa a Chile: inicia la construcción de un importante navío de seis mil arrobas y de otro menor, de tres mil seiscientos arrobas; como también, una actividad industrial, constructora de naves, en la desembocadura del río Maule.

A tal punto está íntimamente relacionada esta actividad con su visión oceánica, que Jufré puede, muy pronto, proporcionando a Juan Fernández la mayor de sus naves, enviarlo hacia el ignoto y misterioso poniente.

Juan Fernández es, sin duda, uno de los más insólitos y prodigiosos nautas hispánicos en el siglo XVI. Pero, a la vez, y como un significativo contraste, uno de los más desconocidos fuera de los límites comerciales del reino de Chile y del Perú. De los escasos antecedentes conocidos e indiscutibles, Juan Fernández aparece siendo, a la par que un genial navegante y un guerrero español

fundamentalmente comprometido en la lucha de España contra sus enemigos, un hombre cuyo misterio envuelve enigmas no resueltos. Precisamente es por aquella lealtad, que se hace comprensible el secreto que Juan Fernández debió guardar sobre sus descubrimientos, ya que ellos quedaban entregados a la decisión final de sus autoridades. Resulta evidente que cuando zarpó de Concepción a Valdivia y desde allí sobre la latitud 40° hacia el Oeste, no lo hizo para arribar a las pequeñas islas de Santa Cecilia, mucho más al norte, sino para arrumbar hacia el lejano poniente, en la búsqueda oculta de la ignota y gran Tierra Australis.

La secreta y misteriosa expedición de Juan Fernández hacia el poniente, iniciada desde Concepción o Valdivia, en el navío puesto a su mando por Jufré, se hizo a la mar en la primavera de 1576. Nada existe claro sobre su rumbo, a menos de circunscribirlo a descubrir en el poniente del Pacífico las tierras existentes en la latitud cuarenta grados y sus proximidades. Ni, tampoco, hay claridad sobre el resultado de su exitosa navegación. Entre el silencio, el misterio y las confusiones introducidas por quienes recogen de oídas los relatos fieles de su hazaña, quedan en pie ante la Historia sólo tres cosas: zarpó desde Chile, desde la latitud 40° -Concepción a Valdivia y desde allí a lo desconocido-, en el año 1576, en



"Bergantin entrando al Rio Maule", óleo de Thomas Somerscales.

el barco construido por Jufre; navegó hacia el Poniente hasta arribar a una extensa tierra firme, donde grandes ríos llegaban al mar; y que también regresó navegando por las latitudes australes del Pacífico.

Nada de eso era posible de publicar en ese tiempo. No lo permitía el secreto impuesto por España a sus navegantes, ni mucho menos la extensión que Jufre hizo de su merced, limitada en verdad a las islas de Juan Fernández, ni tampoco la posibilidad de iniciar de inmediato, en ese tiempo, la conquista y ocupación de esos territorios descubiertos pero ignotos. Por eso, la confusión y la leyenda ocupó el lugar de la historia.

Juan Jufre murió al año siguiente, antes de poder asumir la tarea histórica. Dos años después, fallecía su yerno Diego de Guzmán.

Juan Fernández solo, sin apoyo ni sostén, sin ayuda, sin medios, sin autorizaciones ni poder, con la sombra del infortunio de Sarmiento de Gamboa... deja perdido en el silencio su gran descubrimiento histórico: la terra australis oceánica. El legado de Pedro de Valdivia, que exigía la posesión dominante de Chile en el occidente del Pacífico, quedaba y quedaría incumplida.

Al margen de esta ambición oceánica de Jufre, pero como un signo de su lealtad a las ideas e intuiciones geopolíticas de Pedro de Valdivia, baste consignar, además, un hecho concreto y categórico. Cuando, en 1562, es designado gobernador de Cuyo, se encarga él mismo de precisar los límites de su poder, señalando en sus provisiones que es: "teniente de gobernador e capitán general de las provincias de Cuyo, Tucumán e Arrangas, desde la vertiente de la gran Cordillera Nevada hasta la Mar del Norte".

Nuevo legado de Pedro de Valdivia transmitido al pueblo chileno e incumplido a través de la historia colonial y republicana.

Un catalán vuelve a valorar el océano.

