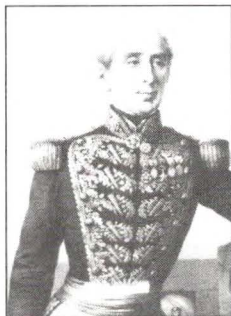


PREOCUPACION ECOLOGICA EN CHILE

UN TEMPRANO DOCUMENTO DEL ALMIRANTE MANUEL BLANCO ENCALADA SOBRE EL CUIDADO Y PROTECCION DE LOS MONTES DE LA REGION DEL MAULE, 1848.

Gilberto Harris Bucher *



Introducción.

Este importante documento evacuado en 1848 por Manuel Blanco Encalada, a la sazón titular de la Comandancia de Marina, motivaría una especial preocupación del Ministro del ramo en los años 1849 y 1850. En verdad, no podía ser de otra manera considerando que Blanco Encalada en un escrito profundo -aunque jalonado por un fárrago de disposiciones legales contenidas en los códigos coloniales- se ocupó de las “depredaciones ecológicas” que afectaban a bosques y montes, especialmente en la zona del Maule. Por otra documentación sabemos que el Ministro Pedro Nolasco Vial -a raíz del documento labrado por el primero- llegaría a expresar la urgencia en poner coto a la explotación indiscreta, a la destrucción de los bosques, en suma a los embates del hacha y del fuego, destacando la vital importancia de bosques y montes en la arquitectura civil y naval;¹ empero, un año más tarde pla-

ñideramente informaba a las Cámaras que nada se había hecho sobre el particular.²

Del escrito de Blanco Encalada se infiere que su real preocupación era proteger la construcción naval, considerada por muchos como un “ramo indispensable de la marina nacional”. Sin embargo, de diversos frentes documentales se desprende que precisamente esa actividad, muy arraigada en la zona maulina, producía la depredación que se quería evitar. En efecto, la actividad de los astilleros de Constitución, desde su fundación por Santiago Oñaderra en 1794, hasta 1834, derivó en la construcción de la friolera cifra de 298 embarcaciones (fragatas, bergantines, goletas, balandras, lanchas y botes), que representaban un total de 8.876 toneladas, en las que el empleo de madera era indispensable;³ entre 1835 y 1848 serían fabricadas otras doscientas treinta y cinco naves con 4.932 toneladas.⁴ Es más, durante 1849 y hasta mayo de 1850 se construyeron allí otras 15 embarcaciones que involucraron 3.212 toneladas.⁵ Siguiendo este hilo conductor mencionemos que en los astilleros y varaderos ubicados en Valparaíso se construyeron, entre 1845 y 1849, seis buques, catorce lanchas y dieciséis botes -también con

* Profesor de Historia de Chile en las Universidades de Playa Ancha y Marítima de Chile. Miembro de Número de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile.

1. Memoria del Ministro de Marina (1849), pp. 395 y 396.

2. Memoria del Ministro de Marina (1850), p. 612.

3. Razón general de todos los buques de vela y remo construidos en los astilleros de Constitución desde 1794 hasta 1835, en Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Marina, vol. 220.

4. Informe de M. Azagra. Constitución, 3 de enero de 1849, en Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Interior, vol. 249.

5. Memoria del Ministro de Marina (1850), p. 612. En 1854 existía en Constitución trece constructores de buques y lanchas; los oficiales de carpintería, aprendices y calafates sumaban 122 personas. Informe de José Corral, Gobernador Marítimo de Maule. Constitución, 5 de mayo de 1854, en Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Marina, vol. 111.

maderas de la región que nos ocupa-, a lo que cabría agregar las reparaciones efectuadas a docenas de buques;⁶ en fin, entre 1850 y mayo de 1851 se habían reparado y carenado allí un total de 445 embarcaciones.⁷

