

PRIMERA JORNADA DE HISTORIA NAVAL Y MARÍTIMA

Valparaíso, miércoles 11 de octubre de 2000



CENTRO DE CULTURA NAVAL Y MARÍTIMA

PASEO 21 DE MAYO, CERRO ARTILLERÍA VALPARAÍSO

FONOFAX: 32-341035 E-MAIL: museo01@armada.cl

ACTAS DE LA JORNADA DE HISTORIA NAVAL Y MARÍTIMA

OCTUBRE 2000

ACTAS DE LA JORNADA DE HISTORIA NAVAL Y MARÍTIMA

“ACTAS DE LA JORNADA DE HISTORIA NAVAL Y MARÍTIMA” es una recopilación de las investigaciones presentadas en la Jornada, de tal modo que los artículos representan el pensamiento de los autores y no comprometen a la Institución.

Toda correspondencia relativa a la publicación debe dirigirse a: museo01@armada.cl

Imprenta de la DIRECCIÓN DE EDUCACIÓN DE LA ARMADA

ARCHIVO Y BIBLIOTECA HISTÓRICA DE LA ARMADA
CENTRO DE CULTURA NAVAL Y MARÍTIMA

El Centro de Cultura Naval y Marítima, organismo que depende de la Dirección de Educación de la Armada, organizó la primera Jornada de Historia Naval y Marítima, oportunidad en la cual los académicos, investigadores y alumnos efectuaron diversos aportes relacionados con el tema que a todos nos interesaba, el mar y su importancia en el desarrollo de la cultura de la humanidad.

Esta primera versión, que esperamos repetir cada dos años con el patrocinio de la Academia de Historia Naval y Marítima y de la Corporación de Desarrollo Privado para la Protección y Desarrollo del Patrimonio Histórico Naval y Marítimo, contó con la presentación de quince expositores, de los cuales tenemos el agrado de entregar once ponencias a los participantes y a las personas que han manifestado su interés.

Tenemos el convencimiento de que esta primera semilla ha caído en terreno fértil. Primero, por ser una materia que nos entusiasma y permite conocer aspectos novedosos de la historia; segundo, porque nuestro Centro puede aportar en estos eventos tanto su infraestructura como su capacidad organizativa, y tercero porque nos ha permitido conversar sobre temas de interés común a los que tuvimos el privilegio de estar presentes.

Invitamos para el mes de octubre del año 2002, a presentar aquellas ponencias vinculadas con el mar, que es para nosotros como dijera André Frossard en su visita a estos lares, como aquel bálsamo espiritual que mirado desde nuestro balcón desde esta tierra bendita, nos acerca más a nuestro destino común.

Centro de Cultura Naval y Marítima
Noviembre de 2000

SUMARIO

Página

LA ARMADA FENICIA Carolina Miranda San Martín	5
LA CIUDAD-PUERTO DE VALPARAÍSO COMO PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO E HISTÓRICO CULTURAL DE LA HUMANIDAD Oscar Ignacio Castillo Paul	16
CONSECUENCIAS ECONÓMICAS EN LAS FUERZAS ARMADAS A PROPÓSITO DE LOS SUCESOS DEL 21 DE OCTUBRE DE 1969 EN EL REGIMIENTO TACNA Mario Valdés Urrutia	26
DON JOSÉ MIGUEL CARRERA GESTOR DE LA INDEPENDENCIA Y FORJADOR DE LA ARMADA DE CHILE Daniel Prieto Vial	37
LA EXPEDICIÓN DE ANSON DE 1740 Haminsh Stewart Stokes	43
EL NAUFRAGIO DEL NAVÍO DE REGISTRO, NUESTRA SRA. DEL BUEN CONSEJO Y SAN LEOPOLDO, ALIAS EL ORIFLAMA EN 1770 Mario Guisande Pelic	58
PATRIMONIO SUBTERRANEO DE VALPARAÍSO Archibaldo Peralta Padilla	69
EL PILOTO PARDO, LA “YELCHO”, Y EL RESCATE DE LOS EXPEDICIONARIOS DE SIR ERNEST SHACKLETON Iván Aarón	81
UNA SÍNTESIS HISTÓRICA SOBRE MARINERÍA CHILENA ENGANCHADA EN NAVES EXTRANJERAS DURANTE EL SIGLO XIX Gilberto Harris Bücher	104
LA SUBLEVACIÓN DE LA ESCUADRA Y EL PERÍODO REVOLUCIONARIO 1924 - 1932 Germán Bravo Valdívieso	114
VISIÓN HISTÓRICA DE LOS FRANCESES EN VALPARAÍSO Jorge Garín Jiménez	120

LA ARMADA FENICIA

Carolina Miranda San Martín.¹

La costa oriental del Mediterráneo se extiende desde el golfo de Iskenderun hasta la frontera egipcia y aproximadamente abarca unos 720 kilómetros; este litoral proporciona numerosas bahías adecuadas para las embarcaciones. Las ciudades fenicias se desarrollaron en la porción central de esta franja costera, específicamente desde Antárados (Tartus) por el norte hasta Dor o quizás hasta Jafa por el sur, abarcando una distancia de 300 kilómetros. Las 4 ciudades más importantes eran Aradus (ó Ruad, que estaba situada en una isla frente a Tartus), Biblos, Sidón, Tiro.²

El pueblo fenicio, originario de la región de Siria y Palestina, tiene como antecesores directos a los cananeos. Como pueblo fue sometido a la dominación extranjera de egipcios, asirios, y persas. Las incursiones egipcias en el lugar tenían claros objetivos comerciales y se remontan a la época predinástica, es decir, antes de la creación del Imperio Antiguo. En estos momentos, es la ciudad de Biblos el centro al cual convergen las rutas comerciales interiores y las costeras. "El puerto de Byblos debía ser desde mucho tiempo atrás un importante centro de exportación, pues el antiguo nombre para designar los barcos de mar, es en egipcio *kben*, es decir, *barco de Biblos*."³

Un hecho importante que ocasiona el declive del Imperio Egipcio es la invasión de los Pueblos del Mar (1230-1195 a.C.), los cuales ocasionan un caos político no sólo en Egipto, sino que en todo el Mediterráneo oriental. Los pueblos que llegan, principalmente los filisteos, aportan conocimientos tanto navales como metalúrgicos (uso del hierro), que transformarían las condiciones de vida de los pueblos de Levante. Al terminar la dominación egipcia en la región, se produce un proceso de expansión iniciado en el siglo XI a.C. Éste será el periodo durante el cual se establecerán la mayoría de las colonias fenicias, las que continuarán bajo la tutela de Cartago, después de la toma de Tiro en el 573 por Nabucodonosor. El comercio fenicio se extendía más allá de las columnas de Hércules (estrecho de Gibraltar) y llegaba a las islas británicas y a la costa atlántica francesa.⁴

¹ Profesora de Historia y Geografía de la Universidad Marítima de Chile, Magíster © en Historia, Universidad Católica de Valparaíso. Actualmente trabaja en el Archivo Histórico de Viña del Mar.

² Aradus era una islita rocosa de sólo 1.500 metros de perímetro. Formaban sus habitantes un gran contingente en las flotas fenicias; sus monedas más antiguas muestran una galera en el reverso como insignia de la ciudad.

Tiro se halla sobre los peñones mayores de una serie cercana a la costa. La isla era insuficiente para la cantidad de habitantes por lo que se extendía hacia tierra firme. Como Sidón tenía un puerto o rada a cada lado de la ciudad. Al norte era un puerto natural, mejorado por un muelle de cierre y una excelente rada protegida por el extremo septentrional de la cadena de islotes. Al sur o sudeste un puerto artificial. La actual Tiro se halla en el mismo lugar que la antigua.

³ MORET, A., *De los clanes a los imperios*, UTEHA, (México, 1956), parte 2ª, cap. II, pág. 167.

El término Fenicia es una denominación griega, dada por los micénicos con quienes mantenían relaciones comerciales a fines del 2º milenio a.C.; ellos se llamaban cananeos. La llegada de los Pueblos del Mar en el siglo XIII a.C. y de los hebreos en el siglo XII a.C. a la región de Siria y Palestina provocó el decaimiento de los cananeos, resurgen con más energías como los fenicios ya en plena Edad del Hierro. Ver ALBRIGHT, W.F., *Arqueología de Palestina*, Ed. Garriga (Barcelona, 1962).

⁴ BLAZQUEZ, J.M., *Historia de España Antigua*, Cátedra (2ª edición, Madrid, 1983), tomo I, Protohistoria, cap. XI "Los fenicios en la península ibérica (1100-final siglo VI a.C.)". Las primeras colonias en España son Cádiz, Sexi (Almuñecar) y Huelva. En la costa africana fundan Utica (1101 a.C.) y Cartago (814 a.C.). Las islas del Mediterráneo también son un lugar importante en el establecimiento de factorías, las que juegan un papel fundamental como escalas de la ruta.

El auge comercial (entre los siglos IX y VIII a.C.) fue protagonizado por la ciudad de Tiro. Esta época es la que en "una lista de las talasocracias antiguas - redactada por los griegos en el siglo V y conservada por Eusebio tomándola de Diodoro - señalaba como talasocracia fenicia pudiéndose fechar entre 836 y 791." ⁵

Durante este periodo de auge y expansión colonial, el Imperio Asirio realiza numerosas incursiones en la región que pretenden obtener por una parte la obediencia de los pueblos, como también los recursos y materias primas que poseen. La situación en los alrededores de Fenicia, experimenta grandes cambios con la llegada de arameos (que se instalan en la zona interior de Siria) y hebreos, éstos pueblos ingresan en la órbita comercial concertándose también alianzas políticas. Por último, el Imperio Persa en su proceso de expansión que abarcó desde África hasta la India, dominó la región de Fenicia, siendo sus habitantes parte fundamental del ejército que combatió a los griegos en las Guerras Médicas.

Para entender este sorprendente progreso y expansión fenicia es necesario conocer cuál había sido el progreso alcanzado en la navegación y oficios relacionados con ella. La navegación en la antigüedad tuvo un desarrollo considerable, los cambios experimentados por egipcios, cretenses, mesopotámicos y pueblos mediterráneos en general influyeron en el progreso naval fenicio.

El inicio del uso del hierro, hacia la mitad del 2º milenio a.C., modifica la estructura de los pueblos. El comercio se incrementó aún más y se necesitó de un barco especial para comerciar, un barco que proporcionara buenos espacios para carga y utilizara poca energía humana. Anteriormente, los barcos comerciales utilizaban remeros, los cuales ocupaban bastante espacio y debían ser alimentados. Se dio, por lo tanto, mayor importancia a la vela; el navío "aunque aún tenía sólo un palo y una vela cuadrada, y había de ser propulsado a remo si el viento era adverso, no llevaba ninguna tripulación especial para remar. A fin de asegurar mejores cualidades de navegación, conservación y espacio para el cargamento, la forma del mercante se hizo profunda, redonda y voluminosa." ⁶

Los pueblos del Mediterráneo oriental transformaron el barco egipcio, "lo hicieron más profundo, transformando la continua hilada central en un poste de proa, quilla y poste de popa, y cambiando la sección transversal semicircular del casco en una U."⁷ Se necesitaba ahora de cuadernas ó costillas en toda la longitud del casco para mantenerlo rígido. Estos cambios no son realizados por un sólo pueblo sino que responden a una tradición naval mediterránea. "Como se señala en la Odisea, los micenianos conocieron barcos de carga hacia mil años a.C., pero pueden haber sido sólo continuadores de una práctica anterior en la costa siria. Ciertamente el pueblo que venía haciendo uso del barco mercante especializado hacia el 800 a.C. fue el de los fenicios de Tiro y Sidón."⁸

⁵ BOSCH-GIMPERA, P., *Historia de Oriente*, tomo II, Guatemala C.A. (Guatemala, 1951), cap. 40 "La historia de los fenicios", pág. 22.

⁶ GIBSON, Ch., *Historia del barco*, Espasa Calpe Argentina (Buenos Aires, 1953), pág. 43.

⁷ GIBSON, *op.cit.*, pág. 44.

⁸ *Ibidem*.

“Los fenicios cayeron en la órbita de la cultura mesopotámica y sus primeros barcos de guerra tenían quillas rectas y altos postes terminales. En su desarrollo inventaron probablemente la birreme, una galera con dos bancos de remeros en vez del único tradicional. Y posiblemente con el fin de mejorar el uso del espolón introdujeron un largo y puntiagudo boquerel que sobresalía de la proa por debajo del nivel del agua y se empleaba para agujerear los tablones enemigos en un ataque de frente.”⁹ Para Gajardo este espolón debía ser una extensión de la quilla, “porque de otro modo no habrían tenido suficiente solidez y firmeza para penetrar enhiestos en el casco del navío enemigo, aprovechando el peso e impulso del barco atacante.”¹⁰ El espolón y la birreme pueden haber tenido desarrollos independientes y luego haber sido unidos. La birreme se utilizó considerablemente en el comercio; el espolón de proa de los barcos fenicios era reforzado de bronce según relata Esquilo.¹¹

Los fenicios no utilizaron la vela triangular propia de los barcos de quilla profunda, sino una vela cuadrada, que responde “a la necesidad de hacer cada vez más amplias las bodegas para carga,”¹² así se decidió aumentar la manga y conseguir mayor anchura. Esta modificación en el ancho del barco no se conjugó con una modificación en el tamaño de la eslora, debido principalmente a una falta de maderas cada vez más largas, las “naves mercantes se transformaron de hecho en barcos de fondo plano, totalmente inútiles para navegar con vientos de barlovento, y en tal caso, más útil resultó la vela cuadrada para aprovechar al menos los vientos de popa.”¹³ El fondo plano les permitía desembarcar en cualquier tipo de playa, cosa que no es posible realizar con un barco de profunda quilla.

Las naves fenicias de 2 filas de remeros y de vela cuadrada tenían, al igual que las embarcaciones egipcias y mesopotámicas, dos largos remos o palas en la proa y popa. Además “su proa era levantada y cóncava para remontar mejor y aminorar el golpe de las olas, bastante parecida a la que dos mil años más tarde repetirían los vikingos.”¹⁴

La actividad naval en Fenicia era bastante antigua, y son muy pocos los restos que se conocen de los barcos primitivos. Los templos contienen importantes objetos, en Biblos se han encontrado “dos modelos de barcos de barro cocido, uno dotado con una cabina y otro dotado de espolones y bancas,” los dos objetos pertenecientes al 3º milenio a.C. “El templo de los Obeliscos ha aportado bastantes quillas de barquillas, en bronce, del II milenio, una de las cuales está dotada de una espadilla. En este mismo templo se han encontrado varias áncoras (anclas) de piedra, de tamaño natural, ofrecidas como exvotos.”¹⁵

⁹ GIBSON, *op.cit.*, pág. 45.

¹⁰ GAJARDO, M., Félix, *Colón en la ruta de fenicios y cartagineses*, Sociedad Chilena de Historia y Geografía, Red Internacional del Libro, 1ª edición, (Santiago, 1992), pág. 64.

¹¹ ESQUILO, *Los Persas*, Ed. Gredos, (Madrid, 1986), traducción y notas de Bernardo Perea Morales, 407 - 418.

¹² GAJARDO, *op.cit.*, pág. 63.

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ GAJARDO, *op.cit.*, pág. 65.

¹⁵ PARROT, A., CHEHAB, M., MOSCATI, S., *Los Fenicios*, El Universo de las formas, Aguilar, (Madrid, 1975), parte 4ª Documentación general, pág. 266.

Algunas pinturas murales egipcias, de alrededor del 1500 a.C., representan naves mercantes fenicias, en ellas sobresalen, una escalera de sogas (o cabo) que comunicaba la cubierta con el mástil, el ancla (ánclora) amarrada a la proa y el parapeto (baranda) que se extendía de proa a popa.¹⁶

Los bajorrelieves asirios nos muestran las naves que utilizaban los mercaderes; en tiempos de Salmanasar III, en las planchas de metal procedentes de Balawat, aparece la ciudad de Tiro y dos naves fenicias, estas son bajas y poseen prótomos de caballo en la proa, mientras que la popa representa una cola de pez; estas naves tienen en la parte superior del mástil una cofa. Estas naves se utilizaban en el transporte de maderas como lo demuestra otra imagen, y eran parecidas a las utilizadas por los Pueblos del Mar. “Sobre vasos de boca de trébol, llamados *oinochoe*, hallados en Chipre y fechados en el siglo VIII a.C. se encuentran ya representaciones de barcos con velas y prótomos de cisne.”¹⁷ En el siglo VII a.C. también los relieves asirios muestran birremes fenicias, que son las naves en las cuales hacían las grandes travesías por el Mediterráneo.

En otros bajorrelieves asirios de siglo I a.C. “podemos ver claramente cómo los brazos de los remeros a la banda están en un plano más afuera que los puntales de la cubierta alta y ambas imágenes muestran que el casco mismo tiene un alargamiento que sirve de apoyo a los remos. Además es probable que el casco fuese de una sola pieza labrada de un tronco muy grueso y por esto es difícil suponer que la escalamera exterior, soporte de los remos, estuviese forrada de tablas. Así, los remeros a las bandas iban sentados en bancos que se proyectaban desde el casco hasta las escalameras. De esto modo era posible conservar un casco estrecho y de fácil propulsión, y un puente de combate también estrecho por el cual pudieran moverse los soldados sin comprometer el equilibrio de la nave; era factible alcanzar mayor velocidad y mayor potencia para la embestida por aumento del número de remeros, y al forrar de tablas la escalamera, aumentar la reserva de flotabilidad, que evitaría el vuelco en el casco de un brusco balance.”¹⁸

El investigador Alvar ha estudiado los modelos de barcos fenicios y ha llegado a la conclusión de que el barco empleado en el comercio con la Península ibérica fue el denominado *gaulós*, pero también debieron introducir los fenicios el *hippos*, que se arraigó bien en las poblaciones costeras, pues pervive, al menos, hasta el siglo II a.C.

En cuanto a la duración de los viajes calcula que el trayecto Tiro-Cádiz podía llevar unos cien días, lo que supone una estación navegable completa. Por consiguiente, los navegantes, tenían que invernar en la Península o antes de llegar a ella. Esto explicaría en buena medida la escasez de testimonios arqueológicos anteriores al siglo VIII a.C.¹⁹

¹⁶ LANDSTRÖM, B. *El buque*, trad. José M^a Martínez-Hidalgo, Ed. Juventud, (Suecia, 1961), pág. 31, señala que al mirar las imágenes egipcias no se observa en las embarcaciones fenicias un “cabo (ó sogas) para reforzar el casco, indicando quizá que el barco era lo bastante robusto sin ser construido con quilla y cuadernas.” Creemos que hemos podido establecer que los barcos fenicios poseían quilla y cuadernas.

¹⁷ BLÁZQUEZ, *Historia de España antigua*, tomo I, cap. XI, pág. 284.

Por otra parte en la obra *Historia del oriente antiguo* de Blázquez, Martínez-Pinna, Presedo, Melero y Alvar, Cátedra, (Madrid, 1992), cap. V, pág. 312, se menciona que había 3 tipos de naves fenicias, la 1^a era una nave baja, curva, terminada la popa y proa con cabezas de caballos y era utilizada en el transporte de maderas; la 2^a era la nave de guerra tenía dos pisos, en el inferior iban los remeros y en el superior los soldados con escudos, poseía vela y una proa y popa curvas; el 3^o tipo de barco era el utilizado en el comercio, y tenía las extremidades levantadas.

¹⁸ LANDSTRÖM, *op.cit.*, pág. 32. Recordemos que escámo es una estaca pequeña en la cual se sujeta el remo.

.De la época persa principalmente datan las monedas fenicias que representan naves, “las de los reyes de Biblos de los siglos V y IV (a.C.) muestran naves de guerra, en las que están en fila hombres dotados de cascos y escudos. Esas monedas se adornaban también con un múrex”²⁰, molusco del cual se extraía la púrpura.

Otras representaciones de naves comerciales fenicias, son posteriores a la conquista de Alejandro Magno. Entre ellas sobresale en un costado de un sarcófago de Sidón, una nave, con cuello de cisne en la proa y con una cabina en la parte posterior, podemos ver su profunda quilla, su foque (velas menores) y su vela mayor.²¹

Ezequiel relata los productos con que eran confeccionados los navíos, en los que destaca la madera de Hérmon (Antilibano), Líbano y Basán (Transjordania) y Chipre. El lino de las velas era de Egipto, la púrpura y la violeta de Chipre, y los marineros se reclutaban en Tiro, provenientes de Sidón, Arados, Biblos, lo cual establece el predominio de Tiro sobre estas ciudades.

“Y se me dirigió la palabra de Yahveh, diciendo: Y tú, hijo del hombre, entona una elegía contra Tiro, y di a Tiro:

¡ Oh tú, la asentada a la entrada del mar,
que traficas con los pueblos hacia muchas islas,
así habla el Señor Yahveh:

Tiro, tú has dicho:

yo soy de perfecta belleza.

En el corazón de los mares están tus confines;

quienes te edificaron hicieron perfecta tu hermosura;

con cipreses de Senir te construyeron

todas las planchas;

un cedro cogieron del Líbano

para alzar en ti el mástil;

de encinas de Basán

hicieron tus remos.

Tu cubierta fabricaron de marfil (incrustado) en boj

de las islas Kittim.

Lino finísimo con recamado procedente de Egipto

era tu vela para servirme de enseña;

púrpura violeta y escarlata de las islas de Elisá

era tu toldo.

Los habitantes de Sidón y Arvad

eran tus remeros;

los más expertos, ¡oh Tiro!, que había en ti,

¹⁹ BLÁZQUEZ, *op.cit.* pág. 285

²⁰ PARROT, *op.cit.*, pág. 266.

²¹ Foque: cada una de las velas triangulares que se orientan y amurran sobre el bauprés. Diccionario Sopena (Buenos Aires, 1970).

eran tus timoneles.

Los ancianos de Guebal y sus doctos
actuaban en ti como carpinteros navales.

Todas las naves del mar y sus marineros
hallábanse en ti para cambiar tus mercancías.

Gentes de Persia, Lidia y Put
servían en tu ejército como guerreros tuyos;
suspendía en ti escudo y yelmo
y te dan esplendor (...).²²

En relación con el elemento religioso incorporado en las naves, Heródoto señala que durante la expedición de Cambises en Egipto éste profanó los templos y las imágenes religiosas egipcias, y que entre estas acciones entró al templo de Vulcano en donde se burló de su ídolo o estatua, la que era muy parecida *“en verdad a los dioses ‘pataicos’ fenicios que en las proas de sus naves suelen llevar los de Fenicia. Estos dioses, (...) son unos muñecos u hombres pigmeos (...)”*²³ Recordemos que los fenicios era un pueblo que seguía la tradición oriental politeísta, en donde se reconocían las diferentes fuerzas de la naturaleza.

Los fenicios además contaban con buenos suministros alimenticios que les permitían realizar extensos viajes, principalmente en éstos se consumía vino, pan (harina) y frutas; *“(...) disponían de frutas secas altamente energéticas, de poco peso y volumen e indicadas contra el escorbuto que, milenios más tarde, tanto entorpeció las largas navegaciones por el Pacífico.”*²⁴ El vino era almacenado en ánforas y odres y la harina de trigo en *“pellejos bien cosidos”*.²⁵

Velocidad y facilidad de maniobrar en acción eran las cualidades en favor de la galera; la estrategia bélica principalmente correspondía al ataque con el espolón, el abordaje y la lucha cuerpo a cuerpo entre las tripulaciones, siendo en este contexto más importante el uso de los remos que el de la vela; por lo tanto, la única vela cuadrada de la galera, usada durante la travesía, se bajaba juntamente con el palo al entrar en acción. Para la maniobra eran vitales buenos dispositivos de gobierno, y para esto la práctica de disponer una pala de gobierno en cada extremo del barco, cuestión que se conservó también en el barco mercante.

Así llegamos a una época en donde es posible distinguir entre el largo barco de guerra y el redondo barco mercante, época en la cual ya había concluido la transición entre la Edad del Bronce y la Edad del Hierro.

Durante las Guerras Médicas se utilizaron trirremes. Esquilo se refiere a ellas como las *“naves de tres remos”* ó *“naves de tres bancos de remos.”*²⁶ En los lamentos pronunciados por Jerjes, se refiere también a los navíos de tres remos *“Ay, pena y dolor sobre nuestros navíos de guerra.”*²⁷ Los griegos también utilizaron en la guerra

²² EZEQUIEL, 27, 1-11.

²³ HERÓDOTO DE HALICARNASO, *Los nueve libros de la Historia*, Edaf, (Madrid, 1989), libro III, XXXVII.

²⁴ GAJARDO, *op.cit.*, pág. 66.

²⁵ HOMERO, *La Odisea*, Canto Segundo.

²⁶ ESQUILO, *op.cit.*, 680.

²⁷ El traductor observa que literalmente dice *“sobre nuestros navíos de tres escálamos.”*

los trirremes "(tríceeres), barco que como mencionamos más arriba tenía 3 filas de remos, una sobre otra de cada lado, y que según el caso andaba a remo y a vela."²⁸

Otra de las tareas emprendidas por los fenicios en las Guerras Médicas en las cuales desplegaron sus habilidades, fue en la construcción de puentes de barcas. Éstos eran un elemento estratégico que permitía el paso de grandes ejércitos, fueron construidos para atravesar el Bósforo y el Danubio, en las campañas de Darío y de Jerjes, y consistían en la unión de barcas largas que eran las que transportaban a la caballería. Heródoto señala sobre los puentes: "al tiempo que se ejecutaban estas obras como mandaba ibanse aprontando los materiales y cordales de biblo y de lino blanco para la construcción de los puentes. De ello estaban encargados los fenicios y egipcios, como también de conducir bastimentos y víveres al ejército, para que las tropas, y también los bagajes que iban a la Grecia, no pudiesen de hambre (...)." ²⁹

La extensión de los puentes variaba de acuerdo al lugar. El puente construido en el estrecho de los Dardanelos (Helesponto) tenía una extensión de 7 estadios (1.333 metros). "Se iban ordenando sus penteconteros y también sus galeras vecinas entre sí, haciendo ellas 2 líneas: la que estaba del lado del Ponto Euxino se componía de 360 naves; la otra opuesta del lado del Helesponto, de 314; aquéllas las tenía puestas de travesía, ésta las tenía según la corriente, para que las cuerdas que las ataban se apretasen con la agitación y la fluctuación. Ordenados así los barcos, afirmábanlos con áncoras de un tamaño mayor: las unas el lado del Ponto Euxino para resistir al Euro y al Noto." ³⁰ Dejaban 3 pasos abiertos para que transitaran barcas pequeñas, una vez unidas las naves, colocaban grandes tablones y parapetos a los lados para que no se espantaran los animales. El paso de los ejércitos duró 7 días, fue presidido por el rey Jerjes el cual realizó un ritual previo.³¹

En estas expediciones se utilizaron galeras - principalmente trirremes - y penteconteros o galeotas, las primeras se utilizaban en los enfrentamientos bélicos y cada una de ellas contaba con 30 soldados y unos 200 hombres de tripulación; los penteconteros eran usados para el auxilio de las víctimas, cada una poseía 130 hombres de los cuales 80 hombres se dedicaban a las faenas de rescate. Junto a esta flota de combate estaban las naves para el transporte de hombres, animales y víveres, éstas eran los tricónteros (30 remos), penteconteros (50 remos) y cercuros (naves de carga).

Heródoto señala que las naves más listas y ligeras en la expedición persa eran las de los fenicios y entre éstos las de Sidón. Asimismo, bajo el mando de los generales medos y persas destacan algunos caudillos o capitanes

²⁸ PETRIE, A. *op.cit.*, cap. V. "La Guerra", pág. 104 y ss. La proa podía estrecharse en punta de espolón (*émbolon*), como el trirreme había sido ideado para lograr la mayor velocidad, era alargado y estrecho (comparable con la *navis longa*) a diferencia del redondeado barco mercante, destinado a la carga (*holkás, strongúlee, náus*). El trirreme tenía 174 remeros:

• 62 *thranítai*, quienes, por ir en lo más alto, usaban los remos más largos.

• 58 *zuchítai*, remeros de en medio.

• 54 *thalamítai*, que iban abajo y usaban los remos más cortos.

"Además de los remeros había un timonel (*kubernéetes*) y un contramaestre (*keleusteés*), que daba la voz a los remeros; y cada barco transportaba unos 10 *epibátai* u hoplitas en servicio marítimo. Un convoy militar incluía, además de los trirremes, cierto número de transportes con provisiones, caballos, etc. (*plóia sitagoogá, hippagoogoinés*)."

Para LEWIS, E. y O'BRIEN, R. *Barcos*, Time-Life, (Hamburgo, 1969), la trirreme griega tenía 37 metros de largo y 6 de ancho, y llevaba 170 remeros, 20 marineros, 14 arponeros y 4 arqueros, en su obra. Otros autores estiman que la trirreme poseía una eslora de entre 33 y 36 metros y una manga de más de 5 metros.

²⁹ HERÓDOTO, *op.cit.*, libro VII, XXV.

³⁰ HERÓDOTO, *op.cit.*, libro VII, XXXVI.

³¹ "A la salida del sol, el rey hizo una libación en una copa de oro, que luego lanzó a las olas, al igual que un tazón de oro y un sable. Era un sacrificio al dios del mar." en HUART, C., DELAPORTE, L., *El Irán antiguo y la civilización irania*, UTEHA, (México, 1957), cap. VII "El imperio persa aqueménida", pág. 221.

de Sidón, Tiro y Arados. Los soldados fenicios "armaban sus cabezas con unos yelmos muy semejantes a los de los griegos, cubrían sus pechos con unos petos de lino, llevaban unos dardos y escudos, sin marco en su contorno (...)"³²

Algunos aspectos navales de la época y que nos hablan de costumbres o modos navales son, por ejemplo, lo que dice relación con los himnos, que eran entonados en momentos de guerra, antes de iniciarse el combate o cuando el resultado era positivo. Esquilo señala que esto hicieron los griegos antes de enfrentarse a los persas, "*(...) un canto, un clamor a modo de himno, procedente del lado de los griegos, profirió expresiones de buenos augurios que devolvió el eco de la isla roca.*"³³ Este himno ó "peán" se cantaba con acompañamiento de flautas, donde el flautista tenía un papel importante en la coordinación de las actividades, siguiendo las órdenes del jefe de remeros, "*(...) la trompeta con su clangor encendió el ánimo de todos aquellos. Inmediatamente con candenciosas paladas del ruidoso remo golpeaban las aguas profundas del mar, al compás del sonido de mando (...).*"³⁴

Por su parte Ezequiel señala que los remeros tirios también eran coordinados por un timonel:

"*(...) A los recios gritos de tus timoneles
se estremecerán las costas;
y desembarcarán de sus navíos
todos cuantos manejan remo;
los marineros y todos los pilotos del mar
pisarán tierra,
y dejarán oír sobre ti su grito
y clamarán amargamente (...)*"³⁵

Las naves además poseían insignias que eran una manera de identificar la embarcación - nación, ciudad, jefe, condición - de las restantes. En este sentido, las insignias jugaban un papel importante en la guerra, ya que, se podía así establecer cuál era el enemigo y cuál el aliado. Heródoto se refiere a esta importante parte de la embarcación, al narrar la ocasión en que uno de los súbditos le pregunta a Jerjes:

"*¿No veis, señor, como Artemisia, combate y echa a fondo una galera enemiga? Preguntó entonces el rey si era en efecto Artemisia la que acababa de hacer aquella proeza, y respondieronle que no había duda en ello, pues conocían muy bien la insignia de su nave, y estaban por otra parte en la inteligencia que la que fue a pique era una de las enemigas (...).*"³⁶

Así para los que están en una confusa situación bélica y para los que están observando el combate, las insignias son un medio de comunicación y distinción. En efecto, al observar la batalla, por medio de las insignias de los

³² HERÓDOTO, *op.cit.*, VII, LXXXIX

³³ ESQUILO, *op.cit.*, 388-391.