Manuel Amat y Junient, un catalán esforzado, hijo segundo del marqués de Castelbell, caballero de la Orden de San Juan, quien inició su ardua y destacada carrera militar en el combate de Martorell, apenas a los once años, habría de ser quien volviera a retomar el legado oceánico en el Pacífico sur, en la segunda mitad del colonial siglo XVIII.

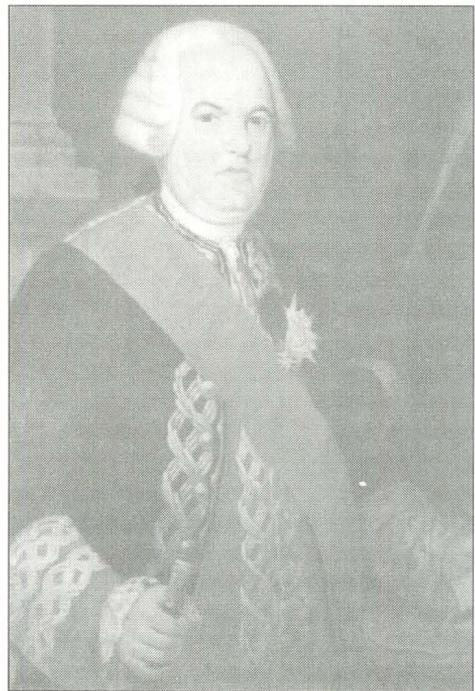
Catalán culto, duro, porfiado, áspero y contradictorio, cuya amplia y sólida cultura habría de entrar en conflicto con la tosca aristocracia

vasca, enriquecida en Chile con su dedicación al comercio y envanecida con su poder y su supremacía. Amat llegó a asumir su cargo de Presidente de Chile, tan desarraigado como resistido.

No obstante, mientras intentó duramente, por un lado, imponer el orden público, el concepto de la sanción y castigo a la delincuencia, siendo capaz aún personalmente de reprimir a los delincuentes y de ahorcarlos, cuando hasta la Iglesia los protegía, su acción más trascendente apuntó a la reorganización del Ejército y de la fuerza pública de Chile, a la descripción geográfica del país, a preparar la defensa de sus puertos para enfrentar una guerra eventual con Inglaterra y a procurar unir por tierra Valdivia y Chiloé, como un modo de fortalecer su defensa.

Desde su responsabilidad como gobernante de Chile, entre 1755 y 1761, Amat se preparó para asumir su papel en el Virreinato del Perú. Y es tal vez sugerente que, cuando fue nombrado Virrey, dejase como gobernante interino de Chile al Teniente Coronel don Félix de Berroeta, a quien él había designado Gobernador de Valdivia.

Apenas asumido el Virreinato, Amat utilizó su poder en tareas que expresaban la visión oceánica que había venido forjando en Chile.



Don Félix de Berroeta.

El hecho más categórico de esta voluntad política superior y de su concepción geopolítica intuitiva, fue su decisión de comisionar al capitán don Felipe González de Haedo, para que con el navío *San Lorenzo* y la fragata *Santa Rosalía*, en conserva, buscara, descubriera y tomara posesión de la así llamada "Tierra de David" o de "Davis", que según los antecedentes debía encontrarse sobre la latitud 27° a unas quinientas millas mar afuera de Copiapó. Y, a continuación, esa escuadra debía navegar hacia las islas de Juan Fernández y de Chiloé, y a la isla Madre de Dios, en el Estrecho de Magallanes, para comprobar que ningún extranjero había osado tomar posesión de ellas y, eventualmente, expulsarlo por la fuerza.

El navío *San Lorenzo*, de 1.516 toneladas, con 70 cañones y 547 hombres, con Felipe González de Haedo de comandante y Juan Antonio de Hervé de piloto, y la fragata *Santa Rosalía*, de 26 cañones y 267 hombres, comandada por el hidalgo capitán Antonio Domonte y el piloto Francisco Antonio Aguera e Infanzón, recibieron la más importante comisión.

Lo que mejor revela la mentalidad excepcional de Amat, tan poco habitual como comprendida en la tosca realidad americana del siglo XVIII, fue la preparación de dicha empresa. Se estudiaron más de 50 cartas de diferentes naciones sobre esta área del Pacífico; se constató las grandes diferencias con que algunas de ellas consignaban la existencia de esta isla; se estudiaron los escritos y publicaciones de navegantes ingleses, holandeses y franceses, incluso las relaciones de corsarios como Sharp, del holandés Roggeven, y la historia francesa sobre las navegaciones australes, sin perjuicio de los antecedentes secretos bien guardados en España.