Más importante aún, en 1855 Juan Duprat, constructor naval del Estado,⁸ sería comisionado para adquirir maderas precisamente en la región de Constitución.⁹ Luego de practicar reconocimientos para el corte de las montañas de Espino, Las Cañas, Cruz de Piedra, Los Pozones, La Piedra Rosada, El Guapi, Pellegue, Chovillen, Tregualemo, Ramadilla y Cerro Pelado contrataría el corte de 3.434 "piezas de construcción naval magníficas", procedentes de Talca, Curinipe y Maule.¹⁰



El llamado de Blanco Encalada fracasaría rotundamente, explicable quizá, precisamente, por la gran importancia que siempre tuvo, durante el diecinueve, la construcción y reparación naval de un larguísimo litoral que hacia 1860 era transitado por 7.474 embarcaciones oficialmente empadronadas.¹¹ La tala de los bosques y montes era inevitable.

Sirvió de sostén para hacheros, carpinteros de ribera y bahía, calafates y constructores. Incluso nuestras maderas -casas, lanchas, muebles, carruajes, escobas, luma- serían conocidas en California,¹² Perú,¹³ Mendoza¹⁴ o San Juan.¹⁵

6. Memoria del Ministro de Marina (1849), p. 394.

7. Memoria del Ministro de Marina (1851), p. 412.

8. En 1845 Juan Duprat fue contratado por el fisco para establecer un astillero y varadero en Valparaíso, establecimiento que teóricamente construiría 8 buques al año; en la contrata protocolizada se establecía que por espacio de 8 años no podía establecerse otro astillero y varadero en Valparaíso. Contrata entre el Fisco y Juan Duprat y Compañía. Valparaíso, 4 de junio de 1845, en Archivo Nacional. Fondo Notarial de Valparaíso, vol. 72.

9. Instrucciones que deberá observar el constructor naval Juan Duprat. Santiago, 21 de marzo de 1855, en Memoria del Ministro de Marina (1855), p. 441.

10. Informe de Juan Duprat al Ministro de Marina. Santiago, 15 de mayo de 1855, en Memoria del Ministro de Marina (1855), pp. 442-444.

11. Informe de Buenaventura Martínez (Coquimbo); Informe de Pedro Martínez (Valparaíso); Informe de Santiago Rugg (Constitución); Informe de Juan Bartholin (Coronel); Informe de Luis Huilee (Corral); Informe de Miguel Hurtado (Ancud), todo en Memoria del Ministro de Marina (1860), p. 216 y ss.

12. Contrata entre José Guevara y Valentín González. Valparaíso, 17 de febrero de 1849, en Archivo Nacional. Fondo Notarial de Valparaíso, vol. 83; el segundo comprometióse a llevar a California dos casas de madera "empaquetadas" a cambio de \$ 400, consignándose el empleo de roble y pellín. Al parecer la remisión de viviendas prefabricadas a ese punto tuvo bastante importancia. El historiador Eugenio Pereira Salas refiere que ese expediente fue utilizado para subsanar la problemática carencia de casas; mas, la abundancia posterior debe de haber dado por tierra con aquella curiosa especulación. Vid. Bibliografía chilena sobre el Gold Rush en California (Santiago, s.f.), p. 4 anexo.

13. En 1852 el bergantín Valparaíso, naufragado a la cuadra de Pisco, transportaba hacia El Callao una gran partida de maderas desde Chiloé. Cipriano Román al Ministro de Marina. Pisco, 3 de agosto de 1852, en Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Marina, vol. 91; en 1861 ocho lanchas fabricadas en astilleros chilenos fueron trasladadas al Perú. F. Contreras al Ministro de Relaciones Exteriores. El Callao, 5 de septiembre de 1861, en Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Relaciones Exteriores. vol. 114; en 1869 muchas lanchas construidas en Constitución fueron compradas por empresarios peruanos para destinarlas al carguio de guano en las islas de Guanape. Miguel Luis Amunátegui al Ministro de Marina, transmitiendo informes del Encargado de Negocios de Chile en Perú. Santiago, 16 de diciembre de 1869, en Archivo Nacional. Fondo de Marina. vol. 220.