³⁴ ESQUILO, *op.cit.*, 395-398.

³⁵ EZEQUIEL, 27, 28-29.

³⁶ HERÓDOTO, *op.cit.* libro VIII, 88.

barcos se podía establecer las actividades de los que en ella se desenvolvían. Jerjes, durante la batalla de Salamina (480 a.C.), estaba en el monte Egaleo, observando la batalla y cada vez que alguien realizaba algún acto importante, se anotaba el nombre del "trierarco ó capitán de galera, apuntando asimismo el nombre de su padre y de su ciudad." Esta identificación se podía hacer conociendo las insignias de las embarcaciones, incluso éstas establecían el rango de las naves.³⁷ En esto el color era un elemento distintivo, siendo al parecer, los colores propios de los fenicios el rojo y violeta, tal como lo señala Ezequiel.³⁸

Otro aspecto importante de la navegación antigua dice relación con los métodos y técnicas utilizados para orientarse en el mar. "Los antiguos marinos eran mitad astrólogos - contemplaban las estrellas con extrañas miras y astrolabios, calculaban su curva sideral con relojes de arena - y mitad poetas, pues tomaban en cuenta el vuelo de las aves y el aspecto de las nubes distantes y el ángulo del viento con relación al mar." Aunque la orientación por las estrellas sólo era posible una parte del año, de modo que la navegación tenía que suspenderse durante los meses de invierno.³⁹

Así, para ubicarse en la inmensidad del mar, los fenicios se guiaban por la Osa Menor. El ejercicio realizado por Noé con las aves era también practicado por fenicios, y hasta por los vikingos. Esta tradición mencionada por el Antiguo Testamento se refiere a una práctica común del Cercano Oriente.

La armada fenicia fue utilizada por los reyes persas en la extensión de su imperio. La expedición enviada por Darío a Grecia utilizó los medios y conocimientos navales fenicios, y en este pasaje de Heródoto podemos apreciar la actividad cartográfica que era necesaria para establecer la ruta y las distancias entre diferentes puntos: "*Habiendo pues, bajado a Fenicia, y llegado a Sidonia, uno de los puertos de aquel país, equiparon sin pérdida de tiempo tres galeras, y cargaron de todo género de enseres una nave, en que embarcaron asimismo varios y preciosos regalos. Abastecidos de todo, seguían el rumbo hacia la Grecia, que fueron costeano y sacando los planos de sus costas, sin dejar nada que anotar por escrito y practicada esta diligencia con la mayor parte de los lugares, y en especial en los nombrados, llegaron por fin a Tarento, en las playas de Italia.*"⁴⁰

Respecto a la cartografía de la época debemos señalar que se usaban planchas de metal, principalmente de bronce, en ellas se trazaban los accidentes geográficos más importantes. "Las naves de guerra rara vez se hacían a la mar por mucho tiempo y la distancia que cubrían era de unas 50 millas por día. Iban de puerto en puerto para abastecerse de agua y víveres; en caso de mar gruesa o temporales, eran puestas a rastras en tierra o llevadas a una rada. Los barcos comerciales podían confiar en los vientos y dependían menos, por tanto, de breves cruceros a lo largo de la costa."⁴¹ La velocidad media alcanzada con mar tranquilo correspondía entre 4 y 6 nudos.

³⁷ HERÓDOTO, *op.cit.*, libro VIII, 92, "(...) vió Policrito la nave ática y conoció por su insignia que era la capitana, (...)".

³⁸ EZEQUIEL, 27, 7-8. "(...) Lino finísimo con recamado procedente de Egipto

era tu vela para servirte de enseña;

púrpura violeta y escarlata de las islas de Elisá

era tu toldo (...)"

³⁹ PARETI, L., "El mundo antiguo del 1200 al 500 a.C." en *Historia de la Humanidad, Desarrollo Cultural y científico*, Ed. Planeta, (Barcelona, 1977), tomo 2, pág. 127.

⁴⁰ HERÓDOTO, *op.cit.*, libro III, CXXVI.

⁴¹ PARETI, L., *op.cit.*, pág. 127.

1 milla marina equivale a 1.852 metros, por lo tanto en un día recorrían 92 kilómetros y 6 metros. Un nudo equivale a 1 milla marina, siendo la velocidad promedio de 4 nudos igual a 7 kilómetros y 408 metros.

En este mismo sentido, Avieno, en su poema *Ora Marítima*, “da la duración de un viaje marítimo en siete días, bordeando la costa mediterránea desde las Columnas de Hércules hasta la ciudad de Firene, en la costa pirenaica, y distante unos 6.000 estadios, según Eratóstenes, Posidonio y Estrabón (...) y 8.000 estadios según Polibio.”⁴²

Entre las rutas marítimas frecuentadas por los fenicios está por una parte, el trayecto meridional hacia el Mediterráneo occidental, que bordeaba el litoral norte de África, y por otro el trayecto septentrional por el Mediterráneo al oeste.

Un viaje a la isla de Chipre se realizaba en un día, ya que la distancia que separaba a esta isla con el continente (en el sector norte de Biblos) era de 60 millas.⁴³ Mientras que desde el sector más lejano de la isla con respecto al continente, tenía unas 100 millas, las cuales se recorrían en 24 horas de viaje a vela.

La distancia entre el delta del Nilo y esta misma isla era de 240 millas, distancia que se recorría en 3 o 4 días contando con un viento favorable, ya que utilizaba la vela. Entre la isla de Rodas y Chipre también existe una distancia de 240 millas, aunque esta distancia podía ser recorrida en 2 o 3 días. Desde el golfo de Iso o Iskenderun hasta el delta del Nilo hay algo más de 400 millas, tramo que se efectuaba en 4 ó 5 días de viaje a vela. Desde el delta del Nilo al sur de la isla de Creta el viaje a vela demoraba 3 ó 4 días, abarcando una distancia de 340 millas. Desde esta isla, específicamente desde Cnosos el trayecto a Troya (315 millas), tardaba una semana, en un viaje a vela.

A estas rutas marítimas se suman los itinerarios terrestres que conectaban a las ciudades fenicias con el oriente y occidente. Entre las caravanas más destacadas está la que iba a Babilonia que partía en la ciudad de Damasco, y que recorría esa distancia en unos 30 días. Además desde Babilonia partían caravanas a las ciudades costeras del mar Egeo ó a la península de Anatolia (Sardes), este trayecto se realizaba aproximadamente en unos 74 días.

Los fenicios conocían a qué distancia estaban de la costa, utilizando una vara larga ensebada, por ejemplo “cuando el plomo marca once brazas y la sonda sale con fango está uno a un día de Alejandría”,⁴⁴ es decir se está cerca de la costa africana cuando el agua tiene 11 brazas de profundidad y la vara sale con cierto lodo.

Para Blázquez los “marineros fenicios de finales del segundo milenio, son los herederos de la gran tradición marinera de los pueblos cananeos, asentados en la costa fenicia durante el segundo milenio, de la que se conserva buena documentación en los archivos egipcios. El autor griego Arato (c. 315 a.C.) expresamente afirma que su sistema de navegación era más perfecto que el de los griegos. Podían navegar de noche ayudados

⁴² BLÁZQUEZ, *Fenicios, griegos y cartagineses en occidente*, parte I La colonización fenicia, cap. “Las fuentes semitas y clásicas referentes a navegaciones fenicias y griegas a Occidente”, pág. 224. Afirma el autor que “si en costear todo el litoral mediterráneo hispánico al final de la primera mitad del Iº milenio a.C. se tardaba siete días, no se podría invertir en ir y volver tres años desde Siria al sur de la península” ibérica, como algunos investigadores proponen.

⁴³ En este caso nos referimos a las millas terrestres, siendo 1 milla igual a 1.609 metros. Las distancias y los tiempos de duración de los viajes son extraídos de mapas de la obra de SUAREZ FERNÁNDEZ, Luis, *Manual de Historia Universal*, tomo II, Historia Antigua, Espasa-Calpe, (Madrid, 1973).

⁴⁴ HERÓDOTO, *op.cit.*, libro II, V.

por ánforas horadadas que, colgadas de proa, servían como instrumento de iluminación y, además, avanzaban más que los marineros helenos, que usaban la navegación de cabotaje.⁷⁴⁵

El gran poderío marítimo desarrollado por los fenicios responde básicamente al notable perfeccionamiento de las artes navales y de los oficios relacionados con ellas, a lo que se suma la trascendencia de la región de Levante y principalmente de la ciudad fenicia, como lugar de concentración de las diferentes rutas que conectaban oriente con occidente, alcanzando por lo tanto, importancia estratégica. Su legado será transmitido a occidente por una de sus más importantes colonias, Cartago.

⁷⁴⁵ BLÁZQUEZ, J.M., *Historia de España antigua*, tomo I, cap. XI "Los fenicios en la península ibérica (1100- final siglo VI a.C.)", pág. 283.

LA CIUDAD - PUERTO DE VALPARAISO COMO PATRIMONIO ARQUITECTONICO E HISTORICO - CULTURAL DE LA HUMANIDAD

Ignacio Castillo Paul⁴⁶

Introducción

Esta monografía tiene por propósito dar a conocer las posibilidades de desarrollo turístico del puerto de Valparaíso en su condición de ciudad con riqueza histórica, arquitectónica, cultural y paisajística ubicada en el borde costero de "Chile Central".

Para ello el estudio en cuestión ha integrado actividades de gabinete y de terreno desarrolladas desde el año 1997 y hasta la actualidad, cuya finalidad es recolectar antecedentes históricos, geográfico-humanos, urbanísticos, arquitectónicos y físico-ambientales que permitan asignar una adecuada puesta en valor a la estructura y funciones urbanas de esta ciudad a fin de que pueda convertirse en un área de real valor patrimonial, educativo y cultural para la comunidad nacional e internacional.

Objetivos de la Investigación

1º Mostrar el valioso potencial histórico, cultural, turístico, arquitectónico y educativo-ambiental que posee la ciudad portuaria de VALPARAISO y su entorno asociado, esto es, la ciudad balneario de VIÑA DEL MAR y los centros urbanos, residenciales y de servicios, de QUILPUE, VILLA ALEMANA y REÑACA, ubicados en valles interiores de la Cordillera Litoral o bien junto a la costa del Océano Pacífico Suroriental.

2º Proponer otros cerros y sitios del "Plan" porteño como áreas de importancia arquitectónica, histórica, urbanística, geográfico-social, económica, cultural y turística. En efecto, nuestra investigación de terreno y gabinete busca dar especial importancia y trascendencia cultural a la trama urbana y al diseño de viviendas particulares y de los edificios públicos construidos a comienzos del siglo veinte (XX) en los cerros "Placeres" "Barón", "Lecheros", "Polanco", "Ramaditas", "Santa Elena", "De la Merced", "La Cruz", "Monjas", "Mariposa", "Yungay", "Bellavista", "Florida", "Cárcel", "Panteón", "Cordillera", "Toro", "Mesilla", "Artillería" y "Playa Ancha", como también en torno a las avenidas Gran Bretaña, Playa Ancha, Quebrada Verde, Serrano, Blanco Encalada, Esmeralda, Condell, Errázuriz, Brasil, Pedro Montt, Francia, Independencia, Victoria, Colón, Yungay, Uruguay, Rawson y Argentina, entre otras.

⁴⁶ Profesor licenciado en Historia y Geografía, Centro de Cultura Naval y Marítima.

3° Caracterizar la estructura y funciones urbanas de la ciudad-puerto de VALPARAISO a partir del análisis de cinco sectores diferenciados : a) EL PUERTO , b) LOS CERROS ALEGRE, CONCEPCION Y CORDILLERA, c) EL BARRIO ALMENDRAL, d) EL CERRO BARON y e) PLAYA ANCHA.

4° Identificar las "Areas de interés botánico, ecológico y zoogeográfico" que existen en las "terrazas marinas disectadas" correspondientes al sector denominado "ALTO DEL PUERTO".

5° Proponer la creación de algún tipo de "Area Silvestre Protegida" como "Monumentos Naturales" y "Reservas Nacionales" que sean manejados y administrados por la CONAF, en sitios correspondientes a quebradas costeras, lagunas litorales, playas rocosas y espacios oceánicos ricos en vida marina que subsistan contiguos al Territorio Chileno Sudamericano.

(Ejemplo: impulsar la protección y preservación efectiva de la palmera de coquitos o kan-kán (*Jubaea spectabilis*) que sobrevive en las quebradas costeras contigua a la variante Santos Ossa y a la "Vía Las Palmas", en compañía de árboles y arbustos pertenecientes al bosque esclerófilo o de hoja dura y al bosque hidrófilo como el boldo (*Peumus boldus*), peumo (*Cryptocaria alba*), litre (*Lithraea cáustica*), maitén (*Maytenus boaria*), espino (*Acacia caven*), quillay (*Quillaja saponaria*), lucumo, molle, lingue, belloto, arrayán, canelo y olivillo, entre otros.

6° Presentar las problemáticas y deficiencias que hasta la actualidad continua experimentando la ciudad de Valparaíso -en particular- y la conurbación Valparaíso - Viña del Mar - Concón - Quilpué - Villa Alemana -en general-, con respecto a temas como el transporte público (ej.: locomoción colectiva; micros y buses interurbanos; ferrocarril rápido desde Valparaíso hacia Santiago de Chile; Metrotren Regional de Valparaíso; buses interprovinciales); el estado de conservación y mantenimiento de calles y avenidas del "PLAN" y de los cerros porteños; la iluminación nocturna; el aseo y ornato de calles y plazas públicas; la contaminación y polución derivada de fuentes fijas -industrias- y móviles como buses, micros y automóviles particulares; en fin, la ausencia de adecuada forestación con árboles de "hoja dura" en las quebradas y lomajes costeros como también en las plazas públicas, parques y jardines de que dispone la ciudad y las demás localidades residenciales vecinas (ej.: Viña del Mar, Quilpué, Placilla, Reñaca, Concón y Villa Alemana).

Area de Estudio

Corresponde a la ciudad-puerto de Valparaíso y a su entorno asociado, la cual está situada a los 33° 00' latitud sur y 71° 36' longitud weste Por lo tanto, en el análisis de terreno se trabajó en el espacio denominado "Plan de Valparaíso" y en el sector conocido con el nombre de "Alto del Puerto". Dentro de las áreas de mayor interés para efectos de esta investigación se consideró el cuadrante comprendido entre avenida Errázuriz -por el weste-, los cerros "Cordillera", "Alegre" y "Concepción" -por el este-; avenida Argentina, cerro "Placeres" y "Barón" -por el norte-, y, finalmente , cerros "Artillería" y "Playa Ancha" por el sur y surweste.

Desde el punto de vista geográfico-físico la ciudad de Valparaíso se encuentra emplazada en medio de una planicie costera de dirección norte-sur y en la cual se ha desarrollado el "Plan", esto es, un sector urbano en que se concentran actividades comerciales, bancarias, residenciales y de servicios. Asimismo, desde la segunda mitad del

siglo diecinueve el incremento de la población porteña determinó un importante crecimiento de Valparaíso en los cerros contiguos al Borde Costero, unidades del relieve que morfológicamente corresponden a "terrazas marinas disectadas".

La ciudad está localizada en un área de clima templado tipo mediterráneo, con lluvias invernales que en promedio ascienden a 480 milímetros anuales. Valparaíso posee un clima benigno y temperaturas moderadas a lo largo de todo el año, situación que se explica por la influencia de la Corriente Fría de Humboldt y de la brisa marina sobre el espacio costero local y regional.

Las características climáticas, geológicas y edafológicas permiten que en este sector costero de "Chile Central" se encuentren las siguientes formaciones vegetacionales: a) Matorral Costero Mesomórfico, b) Matorral Esclerófilo o de Hoja Dura y c) Bosque Nativo de Palmera de Coquitos o kan - kan (*Jubaea chilensis*).

La existencia de estas formaciones vegetales autóctonas en el entorno de Valparaíso constituyen otro elemento de importancia para incorporar sitios de interés botánico y educativo-ambiental dentro de la nómina de lugares considerados "Patrimonio de la Humanidad".

Materiales y Método

Para llevar a cabo esta investigación se desarrollan las siguientes fases de trabajo desde el mes de Mayo de 1997 y hasta la actualidad :

- **Fase de Gabinete:**

A) Recopilación, lectura y análisis de bibliografía de carácter histórico, turístico-cultural, geográfico-urbano, ambiental y ecológico de la "ciudad-puerto" de Valparaíso y de su entorno asociado.

B) Entrevistas a profesores de Historia y Geografía, urbanistas, arquitectos, geógrafos y ambientalistas que se desempeñan como académicos de la Universidad Católica de Valparaíso, Universidad de Chile, Universidad Metropolitana de Ciencias de la Educación, Universidad de Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile, Universidad de Valparaíso, Universidad de Playa Ancha de Ciencias de la Educación, Universidad de Talca y Universidad del Bio-Bio (sede Chillán).

- **Fase de Actividades en Terreno:**

C) Trabajo de terreno : Es una actividad que en este caso consistió en :

- 1.- Interpretación y análisis de cartografía histórica de Valparaíso y su entorno.
- 2.- Encuestas de opinión a los habitantes del "Plan" y de los cerros porteños como Artillería, Playa Ancha, Cordillera, Concepción, Alegre, Cárcel, Barón, Placeres, Mesilla, Bellavista, De la Cruz y Polanco, entre otros.
- 3.- Selección de lugares de importancia histórico-urbana, geográfico-económica y social de Valparaíso por medio de fotografías en color y de diapositivas.
- 4.- Evaluación de los antecedentes recolectados por medio de métodos cuantitativos aplicados a la geografía.

5.- Proposición de nuevos espacios urbanos porteños para ser considerados como áreas de interés patrimonial, cultural y turístico.

6.- Localización de "áreas de fragilidad ambiental" en los cerros de Valparaíso y su periferia que necesitan ser protegidos de la acción antrópica y preservados para las generaciones futuras. (Ej.: palmares de Jubaea chilensis y restos de vegetación nativa en el acceso al puerto por la variante Santos Ossa.).

7.- Identificación de especies pertenecientes a nuestra fauna autóctona que presentan poblaciones catalogadas como escasas, vulnerables y/o en peligro de extinción debido a la acción del Hombre.

Dentro de esta parte de nuestra investigación de terreno se aprecia la sistemática disminución de las aves y de los mamíferos como consecuencia de la gradual destrucción de los ecosistemas naturales debido al crecimiento desordenado y sin límites del "GRAN VALPARAISO", a los incendios que acontecen durante la época estival (noviembre a marzo), a la contaminación de las aguas procedentes de esteros y quebradas costeras y a la caza ilegal con trampas y armas de fuego que es practicada regularmente por personas de escasos recursos que habitan en las áreas periféricas de las ciudades de Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué, Villa Alemana y Casablanca, entre otras.

Antecedentes generales sobre la evolución urbana de Valparaíso

La función urbana de Valparaíso ha sido el motor de su particular desarrollo demográfico desde el periodo colonial. Si bien desde el año 1544 hasta 1802 se produjo una lenta evolución demográfica debido a la actividad estacional del "Puerto" y a la carencia de servicios e infraestructura que posibilitara una ocupación permanente, lo cierto fue que durante los siglos diecinueve y veinte tienen lugar diversos acontecimientos que contribuyen a dar forma a la estructura y a las funciones urbanas de Valparaíso, como también a perfilar la fisonomía de sus habitantes. En efecto, durante la época de la República, el puerto de Valparaíso experimentó la apertura al comercio mundial lo cual significó estimular la vida urbana que se sustentaba en el intercambio comercial y en la prestación de servicios financieros y portuarios. Valparaíso pasó a ser un enclave estratégico de recalada y aprovisionamiento para las flotas mercantes que utilizaban el Estrecho de Magallanes en su viaje desde el continente europeo hacia América.

En la primera mitad del siglo diecinueve, Valparaíso se transforma en la ciudad más dinámica de Chile aumentando su población casi tres veces en sesenta años. El puerto pasó a ser la segunda ciudad en importancia en términos demográficos y el principal centro económico del país, además de ser el puerto más importante del Pacífico Sur.

Durante el periodo de la República se apreció un creciente aumento de la planta urbana, la cual a fines del siglo XIX rebasa los límites naturales y comienza a trepar por los "cerros de Valparaíso", es decir, se expande sobre las "terrazas litorales". Es en esta etapa cuando comienza la construcción de cientos de escaleras peatonales y la instalación de decenas de ascensores eléctricos a partir del año 1883.

En suma, a fines del siglo diecinueve la estructura de Valparaíso se caracterizaba por presentar cinco sectores claramente diferenciados por su funcionalidad urbana :

- 1° EL PUERTO : Lugar contiguo al océano Pacífico en que se ubicaron los bodegajes, servicios portuarios y comercio minorista.
- 2° LOS CERROS CORDILLERA, ALEGRE Y CONCEPCION : Eran áreas que servían como residencia a la aristocracia del puerto, integrada principalmente por europeos.
- 3° EL ALMENDRAL : Sector residencial y centro financiero y comercial del país.
- 4° EL CERRO BARON : Barrio residencial.
- 5° PLAYA ANCHA : Sector residencial de grupos socioeconómicos de clase obrera y de actividades industriales.

Finalmente, otro hito importante en la Historia de Valparaíso correspondió al año 1875, en que los más de 100.000 moradores del puerto comienzan a buscar nuevos espacios naturales para el asentamiento. Con esto, el valle inferior del estero de Marga-Marga se transformó en un sector residencial y en 1879 se creó el municipio de Viña del Mar.

Evolución y expansión urbana del gran Valparaíso durante el siglo XX

Durante el siglo veinte el desarrollo y crecimiento de Valparaíso estuvo marcado por diversos acontecimientos de carácter político, social y económico que ocurren en el ámbito nacional, como también por el efecto de fenómenos naturales y de circunstancias que operan en el exterior del país. Entre estos hechos podemos destacar los siguientes:

1.- **CRECIMIENTO DE LA POBLACION:** A comienzos del siglo XX el área de Valparaíso y Viña del Mar estaba poblada por unos 160.000 habitantes.

Valparaíso constituía un centro comercial, financiero, residencial y de servicios para los buques procedentes de diversas latitudes y para sus tripulantes. Por su parte, Viña del Mar era una localidad menor, que nace junto a la desembocadura del estero Marga-Marga hacia 1906.

2.- **TERREMOTO Y TSUNAMI DE 1906:** Son fenómenos naturales que significaron una importante reestructuración de la planta urbana de Valparaíso y Viña del Mar y la especialización de la población.

El terremoto y tsunami ocurrido en Valparaíso el año 1906 significó la muerte de 4.000 personas, la destrucción del Barrio El Almendral y la Población Vergara, y la inundación de todo el borde costero hasta 1.5 metros de altitud y el incendio de gran parte de las viviendas y construcciones del "Plan" de Valparaíso.

3.- **EMIGRACION HACIA VIÑA DEL MAR COMO CONSECUENCIA DEL TERREMOTO DE 1906:** Este evento natural significó que los habitantes de Valparaíso se trasladaron a la localidad vecina de Viña del Mar, área que en sus orígenes cumplía funciones como sitio de recreación y esparcimiento a orillas del océano Pacífico, a la vez que pequeño núcleo de actividad agropecuaria (ej.: hortalizas, árboles frutales, viñedos y lechería.).

Con todo, la llegada de habitantes de Valparaíso a Viña del Mar determinó que esta localidad se transformara en un centro residencial y de servicios que 25 años después del terremoto superaría los 50.000 habitantes.

4.- CREACION DE UN SERVICIO DE TRANVIAS ELECTRICOS EN VALPARAISO EN EL AÑO 1910: Los tranvías eléctricos que se establecen en Valparaíso hacia el año 1910 vienen a complementar los tranvías a caballos.

Este servicio se desarrolló en los aterrazamientos altos de los Cerros Barón y Portales, así como en el sector de Playa Ancha, y estimuló el crecimiento de la planta física de la ciudad en esos sectores.

5.- INAGURACION DEL CANAL DE PANAMA EN 1914: Este acontecimiento determinó el fin del auge económico de Valparaíso. A esto se sumó otro hecho acaecido en el ámbito interno como fue la conexión del ferrocarril entre Santiago y San Antonio en el año 1911. Esta situación significó contar con una nueva alternativa para el transporte de mercancías y pasajeros, a la vez que poseer un moderno puerto, más cercano a la capital del país a partir del año 1917. Todo esto ayudó a reducir aun más el decaído flujo mercantil y la actividad económica de Valparaíso.

6.- DESARROLLO INDUSTRIAL Y CONCENTRACION DE POBLACION EN SANTIAGO:

El modelo de sustitución de importaciones generó un flujo migratorio campo-ciudad y de población hacia Santiago, lo cual estuvo motivado por la industrialización inducida. En concreto, esto significó que se produjo una concentración de población en las grandes ciudades como Santiago de Chile y Concepción, a la vez que las principales firmas comerciales y financieras abandonaron Valparaíso para establecerse en la capital del país. A esto se sumó el hecho de que los residentes en el puerto comenzaron a migrar hacia la localidad de Viña del Mar.

7.- DISMINUCION DE LA POBLACION "FORTEÑA" A LO LARGO DEL SIGLO XX

Durante la primera mitad del siglo XX, Valparaíso ve disminuir progresivamente su población. Esta situación se agudiza hacia la década de 1960, cuando la expansión urbana queda limitada por la fuerte pendiente de las partes más altas de las terrazas marinas.

En suma, el descenso en el número de habitantes urbanos del "Puerto" se explica por causas político-económicas, sociales y físico-naturales.

Resultados y Conclusiones

1º El trabajo de terreno efectuado en la ciudad-puerto de Valparaíso y en su entorno asociado (basado en entrevistas y en encuestas de opinión a profesionales del área urbanística, geográfica e histórico - social, como también a vecinos del "Plan", de los cerros y a los turistas) nos permite concluir que es fundamental incorporar nuevos barrios y sectores de VALPARAISO dentro del conjunto de sitios de importancia histórico - urbana, arquitectónica, turística, educativo - ambiental e incluso arqueológica. En tal sentido, es indispensable que - dentro del corto y mediano plazo- las autoridades y organismos encargados de "postular" a Valparaíso como "Patrimonio de la Humanidad" asuman el tema de la incorporación y revalorización de otros lugares como los cerros Placeres, Barón, Polanco, Santa Elena, Merced, Bellavista, Mariposa, De la Cruz, Lecheros, Florida, Panteón, Santo Domingo, Cordillera, Toro, Artillería y Playa Ancha, entre otros. Así, por ejemplo, sería recomendable efectuar un trabajo sistemático entre la Ilustre Municipalidad de Valparaíso, la Dirección Regional de Vialidad - dependiente del

Ministerio de Obras Públicas- y los propios habitantes y vecinos de cada sector con el fin de "proteger", "recuperar" y "preservar" las viviendas y edificios públicos de comienzos del siglo veinte que aun subsisten en torno a la "Avenida Gran Bretaña", en el antiguo "Barrio de Playa Ancha", al surweste de la ciudad.

2° Es fundamental incorporar nuevos barrios y sectores de VALPARAÍSO como áreas de interés patrimonial teniendo en consideración su historia, estilo y diseño arquitectónico, funciones urbanas, rol social y cultural, actividades económicas preponderantes y potencial turístico que permita proyectar a la ciudad en el contexto nacional e internacional. En tal sentido, el trabajo de gabinete y de terreno recomienda que tanto el sector público como la empresa privada local y nacional, más la propia comunidad porteña se preocupe de la "revalorización" arquitectónica, histórico-social y turística de los cerros "Placeres", "Barón", "Polanco", "Santa Elena", "Merced", "De la Cruz", "Bellavista", "Cárcel", "Panteón", "Lecheros", "Florida", "Mariposa", "Santo Domingo", "Cordillera", "Mesilla", "Toro", "Playa Ancha" y "Artillería", entre otros.

3° Es necesario continuar refaccionando y protegiendo las viviendas particulares y edificios públicos que datan de comienzos del siglo veinte y que subsisten en torno a las principales calles y avenidas del "PLAN" de la ciudad de VALPARAISO como Bustamante, Serrano, Blanco, Cochrane, Esmeralda, Condell, Errázuriz, Brasil, Victoria, Independencia, Pedro Montt, Yungay, Francia, Uruguay, Chacabuco, Rawson y Argentina.

4° Proyectar al turismo y, por ende, al conocimiento de la Historia local el "Servicio de Ascensores de Valparaíso". Ahora bien, esto significa que los distintos ascensores se preocupen de "optimizar" la calidad del servicio que prestan al público en aspectos como la seguridad y estado de conservación de carros, equipos y vías; el tiempo de desplazamiento entre una estación y otra; el aseo e higiene de carros y estaciones; y -por último- en lo que se refiere a la "proyección histórico - cultural" de estos sitios por medio de la recuperación y hermoejamento de su arquitectura y diseño original.

5° Revalorizar el rol social, cultural y de esparcimiento de los parques y plazas públicas que existen en la ciudad. Esto implica el que dichos lugares sean sitios de real atractivo turístico por medio de su diseño y belleza escénica; tipo de árboles nativos, exóticos y plantas ornamentales; estatuas y monolitos históricos; eventos artísticos y/o exposiciones que estimulen el enriquecimiento cultural y espiritual de la comunidad local y de los turistas y visitantes extranjeros. En tal sentido, sería importante poder proyectar hacia el turismo y la vida cultural lugares como el "Parque Italia", la "Plaza Victoria", la "Plaza Echaurren" - junto al antiguo Barrio "Puerto" e Iglesia de la Matriz - e incluso la "Plaza Waddington" y su bello entorno arquitectónico en el Barrio de "Playa Ancha".

6° Desde el punto de vista del transporte público es importante desarrollar un servicio moderno, rápido y eficiente para el "Gran Valparaíso", esto es, para la conurbación que además del puerto integran ciudades y balnearios como Viña del Mar, Reñaca, Quilpué, Limache y Villa Alemana. El transporte público debería "revalorizar" el rol del ferrocarril entre las ciudades de la Costa y las localidades del interior del valle del Aconcagua, a la vez que contemplar un metrotren regional moderno para el "Gran Valparaíso" y un ferrocarril de alta velocidad que conecte al principal puerto de Chile con la capital de la República.

7° Asimismo, es urgente modernizar el servicio de micros y buses urbanos entre el Puerto de Valparaíso y las localidades de Viña del Mar, Quilpué, Quintero, Quillota y Placilla, con el propósito de que el transporte público de pasajeros también se constituya en una herramienta que favorezca y estimule el turismo y el conocimiento de la Quinta Región por parte de la comunidad local, nacional e internacional.

8° Es indispensable continuar mejorando y ampliando la cobertura de los servicios públicos del "Gran Valparaíso" en lo que se refiere a iluminación de calles y avenidas, señalética vial, semáforos, marcaje de calles y de vías de acceso y salida de la "ciudad-puerto"; hospitales públicos y servicios de asistencia médica de urgencia; seguridad ciudadana y protección policial en barrios perifericos y poblaciones de escasos recursos de Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué, Villa Alemana, Reñaca y Placilla. Igualmente, es recomendable poder optimizar el servicio de recolección de basuras, escombros y desechos domiciliarios por parte de cada municipio, a la vez que poder implementar un servicio comunal de protección de mascotas, de aves y animales domésticos (ej.: cabalares; perros vagos, abandonados y/o enfermos; etc.), el que hasta la fecha NO existe dentro de VALPARAISO ni menos en ciudades vecinas, pese a su denominación como "ciudades-balneario", "centros turísticos" y/o "ciudades residenciales".

9° Desde el punto de vista de la difusión cultural y de la extensión hacia la comunidad es esencial que los Departamentos de Cultural, Relaciones Públicas y Turismo de cada municipio aunen esfuerzos para producir literatura histórico-social, geográfico-urbana, turística, geográfico-económica y físico-ambiental de la Quinta Región de Valparaíso -en general- y de la conurbación "Valparaíso - Viña del Mar - Quilpué - Belloto - Villa Alemana - Limache" -en particular-.