Pero, además, personalmente formuló por escrito a los navegantes a sus extensas y precisas instrucciones. Nada deja al azar, ni a la improvisación, ni a la duda. Amat prevé las dificultades, las variaciones en las longitudes previstas, aún la inexistencia posible de las islas supuestas. Lo que está claro, terminante y preciso, es que ninguna de ellas podía permanecer en poder de una potencia extranjera.

Las instrucciones precisan que descubierta aquella isla, y tomada posesión de ella, debían navegar hacia las islas de Juan Fernández, asegurar la soberanía en ellas, continuar hacia Chiloé y hacia el Estrecho de Magallanes, para asegurar todos

los accesos del Pacífico sur bajo la soberanía de la corona española. Dichas instrucciones, y la voluntad de ejecutarlas que demuestra esa empresa, que por lo demás el Capitán Felipe González cumplió a cabalidad, colocan a Amat, ex Presidente de Chile y Virrey del Perú, entre aquellas excepciones preclaras de la visión oceánica.

Amat promovió, asimismo, diversas expediciones hacia las islas de Otahety (Tahiti), realizándose cinco de ellas entre 1770 y 1775, a cargo de los navegantes Felipe González, y los pilotos Hervé y Aguera, Benoechea -que quiso zarpar primero desde Valparaíso- y de Cayetana Lángara, entre otros. Su intención, clara y precisa, era ocupar y tomar posesión de las islas para la corona española. Pero, al cesar en sus funciones el Virrey Amat, se perdió la visión oceánica y el interés se volcó hacia otras prioridades. Sólo veinte años después, la llegada de don Ambrosio O'Higgins al cargo de Virrey, volvió a impulsar esas ambiciones y a renovar el interés por ocupar esas islas.

Por algo Amat, cumpliendo a distancia con su certera intuición, esencial de un gran estadista, aquella norma de velar por la selección de su sucesor, dejó su recomendación postrera de considerar a don Ambrosio O'Higgins para Presidente de Chile y eventual Virrey del Perú.

Ambrosio O'Higgins: el mejor y más visionario Presidente del Chile Colonial.

No es este trabajo ocasión para escudriñar en el misterio de la vida juvenil y aún adulta de este irlandés, antes de que entrase a los treinta y siete años al servicio de España y viajase a América. Ello, tal vez, debiera pertenecer a la novela. Pero sí nos interesa destacar cuán amplia fue la visión oceánica que reveló este hombre, ingeniero militar realizador y creativo, capitán de Dragones siempre victorioso en las guerras con los indios, mariscal de campo, teniente general, gobernador de Concepción y el más grande Presidente de Chile al final del siglo XVIII, entre 1786 y 1795, y Virrey del Perú desde ese año hasta 1801.

La visión oceánica de don Ambrosio O'Higgins no necesita de interpretaciones ni de una búsqueda difícil. Ella consta en su preocupación constante por estar informado de cuanto acontecía en el Pacífico, por saber lo que podían relatarle los navegantes extranjeros que arribaban a Chile, y por la acuciosidad e insistencia con

que informaba a las autoridades y Ministros del Rey de España, y los urgía para que actuaran y no abandonaran sus posesiones y dominio en este océano.



Don Ambrosio O'Higgins.

En cartas a don José Gálvez, muy pronto Marqués de Sonora, en 1786 y 1788, por ejemplo, daba cuenta e informaba de cuanto aprendía de esta dolorosa pérdida de soberanía española en el Pacífico, frente a la intrépida intromisión foránea.

Cada vez que arribaba un barco a Valparaíso, galopaba al puerto a revienta cincha para informarse de lo que sus capitanes sabían. Así, fue su informante el conde de la Perouse, o Vancouver, entre tantos otros. Fue duro y tenaz en exigir el respeto a la soberanía de su rey en estas latitudes, tal como fue amplio en respetar el derecho de los barcos extranjeros a la libre navegación en la alta mar.