14. Informe de Nicanor Zenteno. Mendoza, 8 de mayo de 1872, en Memoria del Ministro de Relaciones Exteriores (1872), p. 72, con indicaciones para el período 1866-1871.

15. Informe de Antero Barriga. San Juan, 22 de junio de 1872, en Memoria del Ministro de Relaciones Exteriores (1872), p. 409, con indicaciones para el primer semestre de 1872.

Relación de Manuel Blanco Encalada al Ministro de Marina, 1848.¹⁶

"Uno de los deberes que me impone la Ordenanza de Marina, y al que doy mucha importancia, es el cuidado y población de los montes por la influencia que su conservación ejerce en los destinos de la marina y a la navegación. Hasta el día, la grande extensión que ocupan nuestros bosques en el territorio de la República, su extremada abundancia, han hecho mirar con poco o ningún cuidado su indiscreta explotación; pero la obra de destrucción es tan rápida, la reproducción tan lenta, que al fin ha llegado el caso, en mi concepto, de poner en vigor, respecto de ciertos lugares y de ciertas maderas, las leyes que en protección de los montes existen en los códigos españoles.

Me ha inducido principalmente a llamar la atención del Gobierno sobre este asunto, la alarma que ha difundido en la clase dedicada a la arquitectura y a la construcción naval, la noticia del establecimiento de hornos destinados a la fundición de cobres con leña sobre las márgenes del Maule; y aunque ignore yo los términos del permiso concedido con este objeto, aunque ignore precisamente el lugar donde esos hornos van a establecerse y la extensión del perjuicio que ellos pueden inferir a nuestros bosques, aunque suponga que al Gobierno pueda ocultársele la importancia que para la Marina en los que están situados a orillas del Maule, he creído que no debía trepidar en presentar a V.S. mis observaciones sobre este punto.

La arquitectura, la Marina e infinitas industrias buscan en el producto de los bosques alimento que nada es capaz de reemplazar cuando ellos falten. Para el Estado, en ellos están los elementos de protección, de seguridad y de gloria; para el comercio, los medios de transporte y de cambio. Esto es tan serio y tan cierto, que no puede ocultarse a una administración centralizada, que por lo mismo tiene en sí, con

la vista del conjunto de las cosas, la fuerza y la autoridad necesaria para encaminar la explotación de nuestros bosques en ciertos parajes de la República, en el sentido de los intereses del comercio, de la marina y de la agricultura misma, que mal puede avenirse con su extinción indiscreta y completa.

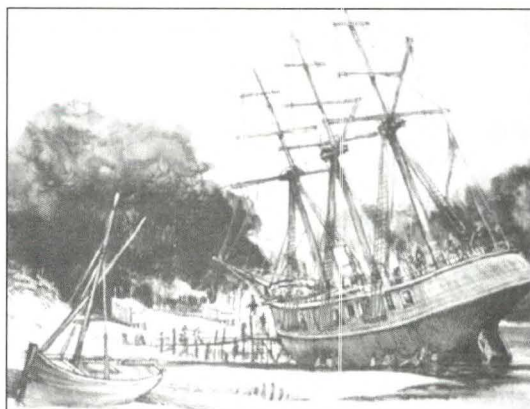


Esta Comandancia General no se halla en aptitud de apreciar la extensión que en el día ocupan nuestros bosques, ni la que abraza lo que el fuego y el hacha han derribado; pero ella teme fundadamente, que la negligencia, la tolerancia extremada, la licencia, puede decirse, que en este ramo existen, concluyan con los montes cercanos al mar y sobre los ríos, accesibles por lo mismo a la marina y que precisamente son los que debemos proteger, y dejen intactos y cerrados a la labranza los bosques interiores que más indiferentes son al comercio y a la marina.

16. Manuel Blanco Encalada al Ministro de Marina. Valparaíso, diciembre de 1848, en Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Marina. vol. 90.