10° En cuanto al fomento de la actividad turística de Valparaíso y su entorno es esencial que el municipio porteño y la empresa privada se interesen por organizar "circuitos culturales" y "circuitos educativo -ambientales" por los museos de Valparaíso, por los lugares típicos como el Barrio original del "Puerto", el Barrio "Playa Ancha", el sector "Almendral" (desde plaza Victoria y hasta avenida Argentina) y por las "quebradas costeras" en que subsiste la palmera de coquitos o palma chilena (*Jubaea spectabilis*) y el matorral y bosque de hoja dura (ej.: boldo, molle, peumo, litre, quillay, belloto y espino).

11° Desde el punto de vista de las comunicaciones terrestres es imprescindible que dentro del corto plazo se desarrolle un trazado de la "ruta costera" entre Valparaíso - Laguna Verde - Quintay y Mirasol, con el propósito de poder incorporar estos espacios del "Borde Costero" a actividades turísticas que sean sustentables en el tiempo y que tengan en consideración la "fragilidad" y la "vulnerabilidad" del sistema geográfico continental y litoral correspondiente al oceano Pacífico Sur Oriental. Asimismo, la habilitación de esta vía contribuiría a descongestionar la ruta 68 (Valparaíso - Santiago de Chile) y -por cierto- la carretera panamericana (Ruta 5) a su paso por la Quinta Región y Región Metropolitana de Santiago.

12° La expansión urbana, los incendios estivales y la acción antrópica expresada por medio de la caza clandestina han sido factores negativos para la sobrevivencia de la fauna autóctona en el litoral y en las planicies costeras de la Región de Valparaíso. En efecto, aves y mamíferos que obtienen su alimento desde el mar son especies "escasas" o cuyas poblaciones locales están en peligro como producto de la alteración de los ecosistemas naturales por parte del

Hombre. Entre los casos más alarmantes se encuentran el chungungo o nutria de mar (*Lutra felina peruviensis*), el lobo marino común (*Otaria flavescens*), el pelicano o alcatraz y el pingüino de Humboldt. A estos se agregan en los espacios continentales el coipo (*Myocastor coipus*), el chingue común (*Conepatus chinga*), el gato del pajonal o gato montés (*Felis colocolo*) y el zorro grande o culpeo (*Canis culpaeus*), entre otros. Cabe destacar además que de los mamíferos mayores que habitaron en quebradas costeras y bosques hidrófilos de la Región de Aconcagua y Valparaíso hasta fines del siglo diecinueve estuvo el puma o "león" (*Felis concolor lineaus*), felino autóctono del Nuevo Mundo que fue extinguido de esta parte Chile a consecuencia de la caza ilegal destinada a obtener su cuero, su grasa y su carne.

13° Establecer "Áreas de Protección Ecológica" y de "Preservación Ambiental" en torno al Borde Costero Regional; con especial énfasis en el sector correspondiente al litoral sur de Valparaíso, es decir, al espacio continental y marítimo asociado que se localiza entre Laguna Verde -por el norte- y la caleta pesquera de Quintay -por el sur-. En establecimiento de "Parques Marinos" y/o "Áreas Silvestres Protegidas" administradas en forma conjunta por CONAF (Corporación Nacional Forestal) y la ARMADA DE CHILE - a través de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante - sería una alternativa importante de considerar con el propósito de evitar la permanente depredación de los ecosistemas existentes en nuestro "Mar Territorial" y -por cierto- la caza clandestina de especies autóctonas en peligro como la nutria de mar o chungungo (*Lutra felina peruviensis*), el lobo marino de un pelo (*Otaria flavescens*) y las aves que obtienen su alimento desde el mar: pelicano o alcatraz, pato yeco, pato liñe, cormorán, garuma, gaviota y pingüino de Humboldt (*Spheniscus Humboldt*), entre otras.

14° Establecer dentro del corto plazo la creación de una "Reserva Nacional" o "Monumento Natural" en el sector de quebradas costeras ubicadas en las inmediaciones de la variante "Santos Ossa" -en el acceso a Valparaíso por la ruta 68- y en la "Vía Las Palmas" -en el área de terrazas fluvio-marinas de Viña del Mar y del sector de Rodelillo y El Salto-. La nominación de alguno de estos sectores como "Unidades de Manejo" administradas por CONAF junto a los municipios correspondientes sería una valiosa posibilidad de poder proteger y preservar el ecosistema de lomajes costeros compuesto por palmares de *Jubaea chilensis*, esto es, palmera de coquitos o kan-kan y por matorrales y árboles esclerófilos (ej.: peumo, boldo, molle, litre, quillay, maitén y espino) e hidrófilos (ej.: lúcumo, belloto, canelo, olivillo, lingue y patagua). Asimismo, la protección de estos ecosistemas -que hasta el presente continúan sufriendo la influencia antrópica- también permitiría la sobrevivencia de especies de nuestra fauna autóctona como aves, insectos, reptiles, roedores, arácnidos y pequeños mamíferos (ej.: cernícalo, tiuque, buho o tucúquere, aguilucho; loica, tordo, chercán, tenca, perdiz, tórtola; becasina, garza blanca; culebra de cola corta; ratón degú; hurón o quique, chingue común; zorro chilla, gato pajero del espinal, zorro grande o culpeo y guiña, gato silvestre o tigrillo, entre otros.)

15° Para garantizar la protección y recuperación efectiva de las ecorregiones naturales contiguas al "Gran Valparaíso" es esencial poder desarrollar un trabajo integrado hacia la comunidad local y regional en materias de "Educación Ambiental" y "Borde Costero".

Para el cumplimiento de dicho objetivo es fundamental la asignación de recursos por parte del Estado de Chile a organismos como la Corporación Nacional Forestal (CONAF - Quinta Región), y en forma especial, a sus Departamentos de Patrimonio Silvestre y Protección Forestal; a la Dirección Provincial de Educación; a la Dirección

General de Territorio Marítimo y Marina Mercante (D.G.T.M.); a Carabineros de Chile; al Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile (SHOA); al Departamento de Investigaciones Histórico-Geográficas del Centro de Cultura Naval y Marítima; a los Departamentos, Escuelas e Institutos de Historia y Geografía de las universidades chilenas; al Servicio Nacional de Turismo (SERNATUR); al Servicio Nacional de Pesca (SERNAPESCA); al Servicio Agrícola y Ganadero (SAG); y al Servicio de Salud del Ambiente, entre otros.

16° Finalmente, el autor de esta investigación estima necesario que ella pueda ser publicada "in extenso", esto es, incluyendo imágenes fotográficas en color, mapas, cartografía, análisis y proyección de los fenómenos geográfico-urbanos y ambientales que han podido ser identificados a lo largo del trabajo de terreno, desde 1997 y hasta la actualidad. De ahí que el suscrito agradecerá cualquier opción o alternativa de esta naturaleza al interior de alguna revista geográfica, histórica y/o urbanística -de carácter universitario- que exista en Chile o bien en países del extranjero.

* Prefecto Asociado del Departamento de Ciencias Históricas y Sociales, Universidad de Concepción (Chile). Es profesor titular de la cátedra de Historia del Departamento de Investigaciones de la Universidad de Concepción, código 27000425-13.

CONSECUENCIAS ECONOMICAS EN LAS FUERZAS ARMADAS A PROPÓSITO DE LOS SUCESOS DEL 21 DE OCTUBRE DE 1969 EN EL REGIMIENTO TACNA

Mario Valdés Urrutia*

Este trabajo constituye una reflexión en torno a las consecuencias económicas que afectaron a las fuerzas armadas chilenas en virtud de los sucesos acaecidos el 21 de octubre de 1969, con ocasión del acuartelamiento realizado por el General (R) Roberto Viaux Marambio en el Regimiento Tacna en Santiago, debido a los problemas económicos que afectaban al personal militar de la nación.

El General Viaux era oriundo de Talca. Allí nació el 25 de mayo de 1917. Alférez de Ejército en el arma de artillería en 1937, realizó su carrera militar en diversas destinaciones en el ámbito de su especialidad. Estuvo en unidades militares de Antofagasta, La Serena, Santiago, Linares, entre otras. Hizo estudios en la Academia de Guerra entre 1951 y 1953. Ascendió a General de Brigada en febrero de 1969. Entonces, fue destinado como Comandante en Jefe de la Primera División de Ejército con asiento en Antofagasta.

Las motivaciones que llevaron al General Viaux a realizar una protesta pública por la situación económica del personal militar fueron las difíciles condiciones de remuneraciones, condiciones de vida y diversos problemas derivados de la carencia de equipamiento profesional (hecho notorio al menos en el Ejército en Antofagasta). A lo anterior se sumaban las comparaciones de los sueldos militares con los del personal de instituciones o servicios estatales como INDAP (Instituto Nacional de Desarrollo Agropecuario) o CORA (Corporación de la Reforma Agraria). Era - afirmó Viaux - "verdaderamente asombroso comprobar la diferencia enorme en las remuneraciones de esos servicios y las Fuerzas Armadas". Aunque Viaux hizo llegar copia de esas remuneraciones al Comandante en Jefe del Ejército, General Sergio Castillo Aránguiz, y le consultó al menos en una ocasión acerca de la nivelación de los sueldos militares con los demás servicios públicos, posibilidad que se había prometido en mayo de 1968, no había novedades sustanciales a comienzos de 1969.

Un manuscrito titulado "Mitos y realidades del Ejército de Chile, en las décadas de los cincuenta a los ochenta" y firmado por I. Aarón, examina a grandes rasgos algunos problemas económicos de las fuerzas armadas tanto en cuanto al personal como a las condiciones materiales de desarrollo de su quehacer en los años 50s y 60s.

Para la primera década, nos dice:

"Por los años cincuenta sólo se acuartelaban los ciudadanos que vivieran en la misma ciudad donde cubría guarnición el Regimiento, porque, a partir del primer mes de acuartelamiento debían ir a almorzar y a comer a sus casas, para producir "economías". Esos ahorros eran

* Profesor Asociado del Departamento de Ciencias Históricas y Sociales, Universidad de Concepción (Chile). El presente trabajo forma parte de los resultados del proyecto financiado por la Dirección de Investigación de la Universidad de Concepción, código 200064029 - 1.3

usados por el Comandante para solventar gastos de mantenimiento de las instalaciones militares. No se concebía que hubiera agua caliente en un cuartel, excepto en las cocinas, claro está. Los conscriptos dormían en colchones y almohadas hechos de sacos de lona, que se llenaban con paja de trigo, la que era cambiada a mitad del año. Por alimento diario tenían dos panes y medio litro de café al desayuno, y cazuela de vacuno y porotos con tallarines al almuerzo y a la cena. El vestuario estaba dividido en las siguientes categorías: "De Formación" que tenía una vida útil de dos años. Luego pasaba a ser "Tenida de Guardia", durante un año para, después, ser "De Salida", que debía durar otros dos años y terminaba siendo "De servicio" con una durabilidad no inferior a un año. Lo mismo sucedía con el calzado. Se usaban alpargatas para hacer gimnasia. O sea, los soldados usaban como uniformes de diario ropa que había sido usada por cinco soldados diferentes en los cinco años anteriores. Los uniformes eran de paño y los soldados debían presentarse muy bien las revistas, pero en los Regimientos no había planchas. De modo que Sargentos y Cabos debían llevarse las prendas de vestir de los hombres a su mando para plancharlas en sus casas. Tampoco existía peluquería para los conscriptos y eran sus propios instructores quienes con viejas máquinas manuales les cortaban el pelo lo mejor que podían. De ahí el apelativo de "pelados" que se les daba a los conscriptos".

Y refiriéndose a los años 60s, el mismo escritor anota:

"Nadie, en su primer año de contratado, fuera Oficial o Suboficial, recibía un peso de sueldo. Todo lo que ganaba le era descontado para gastos de alimentación, bebidas, cigarrillos, lavado, reuniones sociales, etc. Y siempre quedaba un saldo en contra para el próximo mes".

Consignamos esta información porque se conoce el punto de vista del General Viaux. Pero no siempre ha sido posible acceder a puntos de vista distintos.

La presentación de los problemas del personal del Ejército bajo el mando del General Viaux al Ministro de Defensa Nacional tampoco prosperaron ese año 1969. El titular de esa cartera, General (R) Tulio Marambio Marchant, afirmó que no había recursos.

El paso que seguía era pedir una audiencia al Presidente de la República, Eduardo Frei Montalva. Pero ese camino se intentó sin éxito tanto por el canal oficial como por canales oficiosos, intentados por el diputado Julio Montt Momberg y el senador Juan de Dios Carmona, ambos demócratacristianos.

En esas circunstancias se encontraba el General Viaux cuando finalizaba el trabajo de la Junta Calificadora de Oficiales. Llamado a retiro, según el propio general Viaux, por ser un líder dentro del Ejército, no firmó su expediente de retiro y solicitó oralmente al General Castillo que si así lo disponía el Presidente Frei, le aplicara la facultad presidencial de llamarlo a retiro sin expresión de causa; en ese caso, el retiro era temporal y se hacía definitivo al cabo de tres años.

Lo concreto es que tras el llamado a retiro del General Viaux, el mando de la Primera División del Ejército cambió de manos, asumiéndolo el General Mandujano, no sin antes recibir Viaux diversas muestras de adhesión provenientes de diversas unidades de la División.

De regreso en Santiago el 20 de octubre en la noche Viaux recibió en su casa la visita de "muchos oficiales" de la guarnición quienes se quejaban de la jefatura del Ejército. Alrededor de las 2:30 horas del 21 de octubre Viaux aceptó encabezar un "acuartelamiento en el Regimiento Tacna", como medida suprema para tratar de solucionar los problemas militares existentes".

A los requerimientos del gobierno para dejar su actitud, Viaux respondió que se sometería a la Justicia Militar siempre y cuando se respondieran las inquietudes militares contenidas en la carta que había dirigido el 2 de octubre de 1969 al Presidente Frei y que no había llegado a destino.

Finalmente, ese mismo 21 de octubre se llegó a un acuerdo escrito entre el General Viaux y el gobierno, representado por el médico militar Patricio Silva. En el Acta del Tacna, como se conoce este documento, se dejó constancia de que el General Viaux continuaría acatando la autoridad presidencial y de los poderes públicos; se tomó conocimiento de la renuncia del Ministro de Defensa Nacional; se estableció que el problema económico de las fuerzas armadas sería resuelto en forma urgente por el Presidente de la República, y que se efectuaría un proceso único para comprobar si hubo intento de alterar la normalidad institucional del país.

Pasada la crisis al que dio lugar el acuartelamiento del General Viaux en el Tacna, al día siguiente, desde su domicilio fue llevado a la Fiscalía Militar para realizar las primeras declaraciones en la investigación abierta por los sucesos del 21 de octubre.⁴⁷

Mucho dio que hablar el acuartelamiento en el Tacna. Hubo interpretaciones del hecho que le adjudicaban al General Viaux objetivos que iban desde el derrocamiento del gobierno demócratacristiano hasta el planteamiento de problemas estrictamente gremiales, por una vía no ortodoxa, habida cuenta de la imposibilidad de llegar al Presidente mediante el conducto jerarquizado y regular.

Pese a los "momentos amargos" vividos por el país en palabras del Presidente Frei, la deposición de la actitud del General Viaux significó el regreso de la situación militar a un cauce plenamente normal.

Los sueldos de los militares habría que mejorarlos. Y el gobierno encaró la situación. De forma que habrían novedades muy pronto.

Por ahora anotemos que el personal de las fuerzas armadas había recibido un reajuste de 25% de sus sueldos base en 1966, un 10% de reajuste en 1967 y un 12.5% en 1968.

⁴⁷ Véase Florencia Varas, *Conversaciones con Viaux*, Santiago, Editorial Aire, 1972.

Antes del *Tacnazo*, denominación que parte de la prensa y la opinión pública dio al movimiento del General Viaux, el Estado chileno había otorgado mediante el Decreto con Fuerza de Ley N° 3 del 6 de agosto de 1968, una bonificación profesional al personal de las FFAA "equivalente al 50% del sueldo base y quinquenios" de que estuviera en posesión. Dicho porcentaje sería de un 55% a contar del 1° de septiembre de 1969.

La bonificación profesional que se estableció no podía ser inferior a las siguientes cantidades mensuales:

- Mayores de Ejército (E), Capitanes de Corbeta (A), Comandantes de Escuadrilla (FACH) y Mayores de Carabineros de Chile (CCh) E°630.-
- Capitanes (E), Tenientes 1°s (A), Capitanes de Bandada (FA) y Capitanes (CCh) E°475.-
- Tenientes (E), Tenientes 2°s (A), Tenientes (FA) y Tenientes (CCh) E° 425.-
- Subtenientes (E), Subtenientes (A), Subtenientes (FA) y Subtenientes (CCh) E° 385.-
- Empleados civiles E° 385.-
- Personal de Suboficiales, Cabos y Carabineros E° 215.-

A contar del 1° de septiembre de 1969, los mínimos señalados recién anotados serían reajustados en un 10%, sin perjuicio de futuros reajustes para el sector público.

Los conscriptos de las FFAA pasaban a gozar de un sueldo equivalente al 8% de los sueldos base asignados a los grados que se indican a continuación:

• Suboficial	(E.A.FACH)	Conscripto	6° grado
• Sargento 1°	"	"	8° grado
• Sargento 2°	"	"	9° grado
• Cabo 1°	"	"	10° grado
• Cabo 2°	"	"	11° grado
• Soldado	"	"	13° grado

Pero lo sustancial de la ley era el establecimiento de sobresueldos y gratificaciones especiales.

Personal de	Porcentaje de sobresueldo Sobre remuneración imponible
Maestranza FACH con 10 años de servicio	20%
Buzos de las FFAA De alta profundidad	25%
Buzos de las FFAA De baja profundidad	15%
Especialidades peligrosas	10 - 20% ²
Paracaidistas	25%

Un reglamento determinaría los cargos con derecho a este sobresueldo y sus correspondientes porcentajes.

Especialista de Montaña	25%
Comandos y Fuerzas Especiales	25%
Pilotos del Ejército	25%
Especialistas en submarinos	25%
Especialistas en aviación naval	25%
Infantería de Marina, Comandos y Fuerzas especiales	25%
Prácticos	20%
Rama del Aire y oficiales de la Rama de Ingenieros	25%

Estos sobresueldos eran incompatibles entre si.

Por otra parte, esta legislación estableció diversas gratificaciones especiales.

Citemos algunos casos.

El personal embarcado en buques de la Armada (de superficie o submarinos) operando bajo mandos independientes de zonas, distritos o bases navales, gozarían de una gratificación de 25% de sus remuneraciones imponibles. Ambas gratificaciones eran compatibles; pero incompatibles con la asignación de zona.

Los embarcados en buques o submarinos que operasen al sur del paralelo 57° Sur, recibirían una gratificación del 300% sobre sus remuneraciones imponibles, incompatibles con la gratificación antártica y de zona.

El personal de Defensa Nacional que se desempeñare como dotación de las Bases Antárticas gozaría de una gratificación del 600% de sus remuneraciones imponibles.

También se estableció que el personal de las Fuerzas Armadas que participe en maniobras, campañas o ejercicios tácticos terrestres, gozaría de una gratificación equivalente al 25% de su remuneración imponible.

Para cerrar esta mención, la asignación de casa fue establecida en E° 200 para el personal de las FFAA hasta el grado 4° y de E° 100 escudos para los grados inferiores.

Casi dos meses después de establecidas las bonificaciones profesionales sobrevino la protesta del General Viaux.

Este hecho estaba revelando, atendiendo al apoyo manifestado a Viaux por las expresiones de solidaridad provenientes de la Academia de Guerra, el Batallón de Tanques y la Escuela de Suboficiales en Santiago, que persistía una insatisfacción en materia de sueldos, especialmente al interior del personal del Ejército.

A consecuencias del *Tacnazo*, la primera novedad surgida desde el poder público fue la Ley N° 17.267, promulgada el 23 de diciembre de 1969, autorizando al Presidente de la República a modificar las remuneraciones de las FFAA. Estos emolumentos no podrían ser inferiores al aumento del IPC durante el año

1969. Además, los decretos con fuerza de ley para modificar las remuneraciones de las FFAA debían dictarse dentro de 30 días.

Y así fue.

Es importante anotar que en la discusión parlamentaria llevada a cabo a raíz de la situación económica de las FFAA, como era usual en estos casos, el grueso del debate se realizó en la Cámara de Diputados entre octubre y diciembre de 1969.

De la discusión del proyecto presentado por el gobierno de Frei salió a la superficie una diversidad de materias relacionadas con la política contingente y con la situación de las fuerzas armadas.

Queremos rescatar dos materias de las muchas que se abordaron a propósito del problema que nos ocupa.

En primer lugar, el Diputado oficialista Luis Maira, demócratacristiano, uno de los informantes del proyecto de arreglo, reconoció ser complejo el problema económico de las FFAA por dos motivos centrales: la envergadura del personal militar activo (65.530 personas) y el total de personal pasivo (39.013 personas); el segundo gran problema fue el hecho de que el mejoramiento económico involucraba recursos que no eran fáciles de recolectar.

Maira comentó que en esos momentos las remuneraciones de las FFAA significaban un gasto anual para los activos de E° 952.720, y para los pasivos una suma de E°912.750. Ahora bien, cada 1% de mejora significaba una suma de E° 18.650.000.

Otra de las ideas que surgieron del debate fue la consideración de que el proyecto gubernamental era una "improvisación absoluta" elaborada por el gobierno "para calmar" la inquietud de las Fuerzas Armadas. El Diputado Samuel Fuentes A., radical, fue uno de los que estuvo en esa posición.

Pero no estuvo solo.

Para el Diputado Clemente Fuentealba, radical, estaba claro que se trataba de "solucionar el problema de ... gente que ... ha sido postergada". Si bien no estaba de acuerdo "con estos movimientos militares, con estas asonadas", no aceptando "un levantamiento como el que se realizó el 21 de octubre ... resulta[ba] que el gobierno, que decía tener toda la situación ya arreglada, que tenía el proyecto estudiado, listo para mandarlo al Congreso el día martes 21 ... no lo envió porque sucedieron estos hechos". La verdad no era esa. El proyecto no estaba listo porque ahora "nos encontramos ... que no se ha estudiado nada". Sólo se presentaba a los parlamentarios -machacaba Fuentealba - una delegación de facultades para que el Presidente fije los sueldos de todos los miembros de las FFAA y Carabineros de Chile.

Finalmente, anotemos que si bien hubo apoyo parlamentario para sacar adelante la legislación que hizo posible el mejoramiento económico de las FFAA, las voces disonantes que se escucharon fueron a propósito de la

delegación de facultades en el Presidente de la República para solucionar el problema. Era eso lo que no resultaba grato a diversos parlamentarios.³

El Decreto con Fuerza de Ley N° 1, de 1969, estuvo listo el 30 de diciembre de ese año, dos meses nueve días después del acuartelamiento del general Viaux en el Regimiento Tacna. La promulgación de este decreto aconteció el 7 de enero de 1970.

En lo sustancial, se fijó la escala de sueldos bases mensuales para las diversas categorías y grados del personal de las FFAA

REMUNERACIONES EN E° DEL EJERCITO Y VARIACION PORCENTUAL 1968 -1970.

	Monto en E°	Monto en E°	Variación Porcentual
Grado Militar	Ley 16.840 (24.05.68)	DFL 1 1969 (7.01.70)	1968 - 1970
Comandante en Jefe	12.697	27.216	114,3
General de División	11.568	25.488	120,3
General de Brigada	10.380	23.976	131
Coronel	9.222	22.356	142,4
Teniente Coronel	8.242	20.736	152
Mayor	7.025	17.604	151
Capitán	5.940	16.416	176,4
Teniente	4.618	10.692	132
Subteniente	4.084	9.720	138
Suboficial mayor	4.618	10.692	132
Sargento 1°	4.084	9.720	138
Cabo 1°	3.015	7.560	151
Cabo 2°	2.270	7.344	224
Soldado 1°	2.599	7.236	178
Soldado 2°	2.539	6.264	147

³ Cámara de Diputados, Boletín de Sesiones extraordinarias, jueves 30 de octubre de 1969, págs. 338, 371, 281-282 y 389.

REMUNERACIONES EN E° DE LA ARMADA Y VARIACION PORCENTUAL 1968 -1970.

	Monto en E°	Monto en E°	Variación Porcentual
Grado Militar	Ley 16.840 (24.05.68)	DFL 1 1969 (7.01.70)	1968 - 1970
Comandante en Jefe	12.697	27.216	114,3
Vicealmirante	11.568	25.488	120,3
Contralmirante	10.380	23.976	131
Capitán de Navío	9.222	22.356	142,4
Capitán de Fragata	8.242	20.736	152
Capitán de Corbeta	7.025	17.604	151
Teniente 1°	5.940	16.416	176,4
Teniente 2°	4.618	10.692	132
Subteniente	y 4.084	9.720	138
Guardiamarina			
Suboficial mayor	4.618	10.692	132
Suboficial	4.084	9.720	138
Cabo	3.015	7.560	151
Marinero 1°	2.270	7.344	224
Marinero 2°	2.539	6.264	147

REMUNERACIONES EN E° DE LA FUERZA AEREA Y VARIACION PORCENTUAL 1968 -1970.

	Monto en E°	Monto en E°	Variación Porcentual
Grado Militar	Ley 16.840 (24.05.68)	DFL 1 1969 (7.01.70)	1968 - 1970
Comandante en Jefe	12.697	27.216	114,3
General del Aire	11.568	25.488	120,3
General de Brigada Aérea	10.380	23.976	131
Coronel	9.222	22.356	142,4
Comandante de Grupo	8.242	20.736	152
Comandante de escuadrilla	7.025	17.604	151
Capitán de Bandada	5.940	16.416	176,4
Teniente	4.618	10.692	132
Subteniente	4.084	9.720	138
Suboficial mayor	4.618	10.692	132
Suboficial	4.084	9.720	138
Cabo 1°	3.015	7.560	151
Cabo 2°	2.270	7.344	224
Soldado 1°	2.599	7.236	178
Soldado 2°	2.539	6.264	147

La variaciones porcentuales de la escala de sueldos base imponibles entre 1969 (para operar en 1970) y la escala existente en 1968 osciló entre un 114% para los comandantes en jefe de las ramas de las FFAA y un 224% para el caso de los cabos 2ºs. Además, desde la categoría IV hasta el grado 13º, el personal de las FFAA pasaba a recibir una suma adicional no imponible, principalmente asociada a los quinquenios que tenía cada militar, independiente del sueldo, bonificaciones y asignaciones establecidas.

Hubo una mejora sustancial. Así lo sugieren a primera vista los cuadros que recogen esa variación porcentual. Al comparar la escala de remuneraciones bases imponibles para las FFAA en 1968 con la establecida para 1970 todas las jerarquías militares experimentaron aumentos.

Las remuneraciones base imponibles que experimentaron una mayor variación porcentual ordenadas de mayor a menor fueron las correspondientes a las siguientes jerarquías militares.

VARIACION PORCENTUAL DE REMUNERACIONES EN EL EJERCITO 1968 -1970

ORDEN DECRECIENTE			
	Variación porcentual		Jerarquía militar
1	224		Cabo 2º
2	178		Soldado 1º
3	176,4		Capitán
4	152		Teniente Coronel
5	151		Mayor
5	151		Cabo 1º
6	147		Subteniente
6	147		Sargento 1º
6	147		Soldado 2º
7	142,4		Coronel
8	132		Teniente
8	132		Suboficial mayor
9	131		General de Brigada
10	120,3		General de División
11	114,3		Comandante en Jefe

VARIACION PORCENTUAL DE REMUNERACIONES EN LA ARMADA 1968 -1970

ORDEN DECRECIENTE

	Variación porcentual	Jerarquía militar
1	224	Marinero 1°
2	176,4	Teniente 1°
3	152	Capitán de Fragata
4	151	Capitán de Corbeta
4	151	Cabo
5	147	Marinero 2°
6	142,2	Capitán de navío
7	138	Subteniente
8	132	Teniente 2°
8	132	Suboficial mayor
9	131	Contralmirante
10	120,3	Vicealmirante
11	114,3	Comandante en Jefe

VARIACION PORCENTUAL DE REMUNERACIONES EN LA FUERZA AEREA 1968 -1970

ORDEN DECRECIENTE

	Variación porcentual	Jerarquía militar
1	224	Cabo 2°
2	178	Soldado 1°
3	176,4	Capitán de Bandada
4	152	Comandante de Grupo
5	151	Capitán de escuadrilla
5	151	Cabo 1°
6	147	Soldado 2°
7	142,4	Coronel
8	138	Subteniente
8	138	Suboficial
9	132	Teniente
9	132	Suboficial mayor
10	131	General de Brigada Aérea
11	120,3	General del Aire
12	114,3	Comandante en Jefe

Un análisis general permite desprender que las mejoras partieron por cabos y soldados, siguieron en el mejoramiento algunas jerarquías de oficiales superiores y suboficiales; quedando para el mejoramiento menor los oficiales superiores de mayor jerarquía.

No obstante lo anterior, al comparar la escala de sueldos de los militares con la de los docentes del Ministerio de Educación (Ley 16.617 del 31 de enero de 1967) las remuneraciones de las FFAA seguían siendo inferiores a la de los educadores, un sector considerado en la época medianamente remunerado.

Algunos casos para probar lo anterior.

Un docente titulado situado en grado 10° tenía para 1970 una renta anual de E° 11.928.- Un Cabo de la Armada en el grado 10° de la escala para las FFAA ganaba E° 7.560.-

Un profesor titulado situado en grado 4° tenía para 1970 una renta anual de E° 16.210.- Un Teniente 2° de la Armada y un Suboficial mayor (A) encasillados en el grado 4° de la escala de sueldos de las FFAA ganaba cada uno al año E° 10.692,

Un docente situado en el grado 13° en la escala de remuneraciones de docente titulados ganaba E° 8.737 al año. En las FFAA, al soldado se le encasillaba en grado 13° y ganaba al año E° 6.264.-

En las FFAA no había hombres encasillados bajo el grado 13° de su escala (E° 6.264 anuales). En el ámbito docente, el profesor titulado y colocado en el grado más bajo ganaba E° 7.209 anuales. Pero también es cierto que el profesor mejor pagado de acuerdo a su escala de sueldos base, ganaba al año E° 17.157; suma equivalente al sueldo base anual de un Capitán (E). Los docentes no podían aspirar a mejor salario base. Este era su techo.

Si comparamos las remuneraciones entre los militares y los funcionarios de la administración civil del Estado, los sueldos base anuales de la jerarquía militar desde Comandante en Jefe de una rama de las FFAA hasta la jerarquía de Capitán (E), encontraban un importante nivel de equivalencia. Pero nunca un soldado ganaba el equivalente al magro sueldo anual de los empleados civiles contratados en la escala administrativa y de servicio entre los grados 6° y 19°.

Los pasos que siguen en esta línea de trabajo apuntan a comparar las remuneraciones de las fuerzas armadas con otros servidores públicos. También interesa determinar algunos aspectos de la calidad de vida en términos de alimentación, vestuario, casa habitación, nivel de educación de los hijos y otros aspectos vividos (y costeados) por el personal de las FFAA, a partir de los montos de sueldos recibidos.

DON JOSE MIGUEL CARRERA

GESTOR DEL LA INDEPENDENCIA Y FORJADOR DE LA ARMADA DE CHILE

Daniel Prieto Vial

En un corto y prolífico gobierno de sólo tres años, don José Miguel Carrera inició la Independencia de Chile y creó, entre muchas obras, nuestra Marina de Guerra.

A él se le debe la Escuela de Pilotines, es decir, nuestra primera Escuela Naval, las ordenanzas de la marina, el reglamento de sus uniformes y el nombramiento de los primeros oficiales.

Primero dio patente de corso al capitán Juan José Tortel, que tuvo éxito capturando naves enemigas, y fue reconocido como el primer oficial de la naciente Armada de Chile. Otro tanto hizo con Samuel Burr, quien además participó en equipar y armar dos buques, la fragata Perla y el bergantín Potrillo. Con ellos se atacó más tarde a la fragata realista Warren, pero por medio de un complot la tripulación cambió de bando, capturando a Burr.