En una de sus cartas magistrales advierte el peligro que el establecimiento de colonias inglesas en la Bahía Botánica, en la Nueva Holanda -Australia-, o en la isla de Norfolk -Nueva Zelandia-, pueda llevarlos a propagar establecimientos e incorporar a

su soberanía las islas Sandwich, Amigas, la Sociedad y Otaheti, "en perjuicio" -decía-" de nuestro derecho y comercio". "Lo que yo recelo" -añadía- "no sin fundamento, es que situados tan numerosamente en Jackson mediten ir expandiendo poco a poco desde este lugar sus colonias por todo el océano Pacífico" ... (y así) "formen una cadena de posesiones con que acercándose a estas costas perturben en breve nuestro comercio exclusivo".

Más tarde, en 1788, advierte la extrema gravedad que da tanto el hecho de que los ingleses que se habían socorrido en un naufragio, traían papeles y una carta en un sobre rotulado en su idioma a "Samuel Eduardo, Gobernador de la isla de los estados", como del poco respeto y consideración que evidenciaban hacia los pueblos de España en este continente.

En otra carta, con especial énfasis, clama por la acción de España frente a lo que se refiere a California y a la "posesión que pretenden tomar las naciones rivales, sean ingleses, rusos o franceses, de alguna parte de la costa que intermedia desde California, siguiendo desde los 43° al océano occidental de aquella parte de América, hasta su último extremo, que termina en 66°, enfrente del Asia, de cuyo continente está dividida por el mencionado estrecho de Beering".

Y agrega, con alarma patriótica: "En estos territorios ya vemos establecidos los rusos, poseedores absolutos de la península de Kams Katea, del archipiélago e islas contiguas de los países internos, poblados de un mixto numeroso de moscovitas, de cosacos y asiáticos". Y advierte que, "aunque no necesite ni puede apetecer la España extender su dominio hacia aquellas rígidas heladas regiones, no es regular que se descuide ni que mire con indiferencia el modo como se asoma, adelantando el suyo, el imperio ruso adentro de aquel océano".

Más adelante, insiste sobre los viajes de Cook y de la toma de posesión que refiere haber hecho al norte de California, en un "puerto situado en su costa a los 49°, a que puso el nombre del rey Jorge".

Para advertir que en las notas a las relaciones de sus viajes, "cuya obra me dejó el vice cónsul de Langle en cinco tomos, se advierte algo sobre la expedición que en el año 1775 hicieron los españoles desde San Blas, diciendo que adelantaron sus descubrimientos hasta los 57°"

Y clama como su acción oportuna: "Todavía no es tarde que desde la Nueva España se discorra como hacerlo con más propiedad asegurándose contra las invasiones de una u otra potencia. Sobre el continente de aquel imperio mejicano excusado de advertir a V.E. lo que convenga hacer ante que los rusos desde Kamskatea o los ingleses desde las bahía de Hudson, distante del río Cook 520 leguas, ... pueden ensanchar su comercio...abriéndose comunicación con el Pacífico si se les permite hacerlo".

Previene que, "con el tiempo pueden ir tomando rumbos de ambición, extendiéndose a los suaves y ricos temperamentos de los países meridionales hacia la California"...; le preocupa asimismo, las islas Sandwich o Amigas, al decir de Cook (islas de Hawai); y agrega sentenciosamente: "Sin embargo, por lo que pudiera acaecer bueno será desviar a tiempo sus pensamientos de rusos e ingleses a establecer colonias en las mencionadas islas..." "no sería demás la diligencia de mandarlas reconocer por un par de fragatas españolas de guerra equipadas en España, provistas en un todo para un viaje dilatado..."

Y aquí aparece otro aspecto de la visión oceánica de Ambrosio O'Higgins, hasta entonces no demostrada por ningún otro gobernante de Imperio español. Hace un extenso análisis del valor geográfico y científico de las navegaciones de Cook, o de la Perouse, de la revolución que han de producir en las cartas náuticas, y en el sistema geográfico, de la rectificación de criterios hasta entonces existentes, de como "será preciso seguir el nuevo sistema y noticias exactas, especialmente en lo que concierne la navegación de estos dos océanos..."

"Por estas consideraciones", sugiere don Ambrosio, "es de desear que se delineasen por la Academia española nuevos mapas del mundo, subdividido en sus respectivas partes y cartas náuticas, con la explicación en nuestro idioma, encomendando al comandante de la propuesta expedición cuanto puede y debe contribuir a una obra tan laudable"... "Para estos fines" - insiste - "será necesario embarcar en nuestra expedición algunos sabios de primer orden"... y enumera la necesidad de físicos naturalistas, un par de ingenieros, geógrafo, un pintor, buenos dibujantes, intérpretes de lenguas "especialmente de la lengua rusa". Señala la exigencia de traer todos los instrumentos náuticos más modernos,

para observaciones astronómicas, medir las distancias, "arreglando los meridianos de los pasajes con cotejo y demostraciones exactas, y llevándose diarios de estas operaciones con la de los relojes guarda-tiempo de Harrison para noticia de la junta elegida para descubrimiento de la longitud en el mar..."