El Gobierno Supremo, sin salir de la esfera que le señalan las Leyes, sin atacar en lo más mínimo el respeto a la propiedad que la Constitución asegura, tiene en su mano los medios de reprimir los abusos que amenazan la extinción de nuestros montes en ciertos lugares. La ley 1., tit. 27 lib. 7 (-de la-) Novísima Recopilación prescribe la manera como han de explotarse, talarse y cortarse los montes y plantíos pertenecientes a los pueblos, y por Real Cédula de 1632 se hizo extensiva esa disposición a los dueños de montes particulares. Las leyes 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10 (-y) siguientes imponen deberes y responsabilidades a los encargados de velar en la explotación discreta y conveniente de los montes. La ley 12 del mismo título y libro habla ya de los montes y plantíos para la fábrica de navíos, y la ley 13 siguiente revela el interés y atención que merecen por nuestras leyes los montes que tuvieren aguas vertientes al mar y disposición de conducirse las maderas a los astilleros. La ley 14 inmediata contiene la Real Ordenanza para el aumento y conservación de montes y plantíos. Otras leyes siguen a ésta que reglamentan la explotación; pero las que tienen una aplicación inmediata al caso que motiva esta nota son, la ley 22, tit. 24, lib. 7; que contiene la Ordenanza para la conservación y aumento de los montes de marina, Ordenanza en que se procura con esmero el cuidado y conservación de los montes situados en las inmediaciones del mar y ríos navegables, en distancias en que pueda facilitarse su conducción a las playas, sin excluir los de los particulares, poniendo todos estos plantíos a disposición y vigilancia del Departamento de Marina y de las autoridades territoriales, y la ley 23 siguiente que es una adición a la anterior. En estas Ordenanzas, hallo yo, Señor Ministro, cuanto podemos necesitar para salvar nuestros montes inmediatos al mar y al Maule, de una completa destrucción, y sobre ella llamo la detenida atención de V.S. Las leyes 22, 23, 24 inmediatas, expresan la remuneración del valor de los árboles de los particulares que

emplee la marina. En la ley 27 hallamos que abolida la marcación de los árboles con destino a la marina como inútil, y aún perjudicial a la verdadera vegetación, fomento



y conservación; para evitar estos inconvenientes y conseguir el surtido necesario de maderas para los arsenales, se determinaba por Real Ordenanza de 1799 que se considerasen como marcados y reservados para la marina todas las especies de pinos, torcidos o derechos de que hace aquella uso, alisos, nogales, fresnos, olmos, alamos negros y blancos de seis pulgadas de diámetro para arriba, y de ocho los robles, quexigos, encinas y alcornoques; y que no habiendo producido esa medida los efectos que se esperaban, se declaraba el nuevo método que debía observarse en los montes sujetos al conocimiento de la marina.

Siguen a éstas, otras disposiciones análogas; pero no es mi objeto hacer un análisis de la legislación sobre los montes, que está muy al alcance del Gobierno, mi único fin es probar que el Estado tiene derecho indisputable a impedir el desmonte en ciertos lugares, de otro modo que el que permiten las leyes expresas de la materia que son principalmente 22 y 23, tit. 24, lib. 7. de la Novísima Recopilación variando su aplicación únicamente en lo que respecta a los funcionarios encargados de proteger los bosques, que se hallan substituidos, en nuestro actual régimen con otros análogos.

El asunto en mi concepto es sencillo; fácil es al Gobierno conciliar por ahora el respeto que merece la libertad industrial, con la discreta conservación y mantenimiento de ciertos montes y hallar la línea bien marcada que separa la libertad de la licencia, la útil explotación del desperdicio y la destrucción. En mi opinión con poco trabajo se pueden asegurar al país sus elementos de poder naval y de prosperidad

mercantil y a los pueblos combustible permanente para sus necesidades, abrigo para sus ganados y todas las ventajas que los montes proporcionan a la agricultura, a la industria, a la salubridad y a la vida.

V.S. comprende bien el alcance de la medida que propongo, y la secundará sin duda hasta obtener un resultado favorable. Manuel Blanco Encalada”.