Planeó crear una gran escuadra con su amigo Robert Joel Poinsett, cónsul de los EEUU ante Chile, Buenos Aires y Perú. Este plan, que consideraba una media docena de auténticos buques de guerra y dos o tres decenas de transportes armados, debió postergarse por entrar en guerra los EEUU con Inglaterra en 1812, quedando a la expectativa el fin de dicha conflagración para concretarla.

Sin embargo ello no alcanzó a ser posible porque se le adelantó la expedición realista de Pareja en Talcahuano y San Vicente, después de reunir fuerzas realistas de Chiloé y Valdivia.

Pero, en 1813, los hermanos Carrera, a la cabeza del ejército patriota, derrotan al ejército realista en Yerbas Buenas y San Carlos, capturan Los Angeles, Concepción y Talcahuano, abordan naves como la gran fragata Santo Domingo de Guzmán, más conocida como la Thomas y finalmente, encierran el ejército del rey en Chillán.

Fueron los capitanes Joaquín Prieto y Ramón Freire, bajo las órdenes de Carrera, quienes capturan Talcahuano, y luego, el buque realista San José fue rechazado. Inmediatamente después, Freire realizó un abordaje a la fragata española Santo Domingo de Guzmán, más conocida como la "Thomas" (por su nombre inglés, anterior a su compra de este buque por España), capturando un importante botín, valiosa correspondencia y oficiales españoles de alto rango.

Entre tanto, empezaban las disputas de poder de los Carrera con el gobierno central, que, instigado por la familia Larraín y sus principales secuaces, los generales Juan Mackenna y el guatemalteco Antonio José de

Irisarri, intrigaban hasta negarle a don José Miguel los suministros de armas, caballares, alimentos, pólvora y todos los pertrechos que requería para la campaña.

Además, la nueva Junta de Gobierno y Mackenna empezaron a formar una fuerza paralela en Talca, no para auxiliar al Ejército Restaurador de Carrera como hicieron creer a muchos, sino para oponérsele.

En el intertanto, Carrera logra de la nueva Junta de Gobierno que se envíe a Inglaterra a su amigo el Teniente-Coronel Francisco Antonio Pinto, con recursos y autoridad diplomática para comprar unos dos o tres buenos buques de guerra. Pinto finalmente es capturado en alta mar por un buque español y despojado de sus recursos. Llega a Inglaterra a hacer solo gestiones diplomáticas pero finalmente nada logra.

Aprovechando el revés del combate de El Roble, donde Carrera casi logra ser asesinado, intentaron colocar a la cabeza del Ejército de Chile al coronel argentino Marcos Balcarce, a lo cual Carrera se niega terminantemente. Don José Miguel prefiere al Coronel chileno don Bernardo O'Higgins, a quien consideraba culto y valiente y al cual el propio Carrera había encumbrado y ahora logra consolidar entregando en sus manos el Ejército de Chile.

Sin embargo, a instancias de Mackenna, el general O'Higgins traiciona a Carrera. Este es capturado por los realistas junto a su hermano Juan José en Penco; algunos sostienen que por un aviso de los mismos patriotas y sometido a una rigurosa prisión con grillos y cadenas. Mientras tanto, O'Higgins y Mackenna al mando del ejército restaurador tienen muchas derrotas, algunas victorias y muchas vacilaciones en su campaña militar. Finalmente, extenuados, reconocen su fracaso y se someten en el tratado de Lircay. Muchos consideraron que esto era una traición a la patria ya que, a través del tratado, reconocen al rey de España, abortan la independencia de Chile y aceptan reemplazar la bandera tricolor por la del rey.

Pero de lo que no cabe menor duda, es que entregan a los propios caudillos de la independencia. De hecho, intercambian a todos los prisioneros excepto a los hermanos Carrera, a los cuales por una cláusula secreta los entregarían a sus enemigos para poder ser enviados a Lima, donde eventualmente serían juzgados y condenados a muerte.

Pero para desgracia de los Larraín, Mackenna y O'Higgins, los Carrera se arrancan de su prisión en Chillán y se presentan a O'Higgins en Talca.

Éste, desconcertado, disimula, pero luego, cuando los dos hermanos se han ido tranquilamente a descansar a su hacienda de El Monte, en inteligencia con Francisco De la Lastra, el cual se ha convertido en autentico dictador, hacen perseguir a los Carrera. Incluso ponen precio a sus cabezas e intentan asesinarlos, y lo hubieran logrado si no es por la superior habilidad de los Carrera.

Consciente el general don José Miguel de Carrera que la causa de la independencia ha sido traicionada, ellos, que le gestaron, son ahora perseguidos, por lo tanto deciden derrocar el gobierno de La Lastra y reiniciar la Independencia de Chile. Con su suprema audacia, una vez más lo logran, para gran regocijo del pueblo y de

sus numerosos partidarios. O'Higgins, en vez de aceptar unir sus fuerzas con las de don José Miguel en contra de los realistas, reanudando así la Independencia de Chile, decide atacar al nuevo gobierno patriota de los Carrera con el Ejército de Chile a su mando. Para ello avanza al norte, abandonando varias provincias a las tropas del rey, que lo seguían encantando, quitando terreno a los patriotas, ahora sin combatir.

Pero O'Higgins es completamente derrotado por los Carrera en la batalla de Tres Acequias, al norte del río Maipo. Don Bernardo es sin embargo perdonado a instancias del Coronel Estanislao Portales (hermano de Diego Portales), quien ruega por la vida de O'Higgins.

Carrera acepta, y no sólo lo perdona para superar las insensatas rivalidades en el bando patriota, sino que le da a O'Higgins el mando de la primera división, a la que refuerza con la gran caballería del Coronel Portus, como testimonio de su buena fé .

La defensa contra el General Osorio será primero en el río Cachapoal y luego en Angostura de Paine según ordena Carrera. Así se debió realizar la batalla decisiva. Las memorias de realistas como el Coronel Ballesteros y los textos del historiador español Torrente, sostienen por igual que, de haberse seguido las instrucciones del "Supremo Magistrado" como ellos llamaban a Carrera, seguramente los patriotas hubieran ganado la batalla, consolidando la Independencia de Chile y ahorrándose el drama de emigrar a Argentina.

Pero O'Higgins desobedece la orden y se encierra en Rancagua. Le acompaña el general Juan José de Carrera, al mando éste último de la segunda división. Se le une para forzar con ambas unidades romper el cerco y lograr la salida al norte. Pero O'Higgins insiste en fortificar en la plaza. Ahí sucumbe el grueso del Ejército patriota después de una heroica pero insensata lucha de treinta y cuatro horas.

Don José Miguel y su hermano Luis, que solo tenían caballería y no podían actuar dentro del pueblo, intentaron rescatarlos atacando por la periferia de Rancagua y haciendo amagos para distraer a los realistas, de modo que los encerrados pudieran forzar una salida, sin lograr que O'Higgins y su hermano aprovecharan estas oportunidades.

Así sucumbe la Patria. Los generales Juan José de Carrera y Bernardo O'Higgins escapan finalmente, cuando ya don José Miguel los creía rendidos. Se abren paso con un puñado que los acompañan, entremedio de mulas y caballares que empujan por delante y protegidos por el célebre Ramón Freire, que rodea a O'Higgins y los protegen.

Una vez liberado don Bernardo, ya en abierta rebeldía, desobedece al General Carrera y se va precipitadamente con los restos de su fuerza a Santiago y luego a Mendoza. Le sigue Carrera más tarde, después que le impidieron retirarse a Coquimbo, ya que le capturan el oro del Estado y todo el bagaje para ir al norte, desde donde pensaba continuar la resistencia. Antes, pasa a Santiago, para organizar la destrucción de los documentos de su gobierno de modo de no comprometer a quienes le habían ayudado. También desarmó las maestranzas para que no cayeran en manos del enemigo. Luego resiste la persecución realista en la Quebrada

de los Papeles para proteger la retaguardia de los emigrados. Después continúa su ascenso con su hermano, su hermana Javiera, el Coronel Benavente y muchos oficiales que le son leales.

Desde ahí viene la conocida concomitancia de Irisarri, Mackenna y O'Higgins para desprestigiar a Carrera entre los vecinos de Mendoza y ante el gobernador de Cuyo, Coronel José de San Martín. Por eso éste intenta luego desconocer en Mendoza la autoridad de don José Miguel como Jefe de Estado en el exilio. Así, se agrava aún más la división de los chilenos y después, por la misma razón, también divide a los argentinos, lo que más tarde derivaría en numerosas guerras civiles.

Después de la Batalla de Rancagua, ya exiliado en Argentina, Carrera escribe a su amigo el ex Cónsul norteamericano Joel Robert Poinsett, instándolo a adquirir buques en EEUU y traerlos al Pacífico para operar contra los realistas.

Luego, induce al marino irlandés William Brown, quien entonces prestaba servicios navales para Argentina, a realizar una operación de corso al Pacífico. Se arman cuatro buques en Buenos Aires, dos de ellos chilenos, con oficiales europeos y de nuestro país, sólo un cadete argentino, llamado Espora, de apenas 15 años.

Las patentes de corso le fueron otorgadas por el gobierno argentino y por el propio Carrera, en su calidad de Jefe de Estado en el exilio. Fue la primera operación naval combinada entre ambos países.

Una de las naves chilenas, mandada por el presbítero Julián Uribe, naufraga en el Cabo de Hornos. La otra nave fue salvada providencialmente por el Mayor chileno don Ramón Freire, jefe de las fuerzas de desembarco, quién embarcado con el comandante Hipólito Bouchard, tuvo como tantas veces en su vida una destacada actuación. Esta expedición operó sobre Chile, Perú y Ecuador con considerable éxito. Aunque tras la muerte de Uribe en el Cabo de Hornos, se abortó gran parte de los planes realizados en combinación con Carrera. Uribe, miembro de la Junta de Gobierno de Carrera en Chile, era nada menos que el jefe "político" de la expedición del comodoro Brown.

Sobre este punto, y si tenemos tiempo, leeré algunas cartas de Carrera que hemos descubierto recientemente, donde queda de manifiesto que fue el joven caudillo chileno José Miguel De Carrera quien inspiró esta expedición, aportándole oficiales, tropas y un par de buques al comodoro Guillermo Brown. Según las mismas, incluía un plan para tomarse Coquimbo en combinación con el Coronel José María Portus que debía cruzar la cordillera desde San Juan, con 800 carrerinos, para formar en La Serena un gobierno patriota y carrerino.

El mando en Coquimbo y La Serena lo presidiría primero el Coronel don Luis de Carrera, que también cruzaría la cordillera, al cual luego se le agregaría el General Juan José de Carrera y más tarde, la flota que don José Miguel planeaba organizar y mandar desde el Brasil y desde los EEUU. Esta última dirigida, según vimos, por él mismo.

Paralelamente, el General don José Miguel de Carrera extendió una patente de corso a David Jewett, el cual operaría contra los españoles con bandera chilena desde las costas del Brasil. Grandes esperanzas tenía

Carrera en este experimentado marino norteamericano, que le había sido recomendado por su amigo Poinsett, por lo cual se le dio el título de "Jefe de la Escuadra de Chile".

La idea era que juntara naves capturadas y con ellas formara otra escuadra para nuestro país. El "Invencible" lo comandaba Mr Sontag, que se había reunido con Carrera para combinar sus operaciones. Las fuerzas de desembarco las dirigiría Servando Jordán, enviado por Carrera para este propósito.

Pero cuando se aprestaban a iniciar las operaciones del "Invencible" desde la bahía, por gestiones de O'Higgins ante el gobierno de Buenos Aires y de ésta al reino de Brasil, las autoridades cariocas le quitaron su nave y así se abortó el gran proyecto naval de Carrera.

Entre tanto, don José Miguel escribió reiteradas cartas a su amigo Joel Robert Poinsett, para que éste organizara naves corsarias en EEUU, las que debían navegar al Pacífico, capturar naves y formar así otra fuerza naval para Chile.

Finalmente, en 1815, el mismo don José Miguel parte a EEUU, donde, con su ingenio, logró convencer a amadores norteamericanos para formar finalmente después de 11 meses de gestiones, la primera Escuadra que durante la Independencia era totalmente chilena. Constaba de cinco buques, los que debían llegar uno tras otro a Buenos Aires. Luego de reorganizada en este puerto, continuarían juntos al Pacífico. Antes de zarpar, se había reunido con grandes personalidades de EEUU; entre ellos el Presidente Madison, el ex rey de España José Bonaparte, hermano de Napoleón, el célebre mariscal Marqués de Grouchy, algunos de sus más importantes generales, etc.

Combinó por cartas sus operaciones con el General Simón Bolívar y su lugarteniente Cortés de Madariagui quien era tío de Carrera- Además se reunió con De Clemente, agente de Bolívar en EEUU, desarrollándose una gran amistad.

Se reunió y coordinó con el General Francisco Javier de Mina, este último, prócer de la Independencia de México, para asegurar la liberación de Iberoamérica completa, aunque dudó del éxito del joven caudillo mexicano, lo que luego se confirmó con los hechos.

Después de atravesar el Atlántico norte, el Caribe y las costas del Brasil, el General Carrera llegó a Buenos Aires. En este puerto desembarcó para coordinarse con el gobierno transandino de Manuel de Pueyrredón. Pero fue apresado por gestiones de O'Higgins. Se le requisaron sus buques y la gran cantidad de armas, pertrechos, talleres para armamento, imprentas, etc., que llevaba a bordo para equipar al Ejército. Recuérdese que incluía artesanos expertos en armas y arquitectos navales, con los cuales pensaba crear una fabrica de fusiles y cañones con la tecnología más moderna , además de instalar un astillero para construir buques de guerra en Chile.

También se perdieron una pléyade de distinguidos oficiales recién regresados de las guerras napoleónicas, así como varios otros artesanos, profesores de matemáticas, tecnólogos e ingenieros diríamos hoy día. Pensaba

utilizarlos para dar un gran impulso industrial y educativo al país, lo que incluía un importante esfuerzo por el desarrollo tecnológico de Chile.

Preso en el bergantín Belén, se escapa con su habilidad característica. Logra huir a Montevideo, donde al poco tiempo funda una imprenta clandestina. Desde ahí difunde las ideas federales. Lo acompañan el General Carlos María de Alvear y varios republicanos chilenos, uruguayos y argentinos, todos disidentes del régimen directorial de Buenos Aires.

Pero más tarde, al saber del fusilamiento de sus hermanos, el General Juan José Carrera y el Coronel Luis de Carrera, así como del asesinato de su íntimo amigo de toda la vida, el Coronel Manuel Rodríguez y como consecuencia de todo ello, de la pérdida de su padre, que muere de pena por lo anterior, don José Miguel explota de indignación y decide alzarse.

Ahora Don José Miguel trabaja para destronar al Directorio, que gobierna en ambos países bajo control de la secreta Logia Lautarina. Opera desde entonces contra los que considera "tiranos de Buenos Aires y Santiago" e inicia en Argentina la revolución federal para derrocarlos.

Después de varios combates y batallas, se toma Buenos Aires en dos oportunidades y derriba al gobierno del directorio. Para ello se coordinó con el General Francisco Ramírez, de Entre Ríos, y con el General Estanislao López, de Santa Fe, a quienes asesora y luego finalmente dirige. En varias oportunidades utiliza naves de guerra en sus operaciones. Con su conciencia marítima característica, Carrera abasteció de armas, uniformes, cañones, pólvora y municiones a su Ejército Federal y al de Ramírez, utilizando navíos que operaban por el Paraná.

Más tarde organizó un célebre regimiento de Húsares de la Gran Guardia (igual que en Chile), formado por sólo chilenos, que dirigía el coronel José María Benavente.

Ellos fueron un ejemplo de habilidad y valor para las tropas argentinas aliadas. Don José Miguel, quién tras tomarse la capital rechazó ser Jefe de Estado de Argentina, tuvo sin embargo un papel principal en inspirar y redactar el Tratado del Pilar, base del sistema federal que impera hasta hoy en Argentina.

Y pese a su éxito militar de más de tres años, donde invariablemente derrotó al enemigo -muchas veces enfrentando fuerzas muy superior a las suyas -, cayó finalmente traicionado. Fue fusilado en Mendoza, luego de un juicio realizado por sus enemigos políticos. Así , quien iniciara la Independencia de Chile y gestara el sistema republicano que nos rige hasta hoy, murió como héroe, tal como había vivido.

A él debemos el inicio de la Armada de Chile, cuyos múltiples proyectos, de no haber sido desbaratados por sus enemigos internos, habrían dada a Chile cuatro o cinco escuadras, además de una industria naval moderna con fabrica de armamentos de acuerdo a sus últimas palabras que fueron: "¡Muero por la libertad de América!".

LA EXPEDICION DE ANSON AL PACÍFICO EN 1740

Hamish I. Stewart Stokes*

En 1739 se declaró la guerra entre Inglaterra y España. A diferencia de las otras guerras de las potencias europeas en el Siglo XVIII, incluyendo la guerra con la cual se confundió rápidamente la Guerra de la Sucesión Austríaca o la Guerra de la Oreja de Jenkins, como se la llamaba en Inglaterra, fue todo menos una guerra dinástica. Lo que importaba era el comercio, y, más específicamente, el comercio entre Inglaterra y el Imperio Español.

Las causas básicas del conflicto no eran complejas. España quería controlar a su imperio en las Américas con el mismo espíritu absolutista y xenofóbico que ejercía en casa. Sin embargo, en 1713, como parte del Tratado de Utrecht, que puso fin a la Guerra de la Sucesión Española, tuvo que acceder a las demandas británicas de que se otorgaría a sus comerciantes por lo menos un acceso mínimo a los mercados españoles del Caribe. La demanda de Hispanoamérica de esclavos, unida a la decisión española de no participar directamente en el comercio transatlántico en seres humanos, suministró la base para tal acceso, y se otorgó a los británicos el Asiento, el contrato para suministrar 5.000 esclavos anualmente, durante treinta años, a las colonias españolas. Una concesión adicional de España autorizó el envío por los británicos de un buque cargado con mercancías al año a Porto Bello. Para las autoridades españolas de Madrid esta concesión al comercio británico, extorsionado por la fuerza, parecía excesiva; para los británicos era demasiado poco. Como resultado los comerciantes británicos se dedicaron al contrabando.

Los intentos españoles de eliminar el comercio ilegal crearon enormes problemas para ellos. La protección ofrecida por las noches oscuras a los contrabandistas, la prepotencia de las guarda costas españolas encargadas con la misión de distinguir entre viajes británicos legítimos e ilegítimos a la zona internacional de las Indias Occidentales, y la ansiedad de los colonos españoles de comprar mercancías que solamente los británicos podían suministrar, conspiraban para subvertir los intentos de España para proteger su imperio sin al mismo tiempo provocar a Inglaterra. Una típica petición al parlamento inglés, en este caso de los comerciantes de Bristol, del 3 de marzo de 1738, empezaba:

“Dado que desde ya algunos años, el comercio y navegación británica, desde y hacia las colonias y plantaciones en América, han sido grandemente interrumpidos y expuestos a los

* Universidad de Playa Ancha
Valparaíso, Chile

insultos y depredaciones de los españoles en esos mares, adonde han sido tomadas y hechos presas un gran numero de buques y naves británicas."⁴⁸

Además hubo varias desavenencias adicionales — la negativa inglesa de devolver Gibraltar, desacuerdos sobre la frontera entre Georgia y Florida, la disputa sobre el corte de madera en Honduras, y los contra-reclamos entre el gobierno español y la Compañía de los Mares del Sur de Inglaterra acerca de pérdidas incurridas durante las guerras recientes—que envenenaron las relaciones anglo-españolas.

Durante la mayor parte de la década de 1730, la paciente diplomacia de ambas cancillerías había logrado detener las propuestas incendiarias, pero en el otoño de 1739 la voluntad pacífica de los gobiernos sucumbió ante la intransigencia de la combinación de comerciantes codiciosos con políticos de oposición, ambiciosos británicos y funcionarios españoles orgullosos. La chispa que causó la explosión fue la aparición en 1738 del marino Robert Jenkins frente a un comité de la Cámara de los Comunes adonde contó lo que le había ocurrido siete años antes, cuando regresaba a Inglaterra de Jamaica, al mando del bergantín *Rebecca*. Según Jenkins, el 9 de abril de 1731, fueron abordados por la tripulación de un guarda costa español al mando de Juan León Fandino. El buque fue liberado más tarde, pero antes "Jenkins fue tratado en una manera bárbara e inhumana... le quitaron todo su dinero, le cortaron una de sus orejas, y le robaron todo lo necesario para llevar su barco a salvo a puerto, sin duda con la intención de que pereciera durante su viaje." Jenkins mostró a los parlamentarios la oreja, que había guardado como prueba, y cuando le preguntaron que sentía cuando se encontraba en manos de tales bárbaros, respondió, bien aleccionado por la oposición, que: "Entregué mi alma a Dios, y mi causa a mi país".⁴⁹ Aunque Jenkins había llevado su caso ante el Rey inmediatamente después de su regreso, el incidente entonces había sido olvidado. Ahora se le empleó para atizar la opinión pública británica, obligando así al gobierno de Sir Robert Walpole a declarar la guerra a España en octubre de 1739.

En Londres se esperaba que la nueva guerra no involucraría una repetición de las campañas continentales costosas de la Guerras de la Liga de Augsburgo y de la Sucesión Española; en cambio sería una guerra marítima en que se emplearía a la armada para atacar a las colonias y buques españoles. En junio, mucho antes de la declaración de guerra formal, el Almirantazgo envió barcos con la misión de capturar la flota española cuando salía de Cádiz, mientras que en julio el vicealmirante Vernon zarpó para el Caribe con la misión de atacar a las naves españolas en la zona. La estrategia británica se basaba en la idea de bloquear las líneas de comercio que unían al Caribe con España y así aislar las diferentes posesiones españolas en las Américas de la metrópoli. El siguiente paso, la conquista de territorios españoles, requería una mayor planificación. No le faltaban planes al gobierno. Habana, Vera Cruz, Cartagena y Darién en el Caribe y Panamá, Lima y Manila en el Pacífico fueron solamente algunos de los blancos considerados. Había una gama tan amplia de posibilidades que los dos planes ofensivos que emergieron para el otoño de 1739 fueron redactados en términos muy generales. El primero, y más importante, fue un plan para seguir a la captura de Porto Bello por Vernon en diciembre con un ataque en gran escala a las colonias españolas en el Caribe.

⁴⁸ Hough, Richard, *The Blind Horn's Hate* (Nueva York: W. W. Norton, 1971) 181.

⁴⁹ Hough, 181-182.

La segunda, que tuvo como resultado la circunnavegación del Comodoro George Anson, fue una propuesta de enviar una o varias expediciones al Pacífico. Aparentemente el gabinete, tan temprano como el 3 de junio había considerado un plan para una expedición al Pacífico, pero no sería hasta septiembre que los dos asesores navales más importantes del Gobierno, Sir Charles Wager, Primer Lord del Almirantazgo, y Sir John Norris, Almirante de la Flota, lo consideraron seriamente. Ambos hombres habían mostrado interés en la región treinta años antes durante la Guerra de la Sucesión Española, y Wager había considerado la posibilidad de un viaje al Mar del Sur en 1727. Fueron asesorados por dos antiguos empleados de la Compañía del Mar del Sur, Hubert Tassell y Henry Hutchinson, quienes habían visitado Panamá, Portobello y Lima entre los años 1736-1737, y contribuyeron con una visión práctica a las discusiones sobre la expedición al Pacífico.⁵⁰

Las discusiones sobre los detalles del plan duraron desde septiembre de 1739 a enero de 1740. El 11 de septiembre Tassell y Hutchinson escribieron al Primer Ministro proponiendo el envío de una Escuadra con mil quinientos soldados alrededor del cabo de Hornos con el objetivo de atacar a las costas del Pacífico de Hispanoamérica, y para fines del mes presentaron su plan en persona a Wager y Norris.⁵¹ El proyecto era muy similar a la mayoría de los planes ingleses para operaciones en el Pacífico desde los tiempos de Drake y Hakluyt. Primero la expedición conquistaría a Chile, y después saquearía a Lima, adonde posiblemente establecería un gobierno favorable a los intereses británicos, para luego asaltar otras ciudades costeras antes de finalizar con un ataque a Panamá. Unidades más pequeñas serían destacadas para fortificar a Juan Fernández como: "un asentamiento, un lugar de refugio, o un punto de reunión". Hutchinson indicó que tenía en su poder cartas de navegación de todo la costa del Pacífico desde el cabo de Hornos hasta California, además de información detallada sobre las defensas españolas y la situación política de los territorios en cuestión. Ambos comerciantes aseguraban que no sólo las defensas españolas en el Pacífico eran débiles, sino que la población, tanto criolla como indígena, estaba lista para rebelarse. A pesar del entusiasmo de los asesores civiles, la reacción de Wager y Norris, ante estos planes dramáticos, fue cautelosa. Ambos dudaban de lo acertado de la idea de enviar fuerzas terrestres al Pacífico y prefirieron un ataque a Panamá desde el Caribe, al estilo de Henry Morgan; pero en octubre apoyaron en principio la idea de una expedición corsaria por las costas de Chile y Perú.⁵²

Al mismo tiempo que se estaba considerando una expedición al Mar del Sur, Wager y Norris estaban considerando otra propuesta para operaciones en el Pacífico que involucraba la captura de Manila. James Naish, un antiguo empleado de la Compañía Británica de las Indias Orientales, con gran experiencia del comercio con China y el Oriente en general, argumentaba que la conquista de las Filipinas, daría a los comerciantes británicos en el oriente una ventaja decisiva sobre sus rivales extranjeros: "para extender el comercio a Cochinchina, Camboya, Siam, Ichore, las costas de China, y zonas adyacentes; y a Japón, y hasta a las costas de Méjico, Perú, y Chile; y a todas las islas y lugares en el enorme Océano Pacífico".⁵³

⁵⁰ Williams, Glyndwr, *The Great South Sea: English Voyages and Encounters 1570-1750* (New Haven: Yale University Press, 1997) 215.

⁵¹ Williams, Glyndwr, ed., *Documents Relating to Anson's Voyage Round the World 1740-1744* (Londres, Navy Records Society, 1967) 7-8, 18-21. En adelante se conocerá como Documentos.

⁵² Documentos, 23.

⁵³ Documentos, 9-10.

Wager y Norris presentaron tanto el plan para el Mar del Sur como el de Manila ante una reunión de los principales ministros el 29 de octubre. Hutchinson y Tassell ya habían intentado conseguir el apoyo del duque de Newcastle, el Secretario de Estado del Departamento del Sur, enviándole un resumen de su plan. Una Escuadra con cuatro buques de guerra, dos corbetas y dos buques para suministros sería suficiente, afirmaban ellos, “para establecerse en alguna isla del Mar del Sur; para caer exitosamente sobre el Perú; para tomar los dos buques de guerra y la flota de Lima allí existentes; para tomar Panamá y su tesoro; para tomar varias ciudades valiosas; para capturar al galeón de Manila; y para inducir a los peruanos a renunciar a su obediencia al Rey de España”.⁵⁴ Las propuestas de Naish fueron aprobadas en principio durante la reunión del 29 de octubre, pero otras obligaciones hacía imposible el envío de una fuerza terrestre del tamaño propuesto al Mar del Sur. En vez de los mil quinientos o dos mil soldados propuestos por Hutchinson, solamente se autorizó doscientos, y los documentos indican que algunos de los ministros más importantes tenían serias reservas acerca de ambas expediciones. Finalmente, después de dos semanas de debate, Walpole tomó la decisión de permitir que siguiera adelante la expedición a Hispanoamérica, pero la de Manila fue cancelada dado la imposibilidad de encontrar suficientes hombres. Tanto el gobierno como la opinión pública, expresada a través del Parlamento, prefería un ataque a las posesiones españolas en el Caribe, y no había indicaciones que se consideraba a operaciones secundarias como necesarias o deseables.⁵⁵

Fue a sugerencia de Wager, que George Anson, un capitán experimentado de cuarentidós años, había sido seleccionado para el mando del proyecto de Manila, y cuando se le abandonó, se le entregó el mando de la expedición sudamericana. Aunque hay opiniones encontradas sobre Anson, se le ha descrito como generoso y humanitario además de frío, calculador y resueltamente interesado, y ciertamente era un hombre atractivo, mujeriego, y un gran músico⁵⁶. Es poco probable que cualquier otra persona hubiera podido enfrentar exitosamente no sólo los obstáculos y penurias de la navegación, sino los que existían antes del zarpe de la expedición.

Wager personalmente redactó las ordenes de Anson⁵⁷, y muestran que todavía se consideraba a la expedición como algo más que una simple operación de corso. Los ataques a los puertos hispanoamericanos, y la captura del Galeón de Manila reflejaban los mismos objetivos que tenían los bucaneros y corsarios de antaño, pero las cláusulas que trataban acerca del fomento de una rebelión en el Perú y el establecimiento de un gobierno favorable a los intereses mercantiles británicos, revelaban implicaciones más amplias. Antes se había pensado en alianzas con los pueblos nativos, especialmente los araucanos, en contra de los españoles, tanto criollos como peninsulares. Ahora el objetivo era dividir a los criollos de los peninsulares. Un manifiesto, preparado antes que zarpara Anson, prometía protección británica, libertad de comercio y libertad religiosa para todos aquellos que se sublevarían en contra de la Corona española.⁵⁸ También se mencionaba la posibilidad de que si los criollos ricos se rehusaban a rebelarse, se podría hacer el intento de conseguir el apoyo de los mulatos y esclavos negros ofreciéndoles su libertad—una sugerencia incendiaria para la época, y que no encontró lugar en las instrucciones definitivas de Anson.⁵⁹ Aunque se había mencionado frecuentemente la posibilidad de una

⁵⁴ Documentos, 33-4.

⁵⁵ Documentos, 14.

⁵⁶ Hough, 184.

⁵⁷ Documentos, 34-9.

⁵⁸ Documentos, 39-41.

⁵⁹ Documentos, 20.

rebelión dentro de las colonias españolas en propuestas anteriores, las instrucciones de Anson son la primera evidencia de alguna conciencia en círculos gubernamentales de que las posibilidades más prometedoras para comerciantes británicos llegarían con el movimiento del imperio español en América hacia la independencia, con o sin ayuda británica.