Más adelante, precisando la importancia que prevé en las islas del Pacífico, para el interés del estado, indica: "No será infructuosa su escala en las islas de Quiros, su reconocimiento de la Tahiti, el de la Sandwich, y en trato con sus habitantes, observando bien su situación y circunstancias...; particularmente y en cuanto pueda ser útil a la corona la ocupación de algunas por los vasallos de S.M., sea por expedición desde el Perú y Chile o desde Méjico, según las proporciones y ventajas que puede resultar a sus respectivos comercios..." Y tampoco está ausente de sus escritos la visión del Asia, del comercio con China y la completa visión de la cuenca del inmenso Pacífico.

Don Ambrosio se da tiempo para recordar la gesta de los heroicos navegantes hispánicos de los siglos XVI y XVII que fueron, tan esforzada como rudimentariamente aflorando la geografía del Pacífico. Ellos son el título para no ceder la primogenitura española en el Océano y para afirmar el destino.

Cuando el rey lo designa Virrey del Perú, renueva con ímpetu sus esfuerzos para sacudir la inercia y hacer que España reasuma su dominio naval del Pacífico y la posesión de islas de importancia fundamental. Así, en un admirable informe que eleva al Gobierno español el 27 de junio de 1799, dedica una cuarta parte de él a materias relativas al poder naval y al abandono que se ha hecho de los derechos de España en el Pacífico desde que cesó Amat en el Virreinato. Y expresamente expresa su decisión de atacar a los enemigos y recuperar las islas de Otahety, como también, si hubiesen ocupado, una de las islas Galápagos, siempre que pueda contar con la fragata "a su vuelta de Panamá, con dos bergantines" "y uno que otro buque armado de este comercio o las presas que existen sin "... Para agregar, con esperanza, "...Creo que esto sería siempre de la aprobación de S.M."...Dicha aprobación jamás llegó. España no tenía ya voluntad ni energía para volver a hacer del Pacífico, como lo había sido, un gran lago español.

No obstante, el impulso que don Ambrosio quiso dar no fue del todo vano. España se recuperó de dos siglos de inercia en el mar -sólo rota por la excepción de Amat, y alguna otra-, y envió la más grande y completa expedición naval y científica a fines a fines del siglo XVIII, a la orden del almirante Malaspina. Pero fue tarde para preservar la herencia de España en el Océano abierto

por Magallanes y Elcano, Quiroz, Torres, Sarmiento de Gamboa y Juan Fernández.

La visión oceánica de don Ambrosio O'Higgins, silenciada sin embargo en las confusiones de las ya tan próximas guerras de la Independencia, bien pudieron trascender en el secreto misterio de las claves genéticas, y alumbrar, aún sin ellas saberlo, la conciencia marítima del Libertador.

* * *

A NUESTROS COLABORADORES

Revista de Marina desea recibir el máximo de colaboraciones. Su campo de interés lo constituyen las disciplinas básicas de la conducción naval (Estrategia, Táctica, Logística, Planeamiento) y del progreso científico-técnico ligado a lo anterior; igualmente, temas relativos al contexto histórico-político, geopolítico, jurídico, económico y social en que se insertan los intereses marítimos y el correspondiente papel del Poder Naval.

Revista de Marina publica solamente artículos originales e inéditos. Acoge con amplio criterio las colaboraciones que recibe y publica, pero ello no implica que comparta los conceptos e ideas contenidos en ellas. Los artículos que aparecen en sus páginas representan exclusivamente el pensamiento de sus autores y, por tanto, no comprometen en forma alguna a la Revista ni a la Armada.

Si el trabajo fuera realizado en sistema computacional, acompañar el respectivo diskette (5, 1/4" ó 3,5"), en texto DOS (ASCII), como también ilustraciones y/o gráficos, con datos de procedencia, propiedad, lugar donde se encuentra, etc., todo lo cual será devuelto oportunamente.

Cada artículo publicado tiene una remuneración de estímulo.