Al mismo tiempo que Anson se preparaba, Wager autorizó otra expedición que se esperaba llegaría al Pacífico a través del Pasaje al Noroeste, para unirse a Anson. Esta empresa fue idea de Arthur Dobbs, el Agrimensor-General de Irlanda y un confidente de Walpole. Desde 1731, cuando había redactado un memorándum de setenta páginas sobre el tema, buscaba apoyo para un viaje a la Bahía de Hudson para encontrar el Pasaje al Noroeste. La oposición de la Compañía de la Bahía de Hudson, cuyas directores todavía recordaban el desastre que fue el viaje de James Knight en 1719 y la falta de interés inicial del Almirantazgo no lograron desanimar a Dobbs.⁶⁰ Presentó a los lectores de su memorándum un panorama brillante que apelaba a una fuerte combinación de orgullo nacional, codicia comercial y las viejas fantasías sobre el mar del Sur:

“Que grandes ventajas podrían existir con un pasaje a California en dos o tres meses y así por la costa occidental de América hasta llegar al Mar del Sur adonde se puede llevar a cabo un nuevo y beneficioso comercio a lo largo de las costas españolas y entre las muchas islas y países en el gran mar sureño que no ha sido completamente descubierto todavía; tales como las islas Salomón, etcétera. Que grandes serían los beneficios en tiempo de guerra si podemos enviar en un corto tiempo buques de guerra o corsarios al Mar del Sur para interceptar al comercio español. Que grande sería el beneficio si podemos enviar barcos por una vía corta y rápida a Japón o a China, y hasta poder enviar una Escuadra. Hasta podríamos obligar a Japón a firmar un tratado de comercio beneficioso con Inglaterra. Que grandes serían las ventajas en poder abrir un nuevo comercio por nuestros productores de textiles de lana en las regiones templadas y frías cerca de California en América y a lo largo del país de Yedso [la Isla de Hokkaido] y en otros países todavía desconocidos... Estableciendo algunos asentamientos allí monopolizaríamos todo su comercio y abriríamos un nuevo mercado ventajoso para nuestros productos manufacturados, aumentaríamos nuestro comercio de pieles, agrandaríamos nuestra navegación y daríamos empleo a todos nuestros pobres.⁶¹

Cuando comenzó la guerra, Dobbs intentó usarlo para el beneficio de su proyecto, recordando a Wager que si se lograba encontrar un Pasaje “podemos interceptar sus buques de Acapulco, tomar muchas presas desde California a Panamá, antes de que sospechen que estamos en sus costas”⁶² No se sabe si los argumentos de Dobbs tuvieron éxito, o si la partida de la expedición de Anson a la misma región, resultó en un cambio de opinión; pero en Mayo de 1740 Wager obtuvo la aprobación del Rey para enviar a Christopher Middleton, un experimentado navegante en aguas árticas, al mando de dos barcos a la búsqueda del Pasaje. Middleton, después de pasar por el pasaje, debía explorar las costas de Norte América en el Pacífico, negociar alianzas con los gobernantes locales y tomar posesión de lugares convenientes en nombre del Rey. Además cuando llegara a

⁶⁰ Newman, Peter C., *Company of Adventurers* (Toronto: Viking, 1985) 220-5; 231-4.

⁶¹ Barr, William y Williams, Glyndwr, eds., *Voyages in Search of a Northwest Passage 1741-1747, I, The Voyage of Christopher Middleton 1741-1742* (Londres: Hakluyt Society, 1994) 34-5.

⁶² *Voyages in Search of a Northwest Passage...*, 55-6.

California debía esperar a Anson, que para Diciembre de 1741, se esperaba estaría cerca de Cabo San Lucas, buscando el galeón de Manila. Si Middleton encontraba buques japoneses o de cualquier otra potencia debería evitarlos y regresar a casa, "para que podemos enviar buques de suficiente fuerza durante la próxima temporada para comenzar un intercambio, o establecer un asentamiento"⁶³ Las instrucciones de Middleton, a pesar de su increíble optimismo, anticipaban la situación durante la segunda mitad del Siglo 18, cuando buques navales que recorrían el Pacífico en misiones hidrográficas, también buscaban oportunidades comerciales y coloniales.

Anson recibió el mando en enero de 1740 de una Escuadra que constaba del buque insignia, la *Centurion* (1005 toneladas, 60 cañones, 521 hombres), la *Gloucester* (866 toneladas, 50 cañones, 396 hombres), la *Severn* (833 toneladas, 24 cañones, 243 hombres), la *Pearl* (595 toneladas, 40 cañones, 299 hombres), la *Wager* (559 toneladas, 24 cañones, 243 hombres), la *Tryal* (200 toneladas, 8 cañones, 96 hombres) y dos buques mercantes, la *Anna* y la *Industry*, que llevaban suministros adicionales.⁶⁴ Sin embargo, era una cosa recibir el mando oficialmente y otro lograr preparar los buques para un largo viaje al otro lado del mundo, ya que al mismo tiempo se estaban preparando grandes flotas para operaciones en el Caribe y en aguas europeas. Durante el primer año completo de guerra, los astilleros navales y los departamentos de suministros operaban a plena capacidad, y la Escuadra de Anson tenía baja prioridad. En Junio todavía no se había comenzado con las reparaciones más urgentes, y Anson se quejaba ante Wager que los marineros y los soldados asignados a él fueron cambiados a otros barcos que el Almirantazgo consideraba de mayor importancia.⁶⁵ En vez de recibir el regimiento de infantería experimentado que le habían prometido, se le ofreció 500 jubilados inválidos del Hospital de Chelsea. Pocos tenían menos de sesenta años, y muchos tenían más de setenta. Había uno que fue herido durante la Batalla de la Boyne, cincuenta años antes. La mayor parte mostraban las heridas o las infecciones de anteriores campañas en el extranjero. Durante la marcha desde Londres a Portsmouth, adonde iban a unirse a la Escuadra, aquellos que tenían la fuerza o el coraje, y aquellos fueron los mejores, desertaron en grandes números.

Anson escribió al Almirantazgo diciendo:

"Me disculpo que tengo que quejarme que se ha permitido desertar a ochenta de los... inválidos la noche antes de embarcarlos, y que un numero igual no son aptos para el servicio debido a sus enfermedades y ancianidad extrema... Espero que Su Gracia [el duque de Newcastle] enviará ordenes para que se me cambien a los incapacitados, que me permitirá proseguir instantáneamente con la expedición"⁶⁶

Como reemplazos, Anson ahora recibió 210 infantes de marina con tan poco entrenamiento que la mayoría nunca habían disparada sus armas. Según el Secretario de Guerra fueron aptos para servicio a bordo ya que: "En pelear a bordo de un barco, no se requiere ningún otra variedad de entrenamiento terrestre que poder cargar y disparar un fusil, y un campesino llegado directo desde el arado puede ser enseñado en tres días a hacer eso."⁶⁷ Para destruir el poder del Imperio Español en América, Anson, en vez de los ochocientos soldados

⁶³ *Voyages in Search of a Northwest Passage...*, 86-9

⁶⁴ Williams, *The Great South Sea...*, 221. Las tripulaciones de los barcos mencionadas arriba incluían alrededor de 470 fuerzas terrestres.

⁶⁵ Hough, 184.

⁶⁶ Hough, 184-5.

⁶⁷ Williams, *The Great South Sea...*, 222.

experimentados que le habían prometido, tenía menos de quinientos, entre ancianos seniles y jóvenes sin experiencia. Richard Walter, que navegó en el buque insignia, describió así la embarcación de los pensionados:

“Fueron extremadamente adversos al servicio en el cual estaban involucrados, y completamente consientes de todos los desastres a los cuales serían expuestos después; las aprensiones sobre los cuales estaban marcados fuertemente en sus caras, que estaba mezclado con un grado de indignación, por ser llevados desde su reposo a un empleo fatigante, a la cual ni la fuerza de sus cuerpos, o el vigor de sus mentes, estaban proporcionales, y adonde, sin ver la cara de enemigo, o poder promover el éxito de la empresa, probablemente perecerían inútilmente debido a enfermedades prolongadas y dolorosas; y después de que habían gastado la actividad y fuerza de su juventud en el servicio de su país.”⁶⁸

De hecho, ninguno de estos viejos y desafortunados guerreros sobrevivieron al viaje.

Cuando finalmente en Septiembre de 1740, la expedición zarpó, no sólo estaba mal equipada y pertrechada y con insuficientes hombres, muchos de los cuales estaban enfermos, sino Anson ya sabía que había perdido lo más importante, el factor sorpresa. Dentro de dos semanas de que el gobierno inglés tomó la decisión de mandarlo, el gobierno francés ya había informado al gobierno español de los detalles de la expedición.⁶⁹ En octubre una fuerza conformado de cinco poderosos buques de guerra, bajo el mando del almirante Don José Pizarro dejó Santander en ruta a Madeira, el primer puerto adonde Anson planeaba recalar.

De hecho, las fuerzas principales de las dos Escuadras nunca se encontraron, aunque la *Pearl* fue vista y perseguida por los buques de Pizarro cerca de la costa de Patagonia. Con insuficientes provisiones, la Escuadra española fue dispersada cuando intentaba dar la vuelta al cabo de Hornos, y solamente el buque insignia de Pizarro, la *Asia* (66 cañones), logró volver a España. De las otras, la *Hermiona*, (54 cañones), se perdió en el mar sin sobrevivientes, la *Guipuzcoa*, (74 cañones), se encalló, la *San Esteban*, (44 cañones), fue abandonada en Montevideo, y solamente la *Esperanza* (50 cañones) logró llegar a Chile en 1742. Como dijo Anson en el relato del viaje que publicó en 1748: “Las calamidades de todos tipos, que ese Escuadra enfrentó en su navegación sin éxito, solamente pueden ser igualadas por lo que nosotros experimentamos en el misma clima, cuando fuimos golpeados por las mismas tormentas”.⁷⁰

Debido a su partida tardía, Anson se estaba acercando al cabo de Hornos durante el mes de marzo, cuando, aunque no lo sabía, los temporales estuvieron más fuertes. La Escuadra se enfrentó a este suplicio con tripulaciones ya debilitadas por enfermedades. La disentería, el tifus y la malaria se habían extendido por los barcos durante el cruce del Atlántico a Brasil. Las peores bajas estuvieron a bordo de la *Centurion* y la *Severn*, que perdieron entre si setenticinco hombres durante este periodo. La vuelta al Cabo de Hornos trajo consigo el

⁶⁸ Hough, 185.

⁶⁹ Documentos, 52-3.

⁷⁰ Anson, George, *A Voyage Round the World in the Years MDCCXL* (Londres: 1748) 22.

escorbuto, los efectos del cual fueron empeorados por la mala salud de muchos de los tripulantes, especialmente los pensionados, debido al hacinamiento y las provisiones en mal estado.

Cuando se acercaban al estrecho de Le Maire, reinaba a bordo de los buques de la Escuadra el optimismo, como indica Richard Walter en su narrativa:

“Ya que estos estrechos se considera en general como el límite entre los Océanos Atlántico y Pacífico, y como presumimos que ahora no teníamos nada ante nosotros excepto el mar abierto, hasta llegar a aquellas costas opulentas, adonde centraban todas nuestras esperanzas y deseos, no podíamos dejar de congratularnos, que la mayor dificultad de nuestro viaje ahora había culminado, y que nuestros sueños más optimistas estaban a punto de cumplirse; y entonces nos permitimos soñar con esos planes románticos, que se puede concebir que la imaginada posesión de oro chileno y plata peruana inspiran. Estas ideas felices fueron aumentadas por el resplandor del cielo, y la serenidad del clima, que fue por cierto muy agradable; a pesar de que el invierno ahora avanzaba rápidamente, la mañana de ese día, en su resplandor y tranquilidad, no había sido igualada por ninguna desde que dejamos Inglaterra. Así animados por estas falsas ilusiones, atravesamos por estos memorables estrechos, ignorantes de las terribles calamidades que nos esperaban, y estaban a punto de caer encima; ignorantes que llegaba el momento cuando la Escuadra sería separada para nunca unirse de nuevo, y que este día de nuestra travesía sería el último día feliz para la mayor parte de nuestros compañeros.”⁷¹

Durante los cuarenta días de temporales continuos, mientras intentaban llegar al Pacífico, cientos de hombres murieron, la *Wager* quedó destruida y finalmente se perdería en las costas de Chile, y la *Severn* y la *Pearl* se volvieron atrás. El tamaño de las olas no solamente atemorizó a los marineros de agua dulce, sino a los más experimentados. Pascoe Thomas de la *Centurion* describió la situación así:

“El mar parecía el tamaño de una montaña... nuestro barco no fue nada para ello, ya que no obstante su gran tamaño, y su profundidad en el agua, fue lanzado y arrojado como si fueron nada más que un pequeño maltrecho bote; los mares muchas veces cayeron sobre sus cubiertas, y hasta sobre su alcázar, con la más prodigiosa violencia. Sus cubiertas casi siempre estaban llenas de agua, corriendo de lado a lado... las velas casi siempre estaban rompiéndose y volando de las vergas, las vergas mismas frecuentemente se rompieron; los obenques y el resto de las jarcias se trizaban y volaban en pedazos.”⁷²

Lo más desalentador ocurrió el 14 de abril cuando, creyendo que habían entrado en el mar del Sur y que se hallaban a unos 10° al oeste de la Tierra del Fuego, navegaban rumbo al norte y casi vararon en los farallones del cabo Noir, y fue preciso volver hasta los 60° S antes de tomar rumbo norte otra vez. En el relato oficial del viaje Anson incluyó una carta detallada que mostró tanto el curso real que siguieron como el curso imaginario

⁷¹ Hough, 192.

⁷² Williams, *The Great South Sea...*, 224-5.

que pensaban que estaban siguiendo.⁷³ No fue hasta el 22 de abril que Anson en la *Centurion* pensaba que era seguro volver al norte de nuevo, y ahora su barco se había quedado solo. Se dirigió al primer lugar de encuentro ubicado en el archipiélago de Chonos sin encontrar señales de los otros buques. Desde allí navegó al segundo lugar de encuentro, el viejo refugio de los corsarios, el archipiélago de Juan Fernández. Cuando avistaron a Juan Fernández, el 9 de junio, solamente quedaban vivos doscientos hombres, y la mayor parte de ellos estaban enfermos: “el teniente podría reunirse con no más que dos contramaestres y seis marineros capaces de trabajar; así que sin la asistencia de los oficiales, los sirvientes y los niños, podría haber sido imposible llegar a la isla, después de que le avistamos.”⁷⁴

Unos días después llegó la *Tryal*, después la *Gloucester* el 21 de junio, y finalmente la *Anna*. Al igual que el buque insignia, los tres barcos habían sufridos grandes bajas, con la *Gloucester* perdiendo las tres cuartas partes de su tripulación. La desaparición de la *Severn*, la *Pearl* y la *Wager* hizo imposible el cumplimiento de las órdenes que Anson había recibido. La *Severn* y la *Pearl* eran dos de los buques más poderosos de Anson, mientras que la *Wager* llevaba la artillería, los morteros y las municiones para las operaciones en tierra. Si se añade a esto la pérdida de vidas entre las tripulaciones de los barcos restantes—del complemento original de 961 hombres quedaban solamente 335⁷⁵, ni siquiera suficiente para tripular a la *Centurion* a niveles normales—lo mejor que se podría esperar ahora era atacar a buques mercantes y algunas de las ciudades más pequeñas.

Aparentemente, Anson nunca pensó en abandonar totalmente su misión. Una vez que los hombres restantes habían recuperado su salud entre lo que ellos consideraban las paradisíacas entornos de Juan Fernández, Anson entró en acción. Describió a la isla como: “presentando escenas de tal elegancia y dignidad, como con dificultad sería rivalizados en cualquier otro lugar del mundo”.⁷⁶ Con la captura de la primera presa, el 12 de septiembre de 1741, la *Nuestra Señora del Monte Carmelo* (450 toneladas), al mando de Miguel Zamora, que llevaba a Valparaíso azúcar y paños azules de Quito valorado en 23.000 pesos, y artículos de plata que valían entre £17.000 y £18.000, sabían que habían recuperado el factor sorpresa, ya que recibieron las noticias alentadoras de la pérdida de la Escuadra de Pizarro, y que las autoridades españolas pensaron que los buques de Anson habían sufrido la misma suerte. Esta presa sustituyó a la *Anna*, que ya habían desmantelado al estar muy dañada. El 18 del mes, el *Tryal* se apoderó de uno de los mayores buques mercantes del Perú, el *Nuestra Señora de Aránzazu* (600 toneladas), al mando de José de Barra, que transportaba a Valparaíso azúcar, tabaco y otras mercancías valoradas en £3.000. En consecuencia, el 3 de octubre se barrenó al *Tryal*, y en adelante esta presa se conoció como el *Tryal's Prize*. Dejaron definitivamente a Juan Fernández el 19 de septiembre y navegaron por las costas de Chile y Perú. El 6 de noviembre, a la altura de Barranca, tomaron la *Santa Teresa*, capitaneada por Bartolomé Urrunaga, que llevaba madera, cacao, tabaco y paños a El Callao, y el 12 de noviembre, frente a las islas Lobos de Afuera, el *Nuestra Señora del Carmen* (270 toneladas), al mando de un veneciano, Marcos Mosona, rumbo a El Callao y cargada de mercaderías europeas. Un pasajero irlandés, John Williams, que antes había viajado por México como vendedor ambulante, le informó a Anson de que una nave, la *Soledad*, pronto iba a cargar plata en el puerto de Paita. Anson decidió lanzar su primer ataque en tierra en

⁷³ Anson, 97.

⁷⁴ Anson, 110.

⁷⁵ Anson, 160.

⁷⁶ Anson, 112.

contra de ese puerto. Alrededor de 50 soldados atacaron a las dos de la mañana del 13 de noviembre, logrando tomar seis naves y el puerto, cuyos habitantes escaparon a las montañas. Durante los siguientes dos días de pillaje, llevaron a bordo de la Escuadra más de £30.000 en oro y plata, además de piedras preciosas, anillos y brazaletes. Al partir, Anson desembarcó 80 prisioneros, hundió a cinco de las naves ancladas e incorporó la *Soledad* a su fuerza. Además, como los habitantes de Paita no le había pagado el rescate prometido, incendió el pueblo.⁷⁷

A fines de 1741, la Escuadra, reforzada con tres de las presas, navegó hacia el norte a Acapulco, adonde planeaba esperar al galeón de Manila, para repetir la hazaña de Thomas Cavendish en 1587, y de Woodes Rogers en 1709, la captura del más rico de los galeones de tesoro regulares de España. Durante la navegación capturaron varias presas adicionales. Parece característico que la mala suerte seguía a Anson que llegó con tres semanas de retraso para interceptar al galeón que venía desde las Filipinas, y como los españoles avistaron su Escuadra desde la costa, el galeón fue retenido en el puerto. Tampoco Anson tuvo el apoyo de los dos buques de la expedición de Middleton, que en vez de atravesar el Pasaje Noroeste, estaban pasando un invierno miserable plagado por escorbuto en la bahía de Hudson, y que serían igualmente sin éxito como sus predecesores cuando el verano siguiente intentaba de nuevo encontrar la ruta.⁷⁸ Después de una larga espera fuera del puerto de Acapulco, Anson decidió abandonar su acecho y navegar al oeste a través del Pacífico a China, ya que Macao y Cantón, aunque estuvieron a once mil kilómetros de distancia, fueron los puertos neutrales más cercanos para reparaciones y aprovisionamiento.

Antes de dejar la costa de Méjico, Anson ordenó la destrucción de las tres presas, incluyendo la *Tryal's Prize*, anteriormente una fragata española de 32 cañones, con el objetivo de reforzar las tripulaciones de los dos buques restantes, la *Centurion* y la *Gloucester*. Esto solamente se llevó a cabo ante las protestas furibundas de los oficiales nombrados en la *Tryal's Prize*, quienes temían, acertadamente, que no sólo perderían sus puestos existentes sino la parte que tocaba a los oficiales en el botín futuro. Uno de los oficiales así afectado escribió más tarde acerca de lo dañino que fue esta decisión para la unidad de la expedición:

"Dios sabe que teníamos en ese momento miles de dificultades para enfrentar, y la menor de ellas tan terrible como enfrentarse al galeón. Teníamos que cruzar más de la mitad del diámetro del globo, la mayor parte en mares desconocidas; y debido a que habíamos esperado durante demasiado tiempo a la nave de Manila, nos había hecho perder la temporada cuando los vientos alisios soplan al oeste. Así que estábamos seguros que teníamos que hacer el pasaje más largo de todo el mundo (Quiero decir desde Acapulco a China) durante la temporada equivocada, adonde estábamos seguros que los vientos estarían en nuestra contra."⁷⁹

El 6 de mayo emprendieron el cruce del Pacífico, y pronto se vieron acosados por los tres problemas que tanto dificultaron su entrada en el Mar del Sur: una travesía lenta, vientos tormentosos y la reaparición del escorbuto. Les tomó siete semanas en encontrar los vientos alisios, y, lo que fue lo más deprimente, el escorbuto

⁷⁷ Bradley, Peter T., *Navegantes Británicos* (Madrid: Colecciones Mapfre, 1992) 299-300.

⁷⁸ *Voyages in Search of a Northwest Passage...*, 143.

⁷⁹ *Documentos*, 120.

apareció casi inmediatamente después de haber comenzado la navegación, a pesar del clima caluroso, las grandes cantidades de comida y agua fresca a bordo y la gran cantidad de espacio que ahora tenían las tripulaciones. La tripulación enfrentaba: "la posibilidad melancólica, o de morir de escorbuto o perecer con el barco debido a la falta de marineros para navegarlo".⁸⁰ Daños a los mástiles y al casco de la *Gloucester* los obligó a abandonarla y transferir la tripulación, la mayor parte ya incapacitadas, y el botín a la *Centurion*. Antes de incendiarla fue imposible transferir los suministros que estaban a bordo. Millechamp, uno de los antiguos oficiales del *Tryal's Prize* describió el fin del *Gloucester*:

"Se quemó durante todo la noche, con una apariencia a la vez magnífica y horrible. Los cañones, que estaban todos cargados, se dispararon en forma tan regular con una distancia de alrededor de un minuto entre cada uno cuando les alcanzaba el fuego, que se parecían a cañones de duelo, igual a aquellos que se disparan cuando muere algún importante oficial. A las seis de la mañana siguiente, cuando el fuego llegó al polvorín, adonde había más de doscientos barriles de pólvora, explotó. Esto produjo una apariencia extraña, porque primero vimos subir una rayo de humo con increíble rapidez a una altura impresionante, y cuando llegó a una cierta altura, su velocidad cesó, y la parte de arriba se convirtió en una nube monstruosamente grande, que parecía ser durante más de una hora una columna gigantesca, cuya base estaba fijada en el mar y cuyo capitel apoyaba a las nubes. Poco después oímos un reporte, que parecía como un trueno a distancia. Así terminó la *Gloucester*, un barco considerado con justicia como la belleza de la marina inglesa."⁸¹

Ahora una serie de tormentas empujó a la *Centurion* al norte de la ruta que tenía planeada para llegar a la isla de Guam. Morían hombres todos los días, mientras los agujeros en el barco cada vez se ponían peores. La seriedad de la situación a bordo se mostraba por el hecho que: "el Comodoro y todos los oficiales fueron obligados frecuentemente a trabajar como marineros comunes".⁸² Finalmente, llegaron a la isla deshabitada de Tinian, al norte de Guam, el 28 de agosto de 1742, después de 16 semanas de navegación. Phillip Saumarez, el primer oficial, penso que dentro de diez días habrían tenido que subirse a los botes, dado la seriedad de las fugas y la debilidad de la tripulación. Solamente setenta y un hombres eran capaces de llevar a cabo aun los deberes más ligeros, y había tan pocos que podían subirse en la jarcia, que les tomó cinco horas para recoger las velas cuando llegaron al fondeadero.⁸³ Murieron veintitún hombres adicionales durante el desembarco o poco después, pero la carne y fruta fresca que encontraron en la isla produjo milagros, y dentro de un mes Anson pudo partir en dirección a Macao, adonde llegó el 11 de noviembre, sobreviviendo solamente 201 hombres en total.

Sin embargo, las dificultades de Anson todavía no habían terminado. Encontró innumerables frustraciones para conseguir suministros y reparar su barco durante su estadía de cinco meses en Macao. Anson se quejaba tanto de las obstrucciones de los burócratas portugueses y chinos como de la falta de ayuda de parte de los empleados de la Compañía Británica de las Indias Orientales. A diferencia, los archivos de la Compañía revelan

⁸⁰ Anson, 293-4.

⁸¹ Documentos, 128.

⁸² Documentos, 260.

⁸³ Documentos, 168.

el predicamento de sus representantes antes la repentina y inesperada aparición de un buque de guerra británico.⁸⁴ El comercio de la Compañía en Cantón siempre había experimentado dificultades desde su establecimiento medio siglo antes, dado que dependía de una relación triangular muy delicada entre la Compañía, los comerciantes locales del Hong y las suspicaces autoridades chinas. Operaba bajo restricciones severas y algunas veces frente a amenazas de parte de las autoridades locales de suspenderlo, y todavía era suficientemente delicado que cualquier muestra de fuerza de parte de un comandante naval impaciente sin conocimientos de condiciones locales podría haberlo arruinado completamente. Los trastornos que sufrió el comercio de la Compañía durante 1744, cuando buques de guerra españoles llegaron a China desde Manila en busca de Anson, fue una muestra de los daños que el comercio podría experimentar con la extensión de la guerra a un lugar tan remoto de Europa y sus conflictos como Cantón.

Anson tuvo que presentarse en persona en Cantón para conseguir a regañadientes de las autoridades el permiso para llevar a cabo las reparaciones esenciales a la *Centurion*. Sus cartas a Phillip Saumarez a bordo muestran que si algún barco español se hubiese presentado, todo interés en la diplomacia o consideración por los intereses comerciales de la Compañía se habría ido por la borda.⁸⁵ Lo que también muestra su correspondencia durante este tiempo es que su mayor preocupación fue la falta de hombres. En una carta privada a James Naish en Londres de diciembre 1742, reveló algo de la desesperación que sentía acerca de las negociaciones en las cuales estaba enredado y el estado de debilidad de sus hombres:

“¡Estoy desafortunado, y una fatalidad me sigue! ¡Que oportunidad pierdo... de hacer un servicio para mi país y de conseguir el renombre para mí mismo, ya que los dos barcos de Acapulco llegarán a Manila en junio próximo!... Tengo solamente cuarentidós marineros y algunos de ellos no han recuperado sus sentidos, dado que muchos se enloquecieron con el escorbuto. No puedo intentar la descripción de esa enfermedad terrible, pero ninguna plaga jamás igualó la intensidad con la cual nosotros lo tuvimos.”⁸⁶

Esta carta es la única comunicación privada de Anson durante el viaje que ha sobrevivido, y es un contraste con la forma desapasionada del informe oficial que envió al duque de Newcastle al mismo tiempo.⁸⁷ La carta a Naish revela las frustraciones que Anson sentía después de los desastres de los últimos dos años, algo que generalmente cubría con la máscara reservada y tranquila que siempre presentaba al mundo.

En abril de 1743, la *Centurion*, con el equipo renovado pero con menos de la mitad de su tripulación normal, dejó Macao. Oficialmente navegaba con rumbo a Inglaterra, después de un viaje durante el cual el desastre se había hecho lo normal, y el éxito esquivo y de poca duración. Solamente una cosa podría salvar su reputación, la captura del galeón de tesoro que venía desde Acapulco a Manila cargado con plata para la compra de artículos asiáticos. Así que, una vez en alta mar, reunió la tripulación para informarles que navegaban en búsqueda del galeón. Después de esperar durante un mes frente al Cabo Espíritu Santo, adonde acostumbraban tocar tierra los galeones, las vigías británicos avisaron la presa al amanecer del 20 de junio de 1743.

⁸⁴ Documentos, 144-8.

⁸⁵ Documentos, 148-52.

⁸⁶ Documentos, 148-52.

⁸⁷ Documentos, 154-64.

Lentamente los dos barcos se acercaron, alrededor de medio día abrieron fuego, y después de una acción que duró noventa minutos a veinte o treinta metros de distancia, el galeón, *Nuestra Señora de Covadonga*, se rindió.

Según la versión autorizada inglesa, la batalla fue una acción triunfante entre un buque inglés de menor tamaño y uno español con el doble de tripulación. La verdad es muy diferente. La *Centurion* era un barco de guerra especializado que montaba sesenta cañones, veinticuatro de los cuales eran cañones pesados de veinticuatro libras que disparaban una bola de cañón capaz de penetrar el costado de un barco y enviar una lluvia de astillas por las cubiertas. La *Covadonga*, aunque estaba diseñado para montar sesenticuatro cañones, solamente tenía a bordo cuarenticuatro, y doce de ellos no servían. De los cañones que sí servían, solamente dos eran de doce libras, y el resto eran de ocho o seis libras. Aunque había a bordo de la *Covadonga* 530 personas, solamente 266 eran miembros de la tripulación. Aparte de cuarenta soldados, los demás eran pasajeros, sirvientes y convictos. De los 227 hombres a bordo de la *Centurion*, alrededor de dos tercios fueron sobrevivientes de las tripulaciones originales, mientras los demás eran lascars, negros y indígenas peruanos, reclutados durante el viaje, además de algunos marineros europeos que subieron a bordo en Macao. Habían sobrevivido los ingleses más fuertes, y enfrentados a las alternativas de ganar una fortuna o ser internado en una cárcel española, lucharon con una determinación feroz. Horas antes de que hubiese cualquier posibilidad de acción: "el barco estaba listo para la acción y los cañones estaban preparados en un instante, cualquier cosa que se encontraba en medio, no importa a quien pertenecía, o que valor tenía, fue lanzado inmediatamente por la borda por los marineros."⁸⁸

La verdad fue que la *Covadonga* era un buque mercante de 700 toneladas en comparación con las 1005 de la *Centurion*. Anson perdió dos hombres y tuvo diecisiete heridos, y el barco sufrió sólo daños menores. Mientras que, según Anson, la *Covadonga*: "sus mástiles y jarcia fueron destruidos, y 150 disparos pasaron a través de su casco, muchos de ellos entre viento y agua, con el resultado que entraba mucho agua".⁸⁹ Los españoles tuvieron más de sesenta muertos y setenta heridos, incluyendo todos los oficiales, y cuando Saumarez subió a bordo para aceptar la rendición encontró la cubierta: "cubierto de cadáveres, entrañas, y miembros desmembrados".⁹⁰ También, encontró a bordo plata con el valor oficial de un millón y medio de dólares, además de los "dineros en manos privadas".

Considerando el valor de la carga, las acciones tanto de los oficiales del galeón como de las autoridades en Manila son difíciles de entender. Las fuentes españolas revelan una historia de incompetencia e irreflexión. Las autoridades en Manila sabían de los movimientos de la *Centurion* de un informante en Cantón que no fue engañado por las declaraciones de Anson que regresaba a Inglaterra:

"Y a pesar de todos los comentarios exagerados del comandante acerca de la mala condición de su barco, queriendo tomar ventaja de lo que queda del monzón para cruzar a Batavia, y de no estar en condiciones para atacar a un galeón, sino de tener la intención de continuar su viaje hacia Europa... si

⁸⁸ Documentos, 186.

⁸⁹ Documentos, 222.

⁹⁰ Documentos, 199.

no me equivoco tienen la intención de navegar en busca del galeón que viene de llegada o él que va saliendo."⁹¹

Aunque se tomó la decisión en Manila de enviar una Escuadra para escoltar a la *Covadonga* a puerto, no mostraron ninguna urgencia, y los buques españoles todavía estaban a más de ciento sesenta kilómetros de distancia de Cabo Espiritu Santo una semana después de la captura del galeón de tesoro. A bordo de la *Covadonga* tampoco parecían darse cuenta del peligro de su situación. El consejo de oficiales rehusaron montar cañones en la cubierta inferior, e insistieron que si Anson se hubiera acercado a las Filipinas ya lo habrían interceptado patrullas enviadas desde Manila. Esto resultó ser el error más grande, ya que cuando vieron por primera vez a la *Centurion* asumieron que era un buque español enviado para escoltarlos a Manila. Para cuando se dieron cuenta ya era muy tarde.⁹²

Desde las Filipinas, Anson regresó con su presa a Cantón, llegando el 11 de julio, adonde de nuevo se vio envuelto en disputas con los representantes de la Compañía y los funcionarios chinos.⁹³ Lo que causó más comentarios en Europa fueron las secciones del libro de Anson acerca de las dos visitas de la expedición a China, adonde sus comentarios agrios retaban a las ideas entonces imperantes de que China era un país libre de la superstición, intolerancia y corrupción existente en Europa. Anson zarpó de Macao el 13 de diciembre, escapando de las Escuadras españolas tardíamente aprestadas para perseguirle, y regresó a Inglaterra el 15 de junio de 1744, tras un viaje sin acontecimientos importantes. Tan sólo vivían 145 de la dotación original de la expedición. Cuatro habían muerto en combate, mientras alrededor de 1.300 murieron a causa de enfermedades y privaciones. Sin embargo, el público de Londres prestó poca atención a estas cifras horribles cuando escuchó que se necesitaban treintidós carretas para llevar a Londres doscientos noventa y ocho cajas de plata, dieciocho cajas de oro y veinte barriles de oro en polvo que valían £500.000.⁹⁴ Es imposible convertir esta suma en dinero moderno, pero podemos tener una indicación del poder adquisitivo que representaba entonces si observamos que el gasto anual naval promedio durante la guerra fue de £2.9 millones.⁹⁵

Considerándolo como una expedición naval, el viaje de Anson fue un trágico fracaso. El número de muertos y la pérdida de barcos hizo imposible el logro de las metas fijadas en las órdenes que Anson recibió antes de partir. Aun si todo hubiera salido a la perfección, debemos reconocer que había pocas probabilidades de éxito, ya que las instrucciones que Anson recibió del Almirantazgo fueron tan poco realistas como los planes de anteriores expediciones, tanto británicas como holandesas, al Mar del Sur. Los proyectos de Tassell, Hutchinson y Naish prestaron poca atención a las probables reacciones en España y sus colonias ante las incursiones extranjeras. Tampoco tomaron en cuenta las presiones diplomáticas de las demás potencias europeas a la cual Inglaterra se hubiera enfrentado ante cualquier intento de llevar a cabo cambios dentro del imperio colonial español. Además, las instrucciones de Anson revelaban dificultades más inmediatas, que también eran características de los planes anteriores como del plan para apoderarse de Buenos Aires de 1806. Por un lado, tenía instrucciones para destruir ciudades y barcos hispanoamericanos; por la otra, órdenes de lograr la

⁹¹ Documentos, 208-9.

⁹² Documentos, 208-9.

⁹³ Ver Williams, Glendwr, "Anson at Canton, 1743: 'A little Secret History'" en Cecil H. Clough y P. E. H. Hair, eds., *The European Outthrust and Encounter* (Liverpool: Liverpool University Press, 1994) 271-290.

⁹⁴ Anson, 384.

⁹⁵ Hill, J. R., ed., *The Oxford Illustrated History of the Royal Navy* (Oxford: Oxford University Press, 1995) 121.

confianza de los hispanoamericanos que estuvieran dispuestos a rebelarse en contra del gobierno español. Investigaciones de representantes del propio gobierno español en las Américas durante este periodo produjeron muestras preocupantes de descontento en las colonias, pero había pocas probabilidades que hubiese un gran número de personas listas a unirse a un grupo de herejes merodeadores. El problema siempre fue lo que explicó St John en 1711 cuando indicó que: "las perspectivas de poder abrir un nuevo comercio con los españoles y de atacar a sus colonias al mismo tiempo, tienden de ser repugnantes el uno al otro."⁹⁶

Aunque la expedición fracasó como operación naval, Anson justificadamente se convirtió en un héroe nacional a su regreso. Logró, en forma tan oportunista como Drake, transformar su expedición en la intervención más provechosa en el Mar del Sur desde la época de los corsarios isabelinos. Al mismo tiempo, su tajada del botín, más los £300.000 que estaba a bordo de un buque francés que capturó unos años más tarde durante la batalla del Cabo de Finisterre, le convirtió en uno de los hombres más ricos de Inglaterra, y le permitió cumplir con el sueño de todo hombre inglés de la época: fundar una casa noble, que todavía sigue existiendo. Junto con la empresa de Vernon en el Caribe, Anson ayudó a poner fin al sistema de galeones españoles que venían al istmo de Panamá, y ante todos los infortunios exhibió un indudable valor y una inquebrantable determinación. Se reconoció que sus decisiones fueron justas y que trataba tanto a sus marineros como a los prisioneros con humanidad.

Posteriormente, además de su servicio activo a bordo, se le nombró Almirante de la Flota, fue el promotor de mejoras en la administración de la marina, reformó las tácticas de la guerra naval, reorganizó la infantería de marina, se esforzó por erradicar la ineficiencia y corrupción en los arsenales reales, e intentó mejorar la construcción y el apresto de los buques de guerra. También se debieron a iniciativas suyas la instalación de pararrayos en los buques reales y el uso de uniformes para los oficiales (1748), así como los experimentos con buques forrados de cobre (1761).⁹⁷ Varios de los oficiales subalternos o guardias marinas que sirvieron en la expedición desempeñaron papeles notables en las operaciones y en el desarrollo de la marina real durante el resto del siglo, y a ocho se les promovió a los varios grados de almirante. Anson no perdió su interés en el Mar del Sur, y se dedicó a buscar una manera de facilitar los próximos viajes británicos. Concentró su atención en la búsqueda de un lugar cerca del cabo de Hornos adonde las expediciones podrían restablecerse y proveerse de víveres antes de doblarlo. De allí data el interés británico en las Islas Falklands o Malvinas, y la búsqueda de la supuesta isla de Pepys (47° S), a unas 80 leguas al este del cabo Blanco. Fue responsable del envío de un antiguo guardiamarina del *Wager*, John Byron al Pacífico entre 1764-1766, el primero de los viajes de exploración y de investigación científica realizadas por la marina real, que terminaron por trasladar el interés británico hacia el Pacífico Sur y resultaron en los tres celebres viajes de James Cook.⁹⁸

⁹⁶ Williams, *The Great South Sea...*, 221.

⁹⁷ Browning, Reed, *The War of the Austrian Succession* (Nueva York: St Martin's Press, 1993) 307-9, 921-23.

⁹⁸ Bradley, 302-305.

EL NAUFRAGIO DEL NAVÍO DE REGISTRO, NUESTRA SRA. DEL BUEN CONSEJO Y SAN LEOPOLDO, ALIAS EL "ORIFLAMA" EN 1770

Mario Guisande Pelic

Entorno Histórico Europeo, Americano y Chileno

El 01 de noviembre de 1700, moría el Rey español Carlos II "El Hechizado". Su apelativo se ajustaba plenamente a la realidad y el origen de su condición de hombre taciturno, débil y pusilánime, fue tal vez que en su niñez debió presenciar un auto de fe en la Plaza de Sevilla donde la Santa Inquisición quemó vivos a judíos, herejes y brujas. Tal era su estado que durante su vida fue exorcizado dos veces. Al fallecer, era el último monarca de la casa de los Habsburgo de Austria, que había regido los destinos de España y sus colonias por 183 años.

Por disposición testamentaria y puesto que de sus dos matrimonios no tuvo descendencia, Carlos II dejaba la corona en manos de Felipe de Anjou, príncipe francés de 17 años, nieto de Luis XIV Rey del Francia.

El otro aspirante al cetro era el príncipe Carlos de Austria, de la casa de los Habsburgo, nieto de Leopoldo I, Emperador de Austria.

La lucha diplomática que se entabló fue de un encarnizamiento sin límites y las intrigas puestas en juego alcanzaron proporciones inconcebibles, debiendo tenerse presente que el pueblo español, ajeno por completo en la pugna, simpatizaba a lo menos, con Carlos de Austria, resistiéndose abiertamente a ser regido por un francés.

Las ambiciones frustradas del Emperador Leopoldo I, por una parte, y el temor de Inglaterra que se unieran las coronas de Francia y España creando una gran potencia que rompería el precario equilibrio político de Europa, determinaron la formación de una gran alianza, integrada por: Inglaterra, Austria, Prusia, Holanda, Saboya y Portugal que se unieron para combatir a Francia y España y para derribar del trono al nuevo rey, Felipe V, para reemplazarlo por Carlos de Austria.

Comenzó así una guerra de casi trece años, llamada la Guerra de Sucesión Española que terminó en el Tratado de Utrecht, por el cual España perdió: Bélgica, Luxemburgo, Milán, Nápoles, Cerdeña y Gibraltar. La gran perdedora en el conflicto fue España, porque Francia gobernaría en España a través del nuevo rey e Inglaterra cumpliría su sueño dorado de acceder al Pacífico y al Atlántico Sur, y a toda otra posesión española, con el "Navío de Permiso", para vender cualquier mercadería y contrabandear a su antojo recibiendo a cambio el oro

y la plata americanos. Derivado del Tratado de Utrecht, España aceptó también que Inglaterra se hiciera cargo del tráfico de esclavos hacia América, no por razones humanitarias como se pudiera pensar, si no porque el estado desastroso de su Marina se lo impedía. No se crea que Francia se dio por bien pagada por haber sostenido la guerra casi sola (el ejército español era un puñado de hombres andrajosos hambrientos e impagos); a contar de entonces los navios franceses debían ser atendidos y socorridos en los puertos americanos, habiéndose dado órdenes terminantes a los Virreyes, Gobernadores y Capitanes Generales. Esto terminaría por convertirse en el más descarado contrabando, amparado por las autoridades coloniales que estaban allí para cautelar los intereses de su bienamado rey...y no para enriquecerse con las coimas que los hábiles marinos franceses, regalaban con mucha profusión.

No teniendo España con que defender sus costas americanas de los ataques corsarios ingleses y holandeses, la venida de barcos franceses mercantes y de guerra se tornó inevitable. La consecuencia más desastrosa fue, que el oro y la plata que antes llegaba a las Casas de Moneda de Santiago, Potosí y Méjico iba a parar ahora a las bodegas de los galeones franceses, debidamente vaciadas de mercancías de lujo, absorbidas golosamente por la emergente aristocracia americana.

La segunda mitad del siglo XVIII estaría marcada por la decadencia del Imperio Español, solo atenuada por una nueva élite de gobernantes de total influencia francesa. Las expediciones corsarias serían las últimas exponentes de una era que marcaría para siempre a Europa y sus colonias. La decadencia moral, comercial e industrial de España seguiría empujándola hacia un despeñadero, en cuyo fondo esperaba segura, para alzarse en triunfo, la dama luminosa de la Independencia Americana, en los cercanos primeros años del siglo XIX.

El nuevo rey de España había sido moldeado en la monarquía francesa, siendo por lo tanto, un "Déspota Ilustrado" y se manejó de acuerdo a la máxima de su abuelo Luis XIV, quién decía: " El estado soy yo "

En el ideario de los déspotas ilustrados estaba firme la idea de educar y civilizar al pueblo, por lo que se reformaron universidades y se crearon otras. Se fundaron instituciones científicas para producir un despertar científico, filosófico y literario semejante al francés. La Corte por su parte fue objeto de profundos cambios en sus usos y costumbres, adoptando de la noche a la mañana, todas las modas y vicios de su homóloga francesa.

América no escapa a las reformas. Se crearon los Virreinos de Nueva Granada en 1739, integrando los actuales territorios de: Colombia y Panamá, y el del Río de la Plata, integrado por las provincias de: Paraguay, Uruguay, Tucumán, Potosí, Santa Cruz de la Sierra y Charcas, más los territorios ultrandinos de Mendoza y San Juan entonces de jurisdicción chilena. En cuanto a Capitanías Generales nacieron las de Chile en 1778, hasta entonces Gobernación dependiente del Perú y la de Venezuela en 1773.

El sistema administrativo de España para sus colonias era absolutamente centralizado. América no pertenecía a España...era propiedad del rey, y por lo tanto, sujeta al régimen jurídico de la propiedad privada. El rey nombraba todos los funcionarios civiles y eclesiásticos. América soportaba así la pesada carga de una nobleza indolente, venida a menos, y que llegaba a América favorecida por las intrigas de palacio y el favor real, para rehacer sus maltrechas fortunas, cualesquiera fuesen los medios a los que debía recurrir. Lejos de dar ejemplo

de laboriosidad y orden, estos cortesanos escandalizaban a las colonias por su vida licenciosa de holganza y depravación. Intervenían abiertamente, o por terceros en el contrabando y fraude en detrimento y perjuicio de la real hacienda. Hubo funcionarios reales que por años cobraron los sueldos de tropas imaginarias.

El espíritu monárquico era tan poderoso que ahogaba toda tendencia de expansión y progreso. Las colonias estaban obligadas a comerciar solo con la metrópoli (Madrid) a través de la feria de Portobello o por los navios de registro. Gran número de profesiones y oficios estaban sencillamente prohibidos en América en un proteccionismo excesivo, para la languideciente industria española. Y como si fuera poco, los indios debían pagar precios exorbitantes por las manufacturas europeas, o aceptar recibir a cambio de sus productos, no dinero, sino especies, a la vil proporción de entrego cuatro y recibo uno.

La corona, en su celo por la propagación de la fe, instituyó una iglesia en América, poderosamente dotada y con jurisdicción temporal y espiritual omnimoda sobre los naturales; así, mucha tierra fue monopolizada por manos muertas e improductivas y se llenó el Nuevo Mundo de clérigos perezosos y a menudo venales. Excluidos los criollos (terrible apelativo con el que se designó a los esclavos) de los puestos oficiales, reservados exclusivamente para hispanos, se fue transportado hacia América, el absolutismo político y eclesiástico.

Las que fueran las orgullosas Flotas de la Plata españolas desaparecieron de los mares y el transporte de ellas fue entregado a flotas y naves francesas.

La Casa de Contratación de Sevilla, entidad supuestamente incorruptible, creada por Isabel, La Católica, terminó convirtiéndose en una cueva de ladrones. Nadie excepto los oficiales reales podían abrir las escotillas selladas de los galeones que traían el oro, plata y perlas indios, porque solo ellos podían lucrar con los fabulosos contrabandos que no habían pagado el quinto real.

Tan solo un ejemplo: La flota del Tesoro del almirante Gaspar Acevedo Bonal, en 1624, transportó registrados \$ 1.385.297 y de contrabando \$ 9.340.422; el fraude ascendió al 87%.

La conquista de Chile fue muy distinta. Mientras los imperios inca y azteca fueron sometidos por un puñado de audaces, en la guerra de Arauco, murieron no menos de 30.000 españoles. Durante toda la conquista y la colonia, hasta los hijos de las familias acomodadas debieron tomar las armas y morir en defensa del reino. La destrucción de ciudades en forma masiva, el aniquilamiento de guarniciones y expediciones enteras, incluidos los Gobernadores y Capitanes Generales que las mandaban no tuvo parangón en toda América. Los araucanos tuvieron de rehenes a miles de damas españolas por años y, por las buenas o no, tuvieron descendencia de ellas.

Al comenzar el siglo XVIII la situación en Chile era la siguiente. Las guarniciones de Arauco estaban impagas por el retraso con que se recibía el real situado desde el Perú, consistente en dinero, viveres, ropa y pertrechos. El relajamiento de la disciplina y la moral eran grandes. El desorden no le iba en zaga y llegó un momento en que hubo 650 capitanes, 350 tenientes y solo 150 soldados; y los mapuches no estaban quietos precisamente. El gobernador Juan Andrés de Ustáriz debió manejar la situación con cuidado. En 1713, convocó a un parlamento

en Tapihue. Al no disponer un ejército adecuado, el gobernador mantuvo la paz con los mapuches por medio de negociaciones y regalos, sin poder decir nada para condenarlos por la poligamia y el alcoholismo. Incluso las misiones debieron disminuirse.

En el año 1723, el país llevaba 30 años de relativa paz con los mapuches. Ante el asesinato de un capitán de amigos (militares destacados en la jurisdicción de un jefe mapuche que estaba en paz) el comandante del fuerte de Purén tomó preso a un grupo de araucanos. El cacique Vilumilla ataca dos veces el fuerte sin lograr tomarlo. Aunque el hecho no pasó a mayores, el Gobernador Gabriel Cano y Aponte decide el retroceso a la línea del Bio Bio. En 1738 siendo gobernador José Antonio Manso de Velasco, se realiza un nuevo parlamento en Tapihue, que finaliza como los otros en regalos y renovación de buenas intenciones. El gobernador, avergonzado por las ceremonias, (probablemente no hubo forma de salvarlo del brindis con mudai, macerado con saliva), propone al rey, en febrero de 1739, reorganizar el ejército y pasar a la ofensiva.

Un hecho acaecido en 1739-1740, tendría repercusión en la tragedia del Oriflama. Por esos años zarpó a América la expedición inglesa de los Almirantes Vernon y Anson. El segundo es conocido nuestro, por su llegada y estadía en el Archipiélago de Juan Fernández. Esta expedición de la nación inglesa, tenía por objetivos principales la captura de Valdivia y el establecimiento en ella de una colonia. El otro objetivo era instalarse en Panamá, aislando América del Sur del Caribe, bajo dominio inglés. Anson se llevó la peor parte, porque habiéndose gastado la mayor parte del dinero de la expedición en equipar a Vernon, a él le tocaron las peores naves y ni hablar de las tripulaciones: Primero le embarcaron a los ancianos de los asilos de Londres, amenazados con perder sus exiguas pensiones si no lo hacían, y al rechazar a éstos, le fueron proporcionados los niños provenientes de los orfanatos londinenses. Vernon logró apoderarse y destruir Portobello, lo que significó la abolición por siempre de la feria de Portobello, cambiando el transporte comercial marítimo, del sistema de flotas, al de naves de registro.

Ya habíamos dicho que a principios del siglo XVIII, tras la Guerra de Sucesión, el estado de la Armada Española era calamitoso. Con el correr de los años la situación no mejoró. La Marina Francesa había entrado en un proceso de desarrollo en cantidad y calidad. La corona española, léase Príncipe Felipe de Anjou de Francia, hizo pesar su influencia para que naves galas se hicieran cargo del transporte de mercaderías hacia América y del tesoro anual indiano hacia España.

En este contexto aparece en nuestra historia, el Oriflama, que naufragaría trágicamente en la Playa de La Trinchera, Comuna de Curepto, Séptima Región de Chile.

La nave.

"LE ORIFLAMME", era un navío de la marina francesa, de segundo rango, de 64 cañones, construido en los astilleros de Brest. Si no existiesen en la Armada Francesa dos navíos del mismo nombre, debemos concluir que el Oriflama, fue construido a fines del siglo XVII. En 1702 integra la flota del tesoro, franco española, que transportó a Europa el tesoro acumulado durante tres años, al mando del Almirante francés Château-Renault y del General Manuel Velasco de Tejada.

Esta flota tuvo un trágico final al ser asaltada en Vigo por la Armada inglesa holandesa de los Almirantes Rooke y Van der Goes. En esta batalla naval, las tres cuartas partes del tesoro americano, o se perdieron o fueron capturadas por el enemigo.

El Oriflama estaba al mando del Almirante francés Du Fricombault, contaba con 64 cañones y una dotación de 380 hombres. En el combate resultó incendiado, pero no fue capturado por el enemigo.

En los años de 1740, fue dedicado al tráfico negrero para la Compañía de Nueva Guinea.

En 1768 aproximadamente, pasa a formar parte de la Armada Española. No contamos con datos de quién fue su Capitán ni cuantos eran su equipaje.

Por 1769, la poderosa casa comercial de los Ustáriz de Cádiz, con intereses comerciales y financieros en Europa y América, adquiere este buque, para dedicarlo a Navío de Registro, transportando mercadería a América y trayendo de ésta valiosas materias primas y metales preciosos.

El viaje.

Al amanecer del 18 de febrero de 1770, el Oriflama, rebautizado con el nombre de "NUESTRA SEÑORA DEL BUEN CONSEJO Y SAN LEOPOLDO", al mando de su maestre JOSEPH DE ALZAGA levaba anclas y se hacía a la mar en demanda del Puerto de Callao, al cual nunca arribaría. También lo hacía, en la misma fecha, el navío San José, alias " El Gallardo"; ambos, de diferente manera serían protagonistas de una de las mayores catástrofes marítimas del siglo XVIII acaecidas en nuestro litoral.

En una especial precaución, ambos llevaban duplicados de sus Registros Testimoniados, equivalentes a nuestros Manifiestos de Embarque. Esta medida tendría posteriormente, una gran importancia en la aclaración de aspectos jurídicos, emergentes con motivo del naufragio del Oriflama.

Nada podemos decir del viaje, en circunstancias que casi NADIE sobrevivió al naufragio del Oriflama, pero, a pesar de la falta de datos, el reencuentro providencial que se produjo entre El Gallardo y el Oriflama el 23 de julio de 1770, nos permitirá reconstruir de manera bastante certera algunos acaecimientos del viaje final del Oriflama.

En el Volumen 734, de Fondos Varios, del Archivo Nacional de Chile, se guarda la declaración que ante el escribano del buque, Don Fermín Vicente Ochavarri, hiciera don JUAN ESTEBAN DE EZPELETA, Capitán de "El Gallardo, " para que en ningún tiempo se le atribuya ni achaque la pérdida, o cualquier otro acontecimiento que le haya podido suceder " (Al Oriflama). Este fue avistado por el Gallardo en " la altura de 34° y 9" de Latitud sur, hasta el día 26 en que se perdió de vista, sin haber (a)parecido más ".

Ambos buques debían navegar en conserva, siendo el puerto de destino del "Gallardo", Valparaíso y el del "Oriflama" el del Callao.

En cuanto el "Gallardo" avistó al "Oriflama", el capitán del primero ordenó disparar un cañón y poner señal de ponerse al habla. Al instante, se alistó una lancha, al mando del 2do. Piloto, don Joseph de Alvarez, para que fuera al encuentro del Oriflama. Cinco largos meses habían transcurrido, en la travesía que hicieran ambos buques desde Cádiz hasta las costas de Chile. Este periplo debió ser una pesadilla interminable para todos los que iban a bordo, torturados por el hambre, el frío, la enfermedad y el mareo.

El Piloto Alvarez y otros prominentes pasajeros de "El Gallardo" no estaban preparados para el horrible espectáculo que vieron a bordo del "Oriflama" y lo que oyeron de labios del Maestre Alzaga y el 1er. Piloto MANUEL DE BONICHEA, ambos del "Oriflama": Habían echado 78 muertos por la borda, en los pestilentes espacios interiores del buque agonizaban 106 enfermos graves y tan solo 30 hombres entre tripulantes y pasajeros servían a las maniobras del buque, pero, NINGUNO DE ELLOS ESTABA EN CONDICIÓN DE SUBIR MAS ARRIBA DE LA PRIMERA COFA.

Al volver el bote al "Gallardo" con las alarmantes noticias del "Oriflama", sin perder instante mandó el Capitán Espeleta, bajar: jamones, un barril de sémola, una barrica de harina, quesos y vino" a un bote para socorrer al "Oriflama", pero " el norte que había apuntado desde que el bote fue a bordo, empezó a refrescar a esa hora, impidiendo volver a él" en el intertanto, había ordenado el Capitán alistar treinta quintales de pan, (1.380 kilos), veinte pipas de agua y 40 hombres, elegidos entre los mas vigorosos de la tripulación.

El auxilio no pudo materializarse, el viento que favorecía al Oriflama lo alejó para siempre del Gallardo. Tan solo, al atardecer del 26 de julio, lo avistaron nuevamente, navegando hacia el sur, por lo que infirieron que se dirigía " al puerto de la Concepción de Penco", y no intentaron seguirlo.

Habrán podido advertir que las órdenes emanadas del Capitán del "Gallardo", y basadas en el testimonio de su piloto, fueron embarcar, esencialmente, VÍVERES Y AGUA, para socorrer al Oriflama. No fue embarcado el médico del buque, por lo que no creemos errar, al suponer que la descomposición del agua y los alimentos fueron la causa de la mortandad en el Oriflama.

Confirma esta aseveración, solo una línea de escritura, del Corregidor de Talca, a cargo de los trabajos de recuperación de la carga del navío, por lo que seguramente le dijo Juan de Bonichea, 1er. piloto del "Gallardo", que llegaría a Huenchuillami con una tripulación que incluía "buzos".

La brisa fresca del norte, que alejó al "Oriflama" del bote salvador, era el comienzo de uno de los peores temporales registrados durante la Colonia, causa del desastre del "Oriflama". La tragedia comenzaba.

El naufragio.

Al amanecer del lluvioso 27 de julio de 1770, los habitantes del caserío de la Trinchera, Partido de Huenchullami, en la desembocadura del río del mismo nombre, advirtieron que un navío de gran porte, al parecer sin gobierno, se acercaba a la costa. Eran gente muy simple y sencilla, amantes de su bienamado Rey, que regía sus vidas desde ultramar, al cual jamás vieron ni verían. Temerosos, además, de las autoridades reales, que sin contrapeso y apoyados por el poder divino del clero, gobernaban sus actos y sus vidas. En ese contexto, corrieron a avisar a don FELICIANO LETELIER, Oficial Real, a cargo del Partido de Huenchullami, para que se acercara a la costa.

El que fuera orgullo de la Marina Francesa, detentando el nombre de Oriflame, que podría traducirse como "El escudo de Armas de la Corona", era un juguete de la furia de los elementos. Un temporal con viento huracanado del norte, con olas descomunales, lo zarandeaba acercándolo a su fatal destino, los bajos fondos de la ribera inmediata.

Una pequeña multitud se había congregado en la playa y contemplaban con ojos horrorizados, como el Oriflame finalmente, chocaba contra el fondo arenoso, varándose y cayendo sus tres mástiles, cortados por la fogaonadura, irremisiblemente perdido, "Muy cerca de tierra, frente a una punta del potrero de Paillamilla".

Siete infelices, que representaban tan solo el uno por ciento de la tripulación y el pasaje, se aferraban al bauprés del navío, y sus gritos desgarradores pidiendo auxilio, que era imposible brindarles, atenazaban el corazón de los espectadores en la playa.

La preciosa nave, veterana de mil singladuras en los siete mares, orgullo de la Armada Francesa, fue presa de la furia del mar, que destrozándola con sus embates, la inundaba y sumergía al atardecer de ese 27 de julio de 1770.

Una lancha, destrozada y con sus anclas aún a bordo, llegaría a la playa con el único superviviente del naufragio, pero que nada podría aportar a la solución del misterioso desastre. Era un perro.

La búsqueda.

La magnitud de la tragedia había dejado anonadados a los espectadores. Sin embargo, quién mas afectado estaba por el desastre, era el Comisionado Real don Feliciano Letelier. Su calidad de representante del Rey en la comarca, le hacía suponer, que pesadas responsabilidades recaerían sobre su reposada existencia rural. Actuando en consecuencia, procedió a enviar a su natural superior inmediato, don FRANCISCO ANTONIO LÓPEZ Y SÁNCHEZ, Justicia Mayor y Corregidor de Talca, los pormenores del naufragio. Esta primera comunicación oficial, adolecía de un error, al suponer que el navío siniestrado era el SAN LORENZO. Pero, el resto de lo informado serviría plenamente al propósito de ella. El navío había zarpado de Cádiz, en febrero, según se desprendía de cartas que habían llegado a la orilla, fechadas en esa ciudad y tiempo.

Entre lo llegado a tierra, destacaban las Cartas de Hidalguía de don ANTONIO MATÍAS DE ULLOA, nombrado por el Rey en el prominente cargo de Corregidor de Trujillo, que nunca disfrutaría de su cargo y prebendas inherentes. Seis pedazos del navío, que la furia del temporal había depositado, EN SECO, en la lengua de tierra de hace el río (Huenchullami) antes de desembocar en el mar y doce cadáveres, entre ellos el de una mujer. De estos cadáveres, solo siete recibieron cristiana sepultura, en la no muy cercana iglesia de Vichuquen, existiendo debida constancia de los servicios prestados por el párroco y del precio de ellos.

Claro, salta la interrogante, de por qué no fueron enterrados los otros cinco. Es posible que se tratase de esclavos negros o moriscos, y que su raza fuera fácil de diferenciar de los cristianos españoles.

Una vez llegada la noticia al Gobernador subrogante de la Capitanía General, éste avisó a don DIEGO DE ARMIDA, Presidente del Tribunal del Consulado de Chile, encargado de todo asunto comercial litigioso de la Capitanía. Armida, presurosamente y aprovechando la presencia en Valparaíso del "Gallardo" que había arribado el 30 de julio, despachó comunicación del desastre al Virrey del Perú, don MANUEL DE AMAT Y JUNIENT, hasta hace muy poco Gobernador de Chile.

El revuelo que causó en la Ciudad de los Reyes la noticia del naufragio del "Oriflama", fue de grandes proporciones. No era para menos, toda la nobleza existente en Lima, que provenía de toda América y se había refugiado allí por las agresiones piráticas, esperaba carga en el navío. Los Condes de Guevara, Vista Florida, de Chinchón, Florida Blanca y hasta el propio Virrey eran víctimas del naufragio. La visión de sus telas, uniformes, vestidos, joyas, cubiertos de plata y cristalerías abandonados en una playa del fin del mundo, y a merced de indios y lugareños los llenó de pánico.

El tres de septiembre de 1770, se reunía el Tribunal del Consulado de Lima y acordaba: "Poner en cobro (buscar), todo lo que hubiese llegado a la playa, proveniente del naufragio y además, lo contenido en el interior del buque, sin reparar en gastos ni esfuerzos".

Esto naturalmente, era muy fácil ordenarlo en la soleada y placentera Lima, otra cosa muy distinta, era enfrentarse a la reventazón de una rompiente de 500 metros de ancho, similar a las Rocas de Santo Domingo, Tongoy o Iloca, por ejemplo, con olas de tres metros, contando solamente con balsas de cuero de lobo y el coraje de huasos e indios del lugar.

Todo lo acaecido durante los dos años siguientes al naufragio, que encierran la épica tarea de intentar, **ENGANCHAR LOS RESTOS SUMERGIDOS DEL NAVÍO, Y BUCEAR EN SU INTERIOR, PARA RECUPERAR LA CARGA**, constituyen una página heroica de la historia colonial marítima de Chile.

Fuerzas militares se hicieron presentes en la zona para resguardar el orden. Era un poco tarde, porque pasó mas de un mes, después del siniestro, hasta que el Comisionado Real, se hizo presente en el lugar. Los bultos y tercios, cerrados o desarmados, habían salido a kilómetros al norte y al sur del Huenchullami y naturalmente mucha mercadería desapareció, para aparecer después en las ciudades.

En esta etapa aparece un prominente personaje de la historia nacional: DON MATEO DE TORO Y ZAMBRANO, que en su calidad de Teniente de Gobernador se hizo cargo de las pesquisas para ubicar las mercaderías. Debía hacer cumplir la orden más severa que hubiera dado en el reino.

Quienes tuvieran en su poder efectos provenientes del "Oriflama", debían hacer entrega de ellos a la autoridad o a la Iglesia, dentro del plazo fatal de un mes. Si después de ese plazo, cualquier habitante del Reino, sin importar su calidad o rango, era sorprendido en posesión de efectos del "Oriflama", sería castigado afrentosamente en la plaza pública, secuestrados todos sus bienes, desterrado a perpetuidad y además...excomulgado.

¿Qué traía el Oriflama?. Vamos viendo, en primerísimo lugar, mercadería perteneciente al Rey: 1.480 cajones de vidrio y cristalería. Una cantidad indeterminada, pero sin duda enorme, de mercurio para las minas de plata de Potosí. Después, una cantidad increíble de telas y enseres para los comerciantes de Lima. Doscientas cinco toneladas de fierro en rejas, arados, azadones, chuzos y combos.

El Virrey del Perú se apresuró en ordenar se le enviara sin demora alguna, copia del Registro Testimoniado del Oriflama, (El que traía el "Gallardo") para que los comerciantes y nobles de Lima, pudieran identificar los bultos, con "marca conocida".

Quedaba aún una áspera disputa de competencia por dirimir. La Casa de Contratación y el Tribunal del Consulado de Cádiz, harían una formal presentación al Rey para paralizar todo lo actuado por el Tribunal del Consulado de Lima. La Real Audiencia de Madrid determinaría que Lima era competente para actuar en un naufragio acaecido en la vecindad de sus costas.

Casi todo lo recuperado fue lavado con agua dulce, secado, empaquetado y despachado a Lima. Allí el contenido de los bultos que llegaron cerrados a la playa, fue entregado a sus legítimos dueños. El resto, todo lo que se recuperó, pero que no se pudo identificar su dueño, fue rematado haciéndose "cuerpo común". El remate de las especies alcanzó la increíble suma de \$ 206.000.

No se crea que los enormes gastos que debieron hacerse en la recuperación de especies los asumió el gobierno, todos los gastos llevados minuciosamente, fueron descontados del monto recaudado en el remate.

Epílogo.

Transcurridos dos años de búsqueda, se tenía absoluta certeza del lugar en que reposaba lo poco que restaba del "Oriflama" y muchísimo del cargamento sin recuperar. Resultó determinante en esta diligencia, el aporte de Rosalía, muchacha de mas o menos 15 años, que vio el naufragio desde lo alto de una colina. Al ver ella que se estaba efectuando el rastreo muy hacia tierra, le comentó su experiencia a su padraastro. Este, se armó de valor y decidió hablarle al Comisionado Real. Al percatarse de lo importante de la información que poseía la

mozuela, fue a buscarla personalmente en su caballo, para que le indicara desde lo alto, donde estaba el "Oriflama".

A los pocos días, y aprovechando una breve bonanza del mar, los marineros traídos desde el Perú para las labores de rescate, engancharon una "vetta" en los restos náufragos. Sin embargo, fue pasando el tiempo y nunca hubo condiciones realmente favorables para intentar el trabajo con "buzos" a pulmón.

En una carta de uno de los Comisionados a cargo del rescate, este le dice al Virrey: "En el año y medio que llevo aquí, no he visto tres días seguidos al mar en calma".

A fines de 1772, el Virrey Amat dio la orden de suspender definitivamente los trabajos. Total, se había hecho todo lo humanamente posible para tener éxito en las tareas; si no lo hubo, fue por causas no imputables ni a la autoridad, ni al personal a cargo. Por lo demás, Amat ya había recuperado casi todo lo que esperaba en el Oriflama, en bultos marcados V.L.A. (Virrey de Lima Amat). Eran unos uniformes confeccionados en España y un canuto (Tubo cerrado) conteniendo papeles privados.

Finalmente, nos referiremos a dos aspectos muy interesantes, encontrados en nuestra investigación.

El primero dice relación con la partida de Registro número 232, del manifiesto general de carga.

Esta partida había sido embarcada en Cádiz, con destino a Lima, por un señor de apellido Jordán, de claro origen judío. Era un solo bulto y llevaba el número 166, colocado arbitrariamente. Cuando se encontró este bulto, dentro de las telas que portaba, había una caja de hojalata que contenía nada menos que: UN MIL CIEN DIAMANTES. En un remate especial en Lima, el 9 de noviembre de 1772, don JOSÉ DE LOS SANTOS Y AGUERO, se adjudicaba una partida de seis diamantes, uno de ellos de SETENTA Y OCHO QUILATES por la suma de \$ 6.878 y 7 y medio reales.

¿Dónde fueron a parar los MIL NOVENTA Y CUATRO DIAMANTES que nunca aparecieron?. ¿Quién se los quedó: Diego de Armida, Juez de Comercio de Santiago, el Prior y Cónsules del Consulado de Lima o el Señor Virrey don Manuel de Amat? Misterio que esperamos aclarar cuando tengamos todas las piezas que nos faltan de este rompecabezas. Pronto nos llegarán desde España, mil y tantos folios fotocopiados en el Archivo General de Indias, relativos al Oriflama.

El segundo punto, se refiere a varias COMPAÑÍAS DE SEGUROS de Cádiz, que solicitaron se les tuviera en cuenta en el reparto del fondo común, por haber pagado a sus clientes partidas aseguradas y que se perdieron en el Oriflama. Una de ellas, la aseguradora del señor Martínez invocaba derechos que pertenecieron a un cliente identificado solamente como: FELIPE DE FRANCIA, título que indubitablemente pertenecía a un Príncipe de la Corona Francesa, hijo o nieto del Rey de Francia y que murió en el naufragio.

Los restos del Oriflama reposan aún en la Playa de la Trinchera, de Curepto. En la Semana Santa de este año 2000, nuestro equipo de campo obtuvo significativos indicios electrónicos de su presencia, corroborados por

toda la evidencia documental histórica.

En agosto y septiembre recién pasados, estuvimos escudriñando cuidadosamente en el Archivo General de la Nación del Perú copiosa documentación de este naufragio.

El año pasado obtuvimos de la DIRECCIÓN GENERAL DEL TERRITORIO MARÍTIMO Y DE MARINA MERCANTE, el permiso de extracción del pecio y cargamento. Anteriormente habíamos obtenido el invaluable patrocinio del Centro de Cultura Naval y Marítimo de la Armada de Chile, que será depositario de una colección de piezas extraídas de este naufragio, que esperamos sea única en Latinoamérica, en una sala que se llamará " Sala Navío de Registro Oriflama, mártir del Pacífico", muestra gloriosa de la historia naval colonial del Océano Pacífico, Mar de Chile.

Próximamente, una vez terminados los trámites para la obtención del financiamiento en dólares proveniente del extranjero, la empresa integrada por este expositor y su socio Don EDMUNDO MARTÍNEZ DE LOS RÍOS, iniciaremos los trabajos de rescate del ex Navío de Registro " Nuestra Señora del Buen Consejo y San Leopoldo" alias, EL ORIFLAMA.

Santiago, 09 de octubre del 2000.

PATRIMONIO SUBTERRANEO DE VALPARAISO

Archibaldo Peralta. Padilla

Incontables son aquellos que un día quedaron prendados de la magia de ese Valparaíso que pareciera irreal, revestido de pluriformes aristas de embrujo, que atraen, muchas veces más al foráneo sensible que a sus propios habitantes, u otras veces no rozó la piel endurecida de la soberbia de quienes quisieron hacerse notar; despreciando aquello que les parecía que otros sobrevaloraban.

Sin embargo esta ciudad tiene tesoros que se valoran por si mismos, como que desafiaron las termitas cerebrales de tantos que con el correr del tiempo les ignoraron... y cuando ellos -son hoy-un puñado de huesos y polvo que diluyó el viento, van surgiendo maravillas ocultas, hasta ayer despreciadas e ignoradas; pero como dice el clásico español -Jorge Manrique "Unos pocos sabios que en el mundo han sido", supieron esconderle y protegerle de la humana desidia, para que con el correr del tiempo -otros hombres- fueran esparciendo crípticas señales, a la espera de que surgiera alguien que les devolviera la dignidad perdida, porque eran como minúsculos átomos del alma viva de esta ciudad: que clamaban por vivir, aunque fuera una fugaz chispa de esperanza, porque en Valparaíso, hasta las piedras y enmohecidos fierros saben soñar, con aquello que para los innombrables es una pesadilla.

Extrañeza causó su solo título, cuando el Director del Centro de Cultura Naval y Marítima Capitán de Fragata Patricio Herrera López me brindó la posibilidad de proponer un tema para ser expuesto en esta solemne aula... porque, ciertamente, pretender hablar del "Patrimonio subterráneo de Valparaíso", era un titular que causaba extrañeza, al saber que habitábamos una ciudad que no era Atenas, no era Roma, como tampoco la Lutecia de los Galos, pero estábamos en Valparaíso, donde lo impensable puede suceder, como lo dice la surrealista canción que Dióscoro Rojas dedicara a este anfiteatro frente al mar, donde el músico y poeta va planteando situaciones como "Cuando el cuchillo bosteza", "Casas que guiñan sus ojos al mar" o al describir un terremoto dice que es "el diablo metido en la piel".

La mayoría de nosotros -aquí presentes- estamos lejos de querer andar corroborando lo que dice el poeta en su canción y tratar de detectar si el diablo vino a instalar su maldito infierno bajo nuestros pies.

Pero más allá de estas sutiles disquisiciones, quiero invitarles a recorrer un trayecto que no tiene camino, y Uds. tendrán la ocasión de vivir un instante de ensoñación y ya estarán preparados -a partir de este instante- cuando Neptuno les haya insuflado unas gotas de mar en el torrente de la imaginación.

Era el año 1985, cuando esa bestia, vulgarmente llamada "terremoto", sacudió su horripilante cola, agrietó las calles, tronchó las escaleras, mientras el pánico, endemoniadamente agitaba su bandera victoriosa, una densa polvareda pretendía ocultar las añosas construcciones, pero este telúrico adversario, no sabía que el temple de

los porteños está forjado para desafiar constantemente al infortunio.

Ese eje cultural que legara don Santiago Severin frente a la Plaza de la Victoria, supo lo que era verse amenazado por un monstruo analfabeto.

Ciertamente cuando Arnaldo Barison y Renato Schiavon, ese dueto de arquitectos italianos que le diseñaran un día, junto al ingeniero chileno de origen alemán, Augusto Geiger, a quien le correspondió la resistencia de materiales; eran profesionales que sabiamente se documentaron, que iban a construir donde antaño dormían románticas sirenas, por lo tanto nunca pensaron construirle un práctico subterráneo, algo que pareciera una lógica dependencia para una biblioteca.

Hoy, las técnicas constructivas, no son las de comienzos del Siglo XX; y es así como vamos a iniciar nuestro breve itinerario del subsuelo urbano, describiendo lo que sucediera allí, en el segundo tercio del Siglo XIX.

Era una húmeda noche de abril del año 1861, cuando un bergantín- goleta que estaba al ancla en Valparaíso, preparando su cargamento que debía conducir a Constitución, cuando uno de esos vientos -que se convirtieron en el apellido paterno de Valparaíso- hizo encallar detrás del viejísimo teatro de la Victoria a este bergantín, conocido como el "Activo", que desde entonces perdió su nombre al quedar inactivo, porque la fuerza del viento y la marejada, lo destrozó y lo dejó allí inutilizado para siempre.

Ustedes creerán que aquello sería la excepción hecha por un furioso temporal, pero no era así, sino que algunos años antes, el día 6 de mayo de 1854, otro bergantín-goleta nacional, el "Loncomilla" -en mapuche, cabeza de oro- a las ocho y media de aquella mañana, quiso saber si en aquel "Almendral", realmente había almendros, pero por curioso, su quilla quedó montada sobre el casco del vapor "Perú", el cual había varado en ese mismo lugar; en el mes de Junio de 1851.

Es interesante recordar que el vapor "Perú" era el gemelo del vapor "Chile", aquellos que en 1840 habían ingresado a la bahía de Valparaíso como los primeros vapores que el país tenía; iniciativa debida al impulso creador de Guillermo Wheelwright.

Una oportunidad memorable fue el temporal del invierno de 1891, cuando la barca "Amelia", de 694 toneladas de registro, que desde el año 1887 figuraba como Mercante Nacional; en esa oportunidad esta barca construida totalmente de madera, fue a dar a la desembocadura del Estero "Jaime", destrozándose totalmente, es decir hoy descansa en el subsuelo de la Avda. Francia, en las inmediaciones de las dependencias de la "Teletón". No olvidemos que el Estero "Jaime" tenía por nombre original el de "Estero de las Piedrecillas"; pero cuando don Jenaro Jaime instaló su fábrica de tejas y ladrillos al pie de la quebrada y construyera un sólido puente de mampostería, a la altura de la actual calle Victoria, todos los porteños de aquel entonces lo individualizaban como el "Puente Jaime".

Se recuerda que cuando la Empresa española TRIBASA, estaba construyendo los estacionamientos subterráneos de Bellavista, aparecieron restos de un navío, que ellos conservaron silenciosamente. ¿Serían restos de la barca

"Capricho"? que en el invierno de 1845, se encontraba al ancla en la bahía, con un significativo cargamento de madera, embarcación que fue arrastrada por el viento y quedó encallada en la playa, entre la Quebrada de Elías -actual Plaza Aníbal Pinto- y la Plaza de la Victoria.

Por las características descritas por quien viera esta pieza -en aquella ocasión- coinciden con lo planteado y nos dan un mínimo de posibilidades y un cierto grado de certeza; sin embargo, nada se pudo hacer, debido a que Monumentos Nacionales todavía no tenía representación regional, y por mi parte, me sentía como un náufrago en medio del Océano, sin tener la persona adecuada a quien acudir y ser escuchado seriamente.

Siempre en este sector del Almendral, esta vez en las cercanías de la Plaza de la Victoria, un día 7 de diciembre del año 1855, sucedió algo inesperado; ya no era en un crudo invierno, en medio de un borrascoso temporal, sino que alrededor de las 3 de la madrugada, la barca chilena "Carolina" comenzó a solicitar un desesperado socorro, que no pudo recibir, por no tener las autoridades marítimas -de la época- los medios para prestarlo; es así que el viento hizo presa de ella, porque al haberle faltado amarras fue a dar a la playa que estaba junto al callejón del Cuartel de Policía, que era la continuación del callejón del Circo, conocido hoy como calle Arturo Edwards.

Cuando el tristemente célebre "topo" hacía de las suyas por la Avda. Brasil, no era de extrañar que fueran encontrando restos de embarcaciones, cadenas o anclas, lo que era para algunos una novedad que les movía a sesudas lucubraciones; para otros nos era tan lógico y normal como el esperar que la claridad surja al amanecer.

En ese curioso Almendral sin almendros, en 1836, ya los Padres Mercedarios habían enterado mas de cien años de presencia en ese sector, que curiosamente fue plantado con centenares de olivos, lo que dio origen al nombre de dos emblemáticas calles de entonces: la calle Del Olivar -actual Simón Bolívar- y la calle de la Merced -actual Uruguay-; es así que en ese año de 1836, cuando un 23 de octubre los recios vientos primaverales levantaban polvareda en la ciudad, justamente donde el mar, serenamente acariciaba la playa de los Padres, esta vez un furioso temporal incrustó allí al bergantín - goleta "Cinco de Abril", destrozándole totalmente.

Podemos formarnos una cierta idea de lo que significaba un temporal en el Valparaíso de ayer, sabiendo lo terrible que son, aún actualmente, con toda la tecnología y medios que se conocen- pero entonces... sólo nos bastará escuchar el informe que emanaba de la pluma del Gobernador de Valparaíso, el cual era despachado al Ministerio de Marina, donde decía:

"Causa horror y lástima mirar la playa cubierta de escombros de tanto náufrago, y lo que no es menos, destruido el piso y aún parte de las casas de la calle que corre desde la "Cruz de Reyes" a la "Cueva del Chivato" y también parte del edificio del Arsenal y muchas habitaciones del Almendral."

Así escribía en su misiva don José Ignacio Zenteno, la situación del temporal que había azotado a la zona, entre el 8 y el 10 de junio de 1823.

Esta ciudad nuestra es capaz de asombrar incontables veces, porque dentro de lo que yace bajo el suelo de Valparaíso, existen restos de una nave que fue el "Matusalem del Pacífico", como lo llama Vidal Gormáz; es así que la "Dolores" fue construida en España en los astilleros del Ferrol, en el año 1632 y apresada por Lord Cochrane en la bahía de Valparaíso el año 1820, pero su larga vida le duró hasta el 3 de junio de 1823, enterando 191 años de vida, que vino a enterrar junto a la llamada Plaza de Orrego, llamada así por el Cura de la Matriz, don José Vicente Orrego, quien vivía donde después estuvo el palacio de doña Juana Ross y hoy nuestra Iglesia Catedral.

Cabe hacer notar que el Cura Orrego, en circunstancia que sus feligreses eran tanto o más pobres que los de hoy debía costear una recua de mulas que arrendaba a los viajeros que se dirigían a los alrededores... y como este muladar se solazaba en la incipiente plaza, y el Cura que las arrendaba vivía enfrente, los ciudadanos de entonces la denominaban la Plaza de Orrego.

Pero el Cura Orrego, no tan solo complementaba su labor pastoral con un muladar, sino que era también de espíritu de alto vuelo, pues él fue Capellán del Ejército Restaurador del Perú y como tal se halló en la Batalla de Yungay -en 1839- regresando el mismo año, cambiando el nombre de la plaza a partir de 1841 por el de "Plaza de la Victoria de Yungay" y su correspondiente Avenida de igual nombre, que partía desde la plaza, hasta la Avda. de las Delicias, cuyo Estero había sido canalizado recientemente por el Intendente, Almirante Manuel Blanco Encalada.

Hoy, tan glorioso nombre, se conserva en el tramo desde General Cruz, hasta la Avda. Argentina.

Volviendo a la "Dolores" ese "Matusalem del Pacífico", dice de ella don Benjamín Vicuña Mackenna: "No podemos menos que lamentar el no haber hallado datos suficientes para bosquejar la historia de la "Dolores", barco el más vetusto que haya surcado las aguas del Océano Pacífico, haciendo la fortuna de sus numerosos armadores y que aún no comprendemos su larga vida, sin forro de cobre o plomo, expuestos siempre sus fondos al destructor "Teredo Navalis" o polilla de mar, que tanto taladra y descompone los fondos de las naves en breves años".

De serios problemas escapó esta "Dolores" para venir a terminar sus días junto a la playa de la Plaza de Orrego ese 3 de junio de 1823.

Había corrido la misma suerte que la mayoría de las naves de madera, que si bien hoy escapan de ese dañino "Teredo Navalis", por ser las naves metálicas o de fibra, sin embargo, no pueden escapar de la furia del temporal que les pueda pillar mal preparados; pues así como a los porteños de aquel entonces les tocó presenciar naves encalladas en la ribera -que no es la de hoy- a nosotros nos ha tocado ver naves encaramadas junto a la Costanera, la Avda. España o la Playa de Portales.

Basándose en lo anteriormente expuesto, no sería de extrañar que al hacer trabajos en profundidad bajo lo que fue la Plaza del Orden -que nunca debió haber cambiado de nombre- pues al muy respetable don Aníbal Pinto, su relación con Valparaíso fue tan solo morir en las cercanías.

Bajo este enigmático suelo de la Plaza del Orden, deben haber quedado los restos del bergantín francés "Edward Marie", que durante el temporal de junio de 1847 naufragó frente a la Quebrada de Elías, donde el fuerte viento norte lo incrustó en la playa, por más que los botes del vapor "Chile" trataban de prestarle auxilio, pero sin ningún éxito; pero lo que fue peor que el naufragio, era la horda de truhanes que se descolgaban de los cerros, para expropiar subrepticamente cuanto permitía el abandono de la nave, abandonada por sus legítimos dueños.

No se ha de olvidar, que tanto don Benjamín Vicuña Mackenna, como don Joaquín Edwards Bello, narran sabrosos episodios de aquellas porteñas que nunca habían sabido de elegancias, pero después de algunos días de acaecido algún naufragio que contenía finas sedas, aparecían por doquier, algunas poco agraciadas, que vestían con el fruto de los saqueos; las que eran motejadas como "Las Varadas" o les cantaban el refrán que "la mona, aunque se vista de seda, mona se queda".

Decir "Esmeralda" en un ambiente naval, evoca de inmediato la figura señera de Prat y sus hombres; sin embargo de esa "Esmeralda", han hablado muchas voces autorizadas que han cantado sus hazañas gloriosas. Esta vez hablaremos de la otra, la más olvidada y no menos gloriosa, la que un día de 1817, hizo unas bravatas en la bahía de Valparaíso, pero fue ahuyentada por la fragata "Lautaro" que no pudo capturarla y tomar victoriosa posesión de ella; sin embargo -en 1820- esa gloria iba a corresponderle a Lord Cochrane, quien la captura en el Callao.

Pero este Valparaíso tiene un imán especial, al que no pueden resistirse ni siquiera los navíos, como esta vieja Esmeralda ya "dasarbolada" -como la describe Vicuña Mackenna- "y prestando el servicio de pontón", es decir como se denomina a todo buque que no navega y que se destina a depósito de carbón, pertrechos de guerra o al servicio de alguna escuadra. En ese estado se encontraba cuando fue sorprendida por un fuerte temporal de viento Norte que al chocar con la fragata "Independencia" -que se encontraba en su proximidad- fue a dar a la playa, donde estuvo el primitivo resguardo.

Una nave con tan rica tradición y portadora de significativos emblemas, no podía quedar sepultada en el anonimato, a la espera de que alguien le devolviera la dignidad perdida. Uno de aquellos hombres amantes de los signos de la Historia que hizo grande a este país, fue el Gobernador de Valparaíso don José Ignacio Zenteno y del Pozo Silva, quien dispuso que su quilla -es decir lo que quedaba de esta fragata-"fuese embalsamada en arena" y sirviese así de base al primer muelle que tuvo Valparaíso, magníficamente reproducido por Charles Clark Wood, pintor que diseñara nuestro escudo nacional.

Con la velocidad del tiempo y la audacia creadora de los porteños, se fue ganando espacio al mar, por lo que la quilla y el resto de muelle quedaron sepultados en el ámbito de la leyenda y el mito -parientes pobres de la Historia- hasta que llegó la ocasión de honrar ese venerable suelo, fue la ratificación con algo que iba a

transformarse en el eje equidistante de lo que sería la calle Cochrane, nombre que tomó la denominada "Calle de Abajo", cuando aún se encontraba en vida el Almirante (quien muriera en 1860); pero como lo anterior fuera poco, cuando en 1873 se hubo de erigir el monumento de Lord Thomas Alexander Cochrane, qué mejor lugar para levantarlo, sino sobre el suelo que escondía tan valioso trofeo.

Por eso es interesante valorar, que después de una ardua polémica, que no dejó de enemistar a algunos connotados próceres. Estos últimos sostenían puntos discrepantes, apoyados sólo en una generosa y abundante bilis, donde un personaje me argumentó que: "Hasta la Armada tenía un punto de vista que dudaba de lo encontrado", ciertamente consultó al telefonista de guardia, quien no tenía por qué manejar tan particular antecedente, pero hoy, Monumentos Nacionales ha recuperado el sello de la autoridad que le compete y la Municipalidad de Valparaíso ha construido en el lugar un "museo in situ", donde las actuales generaciones podrán palpar ese pedazo de historia subterránea y reflexionar sobre el empuje y audacia de quienes nos han precedido; ganándole al dios de los mares un sustancioso retazo de sus posesiones.

Ahora en este nuevo punto, no vamos a hacer una clase de espeleología, donde correspondería analizar a esa "Spelunca Magna" que Valparaíso tiene escondida con monetarios valores; esta "cueva" como se le llama en castizo español-apareció al desmontar el promontorio que sobresalía en el Cerro Concepción, donde por ser sitio de continuos naufragios, los porteños de entonces le habían bautizado por analogía- con el topónimo del famoso promontorio austral: el "Cabo de Hornos".

Pero una cueva sin mito o sin brujo, es como un huevo sin sal, es así que la marinería de la época, era en gran medida proveniente de Chiloé e islas aledañas, donde la leyenda del mítico "Trauco" le describían haciendo de las suyas entre algunas isleñas doncellas, singular pretexto, bastante práctico para deslindar responsabilidades de una marinería joven, que deslizaran esta leyenda en la mitología porteña, creando este precursor del "Indio Pícaro" que se transformó en el Porteño Chivato, que además de cultivar los embarazos fortuitos iba a ser el que engendrara el nombre que se mantiene vigente hasta nuestros días: La Cueva del Chivato.

A poca distancia de esta Cueva, estaban los terrenos de don Josué Waddington, quien cediera a la ciudad una significativa parte de ellos -al pie de la Quebrada de Elías- hizo un trueque para que el Fisco le autorizara construir un muelle en su cercanía, muy próximo donde antes Villaurrutia había construido el suyo; años después- en 1852-Waddington pretendía construir, pero con un significativo aporte a la ciudad.

Al respecto, dice el documento firmado por don Manuel Montt y don Antonio Varas:

"Apruébase la providencia que, con acuerdo de la Municipalidad de Valparaíso, ha tomado el intendente de dicha provincia, aceptando la cesión que don Josué Waddington hace del terreno de que es propietario en el punto que se indica, para la formación de la mencionada plazuela, en cambio de un espacio en las aguas de la ribera donde dicho propietario se propone formar a su costa un terreno artificial."

Es así, que este sector entre la "Cueva del Chivato" y la "Quebrada de Elías" iban a tener un protagonismo

especial la madrugada del 17 de julio de 1839, cuando la fragata "Monteagudo" iba a entrar por última vez a la bahía de Valparaíso, capitaneada por don Juan Williams, quien traía a bordo al glorioso batallón "Rancagua" que regresaba victorioso desde el Perú; pero a los pocos días de este patriótico arribo, el 24 de Julio, un fuerte temporal de viento Norte hizo encallar el buque en las cercanías de la denominada "Cueva del Chivato".

El Historiador don Miguel Luis Amunátegui, dice a propósito de este naufragio: "A las 10 de la noche, la fragata "Monteagudo" que había arrastrado sus anclas, vino a estrellarse contra el tajamar de una obra que estaba construyendo don Josué Waddington, enfrente de la "Cueva del Chivato".

Con el correr del tiempo la fragata "Monteagudo" quedó sepultada en arena, terminando de este modo el viejo casco español, que un día se llamara "Las Caldas" después de mas de cien años de servicio y a su vez después de ochenta años de haber sido declarada incapaz de cruzar el "Cabo de Hornos".

Cabe hacer notar que el nombre de "Monteagudo" le provino del estadista argentino don Bernardo Monteagudo, quien había acompañado a don José de San Martín en la campaña libertadora del Perú.

Otro lugar muy frecuentado por las naves proclives al naufragio era el conocido como el "Rodal del Buey", sitio por donde pasa hoy una parte de la Avda. Eulogio Altamirano, a la altura de la subida Leopoldo Carvallo.

En este sitio, una barca chilena, que había sido construida en Boston totalmente de madera, en un 15 de diciembre de 1882, cuando la luna indicaba una tibia noche de verano, esta embarcación-cargada con ejes de cobre-fue a incrustarse en esa ladera del naciente Playa Ancha, donde quedó totalmente destrozada, salvándose la totalidad de los naufragos. Este "Rodal del Buey", fue lamentablemente célebre, cuando "La Oriental", una nave muy velera, llegó a nuestras costas con un precioso cargamento, que don Diego Barros Arana describe de este modo:

"Muchos padres de familia de Francia y de Bélgica, habían organizado un colegio viajero, que debía dar la vuelta al mundo. Con este motivo equiparon en Nantes, una hermosa corbeta llamada "La Oriental".

A su vez en la revista "Sud-Armérica", don Luis Antonio Vendel-Heyl describía:

"...se proponía más bien corregir las ligerezas y extravíos de su carácter, que proporcionar una instrucción sólida de su inteligencia".

El Mercurio de Valparaíso, dio en su época, una interesante descripción de la importancia de estos visitantes a nuestro país y nos cuenta que "solo en marzo de 1840 penetraron en el Estrecho de Magallanes, en el cual hicieron diversos desembarcos para estudiar a los naturales". Agrega que "en el mes de abril surgió "La Oriental" en el Puerto de Talcahuano, para entrar finalmente en la rada de Valparaíso el día 18 de mayo".

Esta ciudad fascinó a los estudiantes y académicos que venían en esta hermosa corbeta, por lo que permanecieron 25 días de estudio y convivencia con lo mas granado de los habitantes de ese entonces, donde podemos destacar -por lo que nos informa el decano- "que ninguno de tan ilustres académicos quiso viajar a la

capital de este país". Así era mirada la capital por este selecto grupo de hombres de ciencia y así era valorado ya este puerto, sinónimo de lo exótico y lejano, lleno de un pintoresquismo vivencial.

El día 13 de junio zarparon desde Valparaíso, dispuestos a iniciar su visita al Perú' en la rada de Arica.

La partida fue apoteósica, pues se habían dado a querer y habían sido valorados en su justa medida, donde cientos de amigos les acompañaron en numerosas embarcaciones menores, acompañándoles hasta las 14 horas.

En el momento de la separación, en la mar existía una calma propia de una taza de leche, que nada ingrato hacía presagiar.

Momentos más tarde se produjo una situación, inexplicable para el ciudadano común que continuamente ve el mar y sabe que en medio de un temporal no es el ambiente propicio para sonreír; pero aquí-en esta precisa situación-en medio de esa aparente calma, una sutil corriente del Nor-Este arrastró a la nave en medio del pánico de quienes viajaban en ella- hasta que las filudas rocas del "Rodal del Buey" le rompieron el fondo y lentamente fue desapareciendo de la superficie.

El Mercurio del día 25 de junio, dice que "toda la noche y el día siguiente, fueron empleados en salvar el equipaje, instrumentos y libros, de que había una brillante colección, y nosotros, como uno de tantos que hemos visitado el paraje del naufragio, nos hemos congratulado al oír repetir a varios de los alumnos "Foi, l'ont sauvé", a fe mía les han salvado-. Palabras consoladoras para los amigos de la ciencia. ¿Cuántos manuscritos, cuantas observaciones, cuantos trabajos y estudios se habrían perdido en un instante?"

Y la noticia concluye diciendo: "El mayor orden prevaleció en este lugar de desconuelo, merced a un piquete de soldados que mandó el Sr. Gobernador don Juan Melgarejo, para custodiar los efectos que se salvaban".

Si bien "La Oriental" no quedó cubierta por parte de lo que es hoy la ciudad propiamente tal, le hemos querido destacar por lo interesante de aquellas ilustres visitas y más aún que puedan interesar a algún curioso hombre-rana.

La mayoría de los porteños ilustrados con los hitos del desarrollo de esta ciudad, han oído hablar más de alguna vez de la "Cruz de Reyes", donde a propósito del tema, en una ocasión un periodista imaginativo en demasía me hizo aparecer diciendo que "en ese lugar habían puesto una cruz a pedido de unos reyes", frase que por supuesto yo nunca había dicho; pues bien, en ese lugar donde hoy se levanta la torre del "Reloj Turri"-bajo ese suelo- existen unas rocas, o lo que queda de ellas, que se les conocía como "Las Rocas de Reyes" o "La Punta de Reyes" topónimo que nace del apellido de don Blas de los Reyes- dueño del solar-. Estas rocas y la geografía del lugar en esa época lo pueden Uds. conocer por medio de un boceto que reproduce ese espacio, dibujado por John Searle, que se conserva en el Museo Naval y Marítimo de Chile.

Pues bien, sobre esas rocas, una noche de septiembre de 1769, naufragó allí el navío "Ntra. Señora de la Ermita" y dice don Benjamín Vicuña Mackenna de aquel suceso: "tuvo lugar el desastre de una manera casi

misteriosa; sin mas impulso que una ventolina de primavera, fuese a estrellar en las "Rocas de Punta de Reyes", haciéndose allí pedazos y sacrificando algunas víctimas. En memoria de éstas, en el sitio se labró una tosca cruz y de ahí el nombre que aun conserva la prominencia todavía visible "no obstante el pico y la pólvora". Situación que ciertamente con el tiempo cambió, notándose actualmente solo el desnivel.

Referente a esta embarcación llamada "Ntra. Sra. de la Ermita", existe una suposición que tiene incidencias históricas, pues afirma el cronista Carvallo y Goyeneche un error que siguen repitiendo algunos modernos, pero que afortunadamente don Diego Barros Arana, aclara al decir:

"...suponen que en el naufragio del navío "Ntra. Sra. de la Ermita", perecieron 60 jesuitas, pero se sabe que la partida de los tres buques: "La Perla", "El Valdiviano" y la "Ntra. Sra. de la Ermita." - zarpando desde Valparaíso- había tenido lugar el 28 de febrero de 1768, con destino al Perú, conduciendo a. los jesuitas de Chile, llegando al Callao sin novedad, en número de 208".

Es decir, el viaje lo había realizado un año antes de su lamentable naufragio.

El suceso del naufragio y la cruz que piadosamente coloca don Blas de los Reyes en el lugar que da origen al topónimo, lo recuerda muy bien el cronista Gabriel Lafond de Lurey, cuando describe el sitio del naufragio de "La Aurora", acaecido en la medianoche del 7 al 8 de junio de 1823, donde dice: "El mar cuyas olas se elevaban como montañas, nos arrastraban hacia las "Rocas de la Cruz de Reyes".

Si aparte de la historia en sí, han seguido la evolución del topónimo, aquí no ha terminado.

Cuando se habilita la calle que iba a ir paralela a la de la Aduana, por el natural desnivel que allí se produce hasta nuestros días, se le llamó "La Calle de Abajo", sin embargo al producirse la intersección el topónimo evolucionó a "Crucero de Reyes", nombre que desaparece, perdiéndose en el uso, creemos que cuando la Calle de Abajo, comenzó a llamarse Cochrane.

Encontrar restos de fuertes bajo el suelo de Valparaíso no debiera ser una sorpresa mayor, desde que el Gobernador de Chile, don Juan Henriquez de las Casas, tras una incansable solicitud, obtuvo del Rey de España la Real Cédula del. 4 de Febrero de 1678, donde concede la aplicación de los Almojarifazgos en beneficio de las fortificaciones de Valparaíso.

Según los antecedentes publicados en la Cartografía Colonial de Chile, por el Instituto Geográfico Militar, hay dos fortificaciones que parecieran ser las primigenias en el arte de la defensa urbana del naciente Puerto, tan apetecido desde sus modestos comienzos por piratas y corsarios: siendo una de ellas la de "La Cabritería", que estuvo ubicada al pie del Cerro de Las Animas- hoy Los Placeres- donde se junta a la base del Cerro del Morro - hoy del Barón.

Si quedaran huellas del fuerte de la Cabritería, serían muy sutiles, porque es probable que se hayan destruido en gran medida cuando se hicieron los trabajos de encauzar las aguas del torrente que corre entre quebradas, cuando se realizaron los trabajos del trazado del ferrocarril y la construcción del Camino Plano -hoy Avda. España - destacando solo la salvedad que se mantiene el nivel aproximado del suelo original de 1760; donde se encuentran los edificios en esa pequeña hondonada. que se forma al ser rodeados por el camino de ida y vuelta a Viña del Mar.

La otra fortificación sería la más emblemática, entre todas las defensas que ha tenido Valparaíso, es aquella de la que aún quedan unas débiles huella, como lo fue el Castillo San José, iniciada su construcción en 1682, de cual aún hoy, podemos contemplar algunos muros perimetrales que se conservan -restos de las últimas reparaciones que se le efectuaron antes de salir a remate en 1840.

El Castillo San José, en uno de cuyos retazos don Juan Mouat construyera el primer Observatorio Astronómico, donde hoy se encuentra el Museo de homenaje a Lord Cochrane, este solar como los aledaños sepultó las coloniales huellas, como los restos de los marinos de la fragata Essex y los del esposo de Mary Graham, quedando toda el área cubierta de construcciones y a la vista solo los proporcionales cambios de niveles, donde una vez más una fortificación dio paso a una zona urbana.

Una situación similar a la anterior, se dio con un fuerte más moderno, construido después de 1866 cuando aquel español deleznable hizo de las suyas con esta indefensa ciudad. La nación debió reaccionar con posterioridad con la construcción de una cadena de pequeños baluartes, uno de ellos se encontraba entre las actuales calles Freire y General Cruz, justo debajo de la estatua del bombero.

Difícil se nos hace imaginar que un día allí estaba la orilla del mar y no tan solo la playa, sino que una fortaleza y el correspondiente Cuartel, cuyos restos, cuando el famoso "Topo" que perforaba para la construcción del "Colector", ignoró totalmente esta subterránea presencia. El grito de alerta no le interesó a ninguna persona competente, menos a la empresa que realizaba el trabajo, que tan solo le interesaba lograr su objetivo técnico, pero desculturizado.

¡Si tan solo hubieran consultado las Memorias de Título de nuestras Universidades, es decir las de larga presencia académica en la ciudad, donde las Carreras de Historia, Arquitectura, Construcción Civil y otras han estudiado este suelo, con responsabilidad, a curiosidad y con la sublime pasión de aprender, enseñar y compartir el humano saber!

Quisiéramos concluir este rápido vistazo con algo que quisiera pudieran realizarlo las futuras generaciones, que espero tengan una cultura más visionaria y una mentalidad menos aldeana.

Muchos porteños- de los que hoy peinamos canas- recordaremos que hace algunas décadas atrás, cuando se efectuaban los trabajos de construcción que albergaría el estanque de la Bomba de Bencina- ubicada en calle Bustamante esquina Plaza Wheelwright- se encontró una significativa cantidad de cañones... Corría el año 1962, cuando por orden superior, la tarea de rescate fue abruptamente interrumpida, alcanzando a sacar unos

16 cañones, quedando en el subsuelo otra cantidad, más o menos similar...

Pasó el tiempo y siempre mantuve la inquietud de saber lo que había ocurrido con aquellos cañones, habiendo recibido por verdaderas - con el paso del tiempo- una diversidad de respuestas de personas muy responsables, pero pude corroborar con los años, lo mal informadas que estaban.

La certeza la obtuve solo hace algún tiempo, cuando uno de mis alumnos - participe de un Seminario que yo impartía- se me acercó con posterioridad, como tantos que se interesan por algún punto y desean hacer algún comentario o aporte y por ese comprensible y humano temor no se atreven a veces a hacerlo en la propia clase; es así que esta persona me conversó que su padre había sido funcionario municipal y le había correspondido en la época el rescate de estas Piezas... y como si esto fuera poco, en los días siguientes me trajo el documento original y me obsequió una fotocopia, lo que me permitió tomar contacto con el ingeniero que había dirigido aquella operación, quien me informó que bajo el subsuelo de la Plaza Wheelwright, aun permanecen unos 14 a 16 cañones que no pudieron ser rescatados, sea por la urgencia de la empresa responsable del trabajo o por desinterés de la autoridad de la época, quien habrá considerado un derroche de fondos fiscales en rescatar lo que consideró unos mamotretos esperpénticos, autoridad que con el correr del tiempo transcurrido, se ha ganado holgadamente similar calificativo para sí, porque la historia es muy severa con los errores de sus protagonistas; así como exalta sus aciertos.

Este inquieto alumno quería saber- al igual que yo- lo que había pasado con aquellos cañones... y eso pude averiguar en la conversación sostenida con el Ingeniero Municipal que había realizado la operación junto a otro señor con quien habían trasladado los cañones hasta el naciente Museo Lord Cochrane, donde aún se conservan hasta el día de hoy, presenciando incommovibles el inicio de los fuegos artificiales de Año Nuevo.

Quisiera solicitarles a cada uno de Uds. un favor muy particular y una atención muy especial a este último párrafo de la exposición.

Después de haber recibido esta breve información, cuando vuelvan a caminar por nuestras calles, háganlo con un nuevo signo, que deberá ser el de la veneración y el recuerdo de esos porteños de ayer que nos legaron tan hermosa y maravillosa ciudad, que nos ha atrapado con su embrujo y sea para cada uno de Uds. mi maldición predilecta: Que se enfermen de "Valparaisitis" irrecuperablemente.-

Centro de Cultura Naval y Marítima - Valparaíso, Octubre 2000.-

Bibliografía

Archivo Nacional: Archivo IV~unicipalidad de Valparaíso 1791-18 microfilm. -

Chile Ilustrado: Recaredo Santos Tornero Valparaíso 1872.-

Diccionario del Clero Secular de Chile - 1535-1918 Luis Francisco Prieto del Río Santiago de Chile 1922.-

Historia de Valparaíso Benjamín Vicuña Mackenna 2 Tomos Imp. Dirección General de Prisiones 1936.

Memorial de Valparaíso Selección de Alfonso Calderón Edic. Universidad Católica de Valparaíso 1986.-

Naufragios en las costas de Chile Francisco Vidal Gormaz Imprenta Elzeviriana Stgo. de Chile 1901.-

Boletín de las leyes Libro 5 - #1. Imprenta de la Independencia 1831.

Boletín de las leyes Libro XV #1 Imprenta de la. Independencia Santiago 1847.

Boletín de las Leves Libro XIX Imprenta de Julio Belin Santiago 1851.

De Valparaíso a Santiago Benjamín Vicuña Mackenna. Imprenta de la. Librería del Mercurio Santiago de Chile 1877.

Almanaque Guía para el Comercio - Valparaíso 1888 Guillermo Sánchez M, Macario Briones L, Antonio Sánchez. Imp. de la Patria Almendro 16 - Valparaíso 1887-

Diccionario Marítimo Militar Chileno. Guillermo iv'. Panados. Imp. Cervantes-Moneda 1170 Stgo.1923

Los terrenos del Antiguo Castillo San José. Myriam Waisberg, Sonia Martínez. Universidad de Chile - Valparaíso, 1969.

Casas de playa Ancha. Myriam Waisberg. FONDECYT - Santiago 1988.

Valparaíso en 1827. Roberto Hernández C. Imp. Victoria - Valparaíso 1927.

Las Obras Marítimas de Valparaíso et. Al. Roberto Hernández C. Imp. Victoria - Valparaíso 1926.

EL PILOTO PARDO, LA 'YELCHO', Y EL RESCATE DE LOS EXPEDICIONARIOS DE SIR ERNEST SHACKLETON

Iván Aarón.

Mis agradecimientos a Hamish Stewart Stokes, B.A., M.A., profesor de la Universidad de Playa Ancha.

A don Leonardo Maculet Hart, proel y cronista de la Balsa del Caleuche, Litoral Valparaíso.

Al señor director del Centro de Cultura Naval y Marítima, Capitan de Fragata don Patricio Herrera López.

A don Raimundo Silva Labbé, bibliotecólogo, a cargo de la Biblioteca Histórica de la Armada de Chile.

Al Capitan de Navío don Rafael McKay, al Capitan de Navío don Mario González y a la señora bibliotecóloga Alexandra Smith, del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile.

Al señor director de la Escuela Naval 'Arturo Prat', Capitan de Navío don Daniel Arellano Walbaum; al comandante Enrique Merlet, de la Escuela Naval 'Arturo Prat'.

A la señora Silvia Valenzuela, de la biblioteca Severín, quienes, con su cooperación, hicieron posible este trabajo.

Hace algunos años, recibí una tarjeta de Navidad que decía:

"Cuando el peligro acecha, el Hombre clama a Dios y llama al Soldado.

Cuando el peligro ha pasado, Dios es olvidado y el Soldado es despreciado".

Este pensamiento vino a mi mente mientras conversaba con el Profesor Gastón Tagle, del Museo Naval y Marítimo, autor de un artículo sobre el tema que hoy abordaré, quien me sugirió que sería una buena manera de iniciar este trabajo. Porque, sin duda, él tiene razón al decir que, si bien la figura del Piloto Pardo no es tan desconocida, no es menos verdadero que no ha sido llevada a su verdadera dimensión de reconocimiento ciudadano, solamente por un problema de falta de difusión. Esto es muy similar al asunto de Dios y el Soldado. Muchas veces en Chile, bajo distintas circunstancias, diferentes chilenos, civiles o uniformados, han realizado verdaderos actos de heroísmo que posteriormente nadie les ha agradecido en toda su magnitud, e incluso nadie los ha recordado. En cuanto al resto del mundo: ¡Cuántas veces se ha pedido el auxilio de Chile en diversos asuntos de orden internacional! Y después, por una razón u otra, nuestro país ha sido mirado con indiferencia, e incluso ha sido despreciado. Así es como verdaderamente ha sucedido.

En 1916, el Gobierno Británico pidió auxilio al mundo para rescatar a parte de sus súbditos atrapados en los hielos antárticos. Chile, que vivía en su sempiterno estado de pobreza económica, reaccionó inmediatamente y no vaciló en cooperar. La forma en que lo hizo fue enviando embarcaciones a remolcar a otras, que intentarían

el rescate y después mandando a un grupo de marinos, a bordo de una de sus escasas naves, directamente a salvar a quienes estaban en peligro. Luego, la siempre presente indiferencia humana echó al olvido tan generoso gesto. Incluso nosotros sabemos tan poco respecto a ese viaje. Eso se debe a que padecemos de debilidad para recordar lo nuestro y al exceso de modestia que nos caracteriza para dar a conocer todo cuanto hacemos. De ahí, entonces, la necesidad de recopilar estos antecedentes que muestran la siempre presente predisposición chilena a ayudarse y lo que es más, a ayudar a gente de otro país, sin medir sacrificios de personal ni de medios. Considero que es deber nuestro hacer saber, no sólo a la juventud, sino a la mayoría de los chilenos de hoy, quién fue Luis Alberto Pardo Villalón. Puesto que es bueno traer de nuevo a la memoria un poco más de la vida de nuestros héroes. Que las nuevas generaciones no se olviden de ellos, ni de Pardo, ni de los nombres de los marinos que en esa oportunidad le acompañaron. Ellos dieron muestra de intrepidez, de sentido del deber y de tranquila valentía ante una situación que era en sí un peligro inminente. Cumplieron con una tarea encomendada por el Gobierno de Chile, en forma abnegada y eficiente, confiados en su propia experiencia, a bordo de una nave no del todo apropiada. Así fue como trajeron al continente a veintidós marinos británicos que, sin pronto auxilio, habrían perecido en las heladas latitudes antárticas chilenas.

Al leer acerca de la expedición que Shackleton⁹⁹ iniciara a la Antártica en 1914, llama la atención que en obras tales como "El Viaje en Bote de Shackleton"¹⁰⁰, "Shackleton, El Más Grande de Todos los Exploradores Británicos"¹⁰¹ o "Epic of Survival"¹⁰² no se haya hecho mención al Piloto Pardo ni se entregaron mayores antecedentes de la 'Yelcho'¹⁰³. Es interesante anotar que Alfred Lansing cita en sólo siete líneas, todo el proceso de solicitud de auxilio hecha por el marino inglés al Gobierno Chileno y el rescate mismo.¹⁰⁴

Recordemos que el explorador británico realizó varias expediciones a la Antártica. Sabemos que de la primera volvió inválido a casa. En la segunda le faltaron menos de 100 millas¹⁰⁵ para alcanzar su meta, que era el Polo Sur. En la tercera, el explorador pretendía viajar por las aguas australes, para ir a atravesar desde el mar de Weddell¹⁰⁶ al mar de Ross¹⁰⁷, es decir, desde la vertiente del Atlántico al Pacífico. Fue entonces cuando el barco en que viajaba, el 'Endurance'¹⁰⁸, quedó atrapado en el hielo. En esta ocasión me referiré a esta tercera expedición. Pero, antes, tratemos de imaginar el escenario en que ocurrieron los hechos, de modo tal que aquellos que no lo conocemos nos formemos una idea, aunque difusa, de esos parajes: El territorio Antártico se encuentra circundado por el círculo polar y rodeado por los océanos Pacífico, Índico y Atlántico del Sur.

⁹⁹ Sir Ernest Shackleton nació en 1874 y murió en 1922. Fue uno de los más indomables y, en cierta manera, el más desafortunado de los exploradores Antárticos de comienzos del Siglo XX. Hasta 1998 permanecía sepultado en el pequeño cementerio de la isla South Georgia.

¹⁰⁰ "Shackleton's Boat Journey". F. A. Worsley, Captain of H.M.S. Endurance. W.W. Norton & Company, Inc. 1977. U.S.A.

¹⁰¹ "Shackleton, Greatest of all British Polar Explorer", Ralling, Christopher. B.B.C. 1983. England.

¹⁰² "Epic of Survival", Caroline Alexander, National Geographic, Vol. 194, No. 5, Noviembre 1998. Washington, D.C. U.S.A.

¹⁰³ La 'Yelcho' era un pequeño remolcador con el casco de acero que había servido como abastecedor de faros.

¹⁰⁴ "La Increíble Expedición de Shackleton". Alfred Lansing. Ediciones Selectas. Buenos Aires. 1960.

¹⁰⁵ Milla Marina o Marítima: Medida internacional de longitud, equivalente a 1.851,851 metros (un minuto de meridiano terrestre). Es la milla corriente de un tercio de legua o de sesenta al grado.

¹⁰⁶ Weddell, James (1787 — 1834), Oficial de la Real Armada Inglesa. Uno de los tantos navegantes Británicos que recorrieron las aguas

Antárticas una vez terminadas las Guerras Napoleónicas. En 1820 — 1821 visitó las islas Shetland del Sur y en 1822 viajó a un número importante de las Islas Sur Orkney casi inmediatamente después de su descubrimiento por Nathaniel Palmer. En 1822 — 1824 navegó el mar que lleva su nombre, en el que penetró hasta la latitud 74° 15' Sur, longitud 34° 16' Oeste, publicó un relato de este viaje en 'Un viaje hacia el Polo Sur'.

¹⁰⁷ Noziglia Barbagelata, Luis. Contraalmirante SN. Revista de Marina N° 5/93, página 529.

¹⁰⁸ El 'Endurance' era un bergantín de madera, de tres palos, de los cuales el de proa estaba aparejado con velas cuadradas, mientras que los otros dos izaba velas latinas, especialmente adaptado para viajes en regiones heladas. Medía 144 pies de eslora por 25 de manga. La quilla era de roble de siete pies y una pulgada de grosor. Los costados eran también de roble y abetos nobles noruegos.

Presenta las temperaturas más bajas de toda la Tierra. La menor que se ha registrado alcanza a menos 86,8 grados centígrados. Cubre una superficie de 14.000.000 de kilómetros cuadrados y tiene una altura media de 2.200 metros. Escarpado y montañoso; este continente posee un clima extremadamente duro. En sus aguas flotan enormes campos de hielo de hasta 500 millas de ancho, en profundidades que llegan a los 650 metros. Las severas condiciones climáticas producen grandes dificultades en el desarrollo de la vida vegetal y animal. Así, la flora es escasa y se reduce a líquenes, musgos y algas. La fauna presenta una total ausencia de especies terrestres y, por el contrario, la fauna marina es rica y abundante en mamíferos, peces y aves. Un centro de alta presión en la meseta central del continente y cinco zonas depresionarias distribuidas en su periferia, juegan un papel importante tanto en la circulación antártica como en la circulación atmosférica del Hemisferio Sur. Las características oceanográficas presentan dos grandes rasgos: la corriente "circumpolar", que fluye hacia el Este y la "convergencia antártica" que separa las aguas antárticas con las subantárticas, lo que ocurre en las inmediaciones del paralelo 60° de latitud Sur. Está unido a Sudamérica a través del "Arco de las Antillas del Sur" o "Arco de Scotia", de acuerdo a estudios geológicos, de vulcanología, morfológicos, oceanográficos, etc., lo que confirma la prolongación de la cordillera de los Andes a través de la Tierra de O'Higgins e Islas Shetland del Sur. Mencionemos por último, que la geografía política divide a este continente en cuatro cuadrantes o sectores que miran respectivamente a Sudamérica, al Pacífico, a Australia y a África; resulta que el sector chileno es el más cercano y sus límites enmarcados entre los meridianos 53° y 90° de longitud Oeste de Greenwich, fueron fijados por el decreto supremo N° 1747 del 6 de noviembre de 1940¹⁰⁹.

Ahora entremos en la Historia: Todo comenzó el 8 de Agosto de 1914, cuando Shackleton zarpó desde Plymouth, Inglaterra, para llevar a cabo la Expedición Imperial Trans Antártica. En Diciembre estaban en la Isla South Georgia y, el día 5 de ese mes, zarparon de Grytviken con destino a las Islas Sándwich del Sur. Se desviaron hasta el meridiano 25° Weste, donde encontraron hielos compactados a la cuadra del paralelo 60° Sur. Después, al encontrar hielos demasiado compactados y profundos, comenzaron las dificultades. Aún así siguieron en el mismo rumbo que llevaban. El 18 de Enero de 1915, el barco quedó detenido por los hielos. Tomando derrotero al Noroeste, fueron abriéndole paso y continuaron la lenta navegación. Durante el mes de Febrero, trabajaron en hacer un canal que permitiera al barco salir a hielos menos compactados. Pero, al encontrarse con masas de hasta 18 pies¹¹⁰ de profundidad, desistieron de tal intento¹¹¹. El 27 de Octubre quedaron definitivamente rodeados por los hielos, que comenzaron a comprimir al 'Endurance'. Entonces, Shackleton y sus acompañantes, la abandonaron. Bajaron a un costado de la nave cuanto cosa les podía ser útil y armaron un campamento de emergencia, al que llamaron 'Ocean Camp'¹¹². El 21 de Noviembre vieron como los hielos al completar su proceso de reunirse en un solo todo, no respetaban nada que los hubiera invadido y terminaban por sepultar en sus profundidades los restos despedazados del Endurance. Se hundían así, entre las masas congeladas que lo aprisionaban, los maderos de la nave que los había traído desde el otro hemisferio hasta estas soledades. Ahora estaban un poco al Norte del paralelo 70° Sur, desplazándose en el hielo que se movía hacia el Norte. Allí permanecieron casi cinco meses. El 9 de Abril de 1916, al encontrarse con hielos que permitían la navegación, Shackleton y los suyos abandonaron 'Ocean Camp' y en tres botes singlaron hacia Isla

¹⁰⁹ Barros González, Guillermo. Vicealmirante, Magno Colaborador de la Revista de Marina desde 1992. Rev. Mar. V.115, página 596.

¹¹⁰ Pie: Medida de longitud usada en muchas partes del mundo El pie castellano es la tercera parte de la vara, tiene 12 pulgadas y equivale a unos 28 centímetros; el pie inglés es la tercera parte de una yarda y equivale a 30'48 centímetros. Enciclopedia Sopena 1962.V.IV.Pág. 712.

¹¹¹ Alexander Caroline, National Geographic. Vol. 194. N°5. Nov. 1998Pág. 90

¹¹² Alexander, Caroline, pág.84.

El 18 de Mayo, los seis expedicionarios que iban en busca de auxilio, recalaron en el glaciar Peggoty Camp en la costa sur de la Isla South Georgia. Allí se quedaron McNish, Vincent y McCarthy, al cuidado del *'James Caird'*. Shackleton, Worsley y Crean atravesaron a pie hasta el otro extremo de la Isla, a buscar ayuda a la Estación Ballenera Stromness¹¹⁸.

El 20 de Mayo, tras una marcha de 36 horas, llegaron a Stromness, donde fueron recibidos por Mr. Sorlle, administrador de la Estación. Allí se aprestó una embarcación, en la que Worsley viajó a recoger a los que habían quedado en el otro extremo de la isla, para después ir a Grytviken, a informar al magistrado residente acerca de la suerte corrida por el *'Endurance'*.

Una vez que Worsley regresó, reunida la partida en Stromness, Shackleton se dirigió a Husvik, donde fue recibido por el magistrado Mr. Berstein. Surto en la bahía estaba uno de los más grandes balleneros, el *'Southern Sky'*¹¹⁹ de propiedad de una Compañía Inglesa. En ese barco, tripulado por balleneros, Shackleton hizo un primer intento de alcanzar a la Isla Elefante. Pero, al darse cuenta que la nave no sería capaz de llegar a su destino, decidió variar el curso y se desvió rumbo a las Falklands, para conseguir un barco más adecuado, ya fuera allí o desde Inglaterra. Llegaron a Port Stanley el 31 de Mayo¹²⁰. Desde ahí Shackleton envió un cablegrama al Almirantazgo Británico, exponiendo la situación y pidiendo apoyo para intentar un segundo viaje en alguna nave uruguaya. El Gobierno de Su Majestad británica pidió ayuda al gobierno de la República Oriental del Uruguay. En virtud de ello, el 10 de Junio de 1916, el buque uruguayo de inspección *'Instituto de Pesca N° 1'*, zarpó hacia Port Stanley, al mando del Teniente de Navío Ruperto Elichí Behety y una dotación de 32 hombres, más un oficial británico del crucero *'Macedonia'*. Navegaron al Sur y a sólo diez millas de la Isla Elefante el hielo, la niebla y las tempestades los obligaron a regresar¹²¹. De nuevo en Port Stanley se enteraron que el *'Discovery'*, zarparía desde Inglaterra y que arribaría a las Falklands a mediados de Septiembre. Otra vez Shackleton pidió auxilio a su propio gobierno, mas no le fue concedido. Como todo hombre de cierto renombre, el explorador inglés tenía admiradores y detractores. Sin duda que la influencia de estos últimos fue mayor. Además que la guerra paralizaba toda acción orgánica de salvataje¹²². Esta situación era muy normal, de acuerdo a las condiciones bélicas que Europa vivía en ese momento: En la guerra cada elemento de material útil al propósito de ganar se vuelve imprescindible. Por ello, desde los inicios de la Primera Guerra Mundial, las potencias involucradas en el conflicto cuidaban mucho su material flotante. Asimismo no debemos perder de vista que estamos hablando de la época en que aún se practicaba la navegación a vela, la cual dependía totalmente de los diferentes cursos que toman los vientos en las distintas latitudes en cada estación del año, como también de las corrientes marinas. Ello provocaba una gran dificultad en estimar cuánto demoraría un viaje: cualquier nave que se enviara especialmente a cumplir tal propósito estaría sola, a merced del adversario y ausente de su actividad específica por lo menos durante un año, tiempo que se estimaba como término medio en ese entonces para venir de Inglaterra hasta el mar antártico y volver. Considerando que no era conveniente esperar seis o siete semanas, Shackleton decidió pedir al Gobierno Chileno que enviara la *'Yelcho'*¹²³ a

¹¹⁸ Alexander, Caroline. National Geographic. Vol. 194, N° 5 Nov. 1998, pág. 95.

¹¹⁹ Berguño. Nave de madera, de sólo 80 toneladas, al mando del capitán Thom, hizo el primer intento de ir a Isla Elefante a rescatar a los expedicionarios. Tras cinco días de navegación, a sólo 60 millas de su objetivo, debieron interrumpir su progresión por encontrarse frente a hielo compactado. Regresó a Port Stanley donde arribó el 31 de Mayo de 1916. Pág. 112.

¹²⁰ Noziglia Barbaleta, Luis. Rev. Mar. V.110, N° 816. Sept. Oct. 1993. Pág. 529

¹²¹ Berguño. Pág. 114.

¹²² Berguño. Pág. 113.

¹²³ O el Yelcho, si lo consideramos un remolcador. Nota del autor.

remolcar el buque correo '*Oria*' desde las Falklands hasta Punta Arenas, que era en ese entonces un centro de alta actividad. En efecto, la inmigración británica hacia la zona austral de Sudamérica, para explotar la industria ovina, había permitido el desarrollo de la ciudad, la que por entonces contaba no solamente con la industria de la lana, sino que también con actividades anexas, tales como frecuentes transportes marítimos, un amplio comercio, bancos, colegios, diarios, clubes, sociedades, y otras empresas.

El 14 de Agosto, Shackleton y sus compañeros llegaron a Punta Arenas¹²⁴. El explorador encontró una adhesión incondicional entre los socios del Club Británico, quienes iniciaron una colecta para financiar un nuevo intento de llevar auxilio a Isla Elefante¹²⁵. Pero ello no resultó tarea fácil, lo que desesperó enormemente a Sir Ernest¹²⁶. Felizmente, don Francisco Campos Torreblanca, cónsul español en Punta Arenas, que dirigía el Banco Anglo Sudamericano logró que se llegara a reunir las dos mil libras esterlinas que se precisaban para fletar la nave '*Emma*', de 72 toneladas, de propiedad de doña Sara Braun, para un tercer intento de salvataje. Este viaje se inició a remolque de la '*Yelcho*', comandada por el Piloto 1° de la Armada Nacional Francisco Miranda. La '*Yelcho*' acompañó a la '*Emma*', dejándola en libertad y en rumbo hacia el sur, cerca de la Isla De Los Estados, y regresó a Punta Arenas¹²⁷.

La '*Emma*', después de 23 días de navegación, en medio de tempestades, no logró acercarse a menos de 100 millas de la Isla Elefante. De modo que se devolvieron a Port Stanley. En este viaje participó el Segundo Comandante de la '*Yelcho*', Piloto León Aguirre Romero, marino locuaz, optimista y entusiasta, que hablaba un inglés fluido, salpicado de giros marineros, con el cual tanto Worsley como Crean establecieron de inmediato un fuerte lazo de simpatía¹²⁸.

El 29 de Agosto de 1916, el diario '*El Mercurio*' de Valparaíso decía lo siguiente: "El distinguido explorador Sir Ernesto Shackleton, que se encuentra actualmente en Punta Arenas, en la mañana del 18 de actual visitó el importante colegio inglés que en esa ciudad funciona. Con motivo de la actuación que cupo al Piloto Luis A. Pardo en su viaje a las Malvinas, Sir Ernest ha vertido toda clase de elogios en su favor".

He aquí de nuevo que, aunque resulte reiterativo, se nos hace difícil entender esta tardanza en recibir una noticia en un medio de prensa y publicarla. Hoy, en cualquier lugar del territorio, se interrumpe la transmisión de un programa radial o televisivo, para dar a conocer la noticia de último minuto. En aquellos días la diferencia alcanzaba a días enteros.

Nuevos esfuerzos se hicieron en la capital magallánica, con el objeto de dotar a los británicos de los medios que necesitaban para concurrir en ayuda de quienes les esperaban en precarias condiciones más al sur, pero no se pudo obtener ningún barco adecuado para llevar a feliz término tal tarea. Nadie puede desconocer que, aunque los naufragos trataban de llevar una existencia lo más llevadera posible, el tiempo de espera les debe haber parecido eterno. No sabían si quienes habían ido en busca de auxilio había logrado alcanzar las

¹²⁴ Berguño. Shackleton se alojó en la casa del cónsul británico Charles Milward. Pág. 117.

¹²⁵ Berguño. Pág. 118.

¹²⁶ Berguño. Pág. 118.

¹²⁷ Berguño. Pág. 118.

¹²⁸ Berguño. Pág. 119.

Malvinas, las South Georgia o las South Sandwich. Las provisiones iban disminuyendo día a día y, aunque consumían pingüinos, sabían que el paso del tiempo atentaba seriamente contra su salud. Como bien sabemos, la prolongada falta de verduras y frutas frescas, especialmente cítricas, produce escorbuto, la terrible enfermedad que provoca hemorragias y múltiples trastornos. Igualmente, la inactividad física y mental, unida al aislamiento, tienen serias consecuencias sobre el equilibrio emocional de las personas.

Mientras en Punta Arenas, el explorador se sentía completamente abandonado por sus conciudadanos, llevándolo, incluso a perder el control de sí mismo¹²⁹. Por su parte, los miembros de la Real Sociedad Geográfica recordaron haberle hecho presente la inconveniencia de partir, una vez iniciada la guerra¹³⁰. El clima estaba mejorando, y Shackleton, con la ayuda del Teniente Coronel Higinio Espinoza, Comandante del Batallón Magallanes y del Jefe del Apostadero¹³¹, Contraalmirante Luis Vitalicio López, le pidió al Gobierno Chileno que le permitiera la 'Yelcho' para hacer un último intento por alcanzar la Isla Elefante. La autorización llegó desde Valparaíso, por intermedio del Almirante Joaquín Muñoz Hurtado, Director General de la Armada¹³².

En el Museo de Historia Naval y Marítima, en Valparaíso, se puede ver, muy bien conservado y adecuadamente protegido de los efectos del medio ambiente, el Telegrama 357/76, Serie 1416, del 10 de Julio de 1916, firmado por el Almirante Muñoz Hurtado, por medio del cual se autoriza al Gobernador de Magallanes Señor Fernando Edward para facilitar la 'Yelcho' a Sir Ernest Shackleton¹³³.

Ante la necesidad de abastecer al buque para varios días de navegación, los estancieros de Magallanes y los hombres de negocios de Punta Arenas entregaron toda clase de provisiones a la nave y el Gobierno de Chile facilitó todo el carbón que podía caber en la escampavía. Carbón, provisiones y coraje que iban a necesitar, más que nunca, en la empresa en que se cifraban tantas ilusiones¹³⁴. En sus memorias el explorador británico dice textualmente: "El pequeño vapor hecho de acero, era muy inadecuado para hacer el trabajo en el hielo, pero prometí no tocar el hielo. El Gobierno Chileno me dio otra oportunidad. El 25 de Agosto zarpé hacia el sur, en el cuarto intento de salvataje. Esta vez la Providencia nos favoreció. Descubrí, a medida que nos acercábamos a la Isla Elefante, que el hielo estaba abierto. Y la 'Yelcho' tuvo su oportunidad de entrar. Todos estuvieron a bordo en menos de una hora, y navegamos hacia el Norte a la mayor velocidad de la 'Yelcho'. Entramos al Estrecho de Magallanes el 3 de Septiembre y llegamos a Río Seco a las 8 p.m. Dos o tres horas más tarde estábamos en Punta Arenas, donde se nos dio una bienvenida que nunca olvidaremos. Los chilenos no fueron menos entusiastas que los residentes británicos. Toda la población parecía estar en las calles. Hubo una gran recepción, que, después de los largos y ansiosos meses de tensión, estuvimos en condiciones de disfrutar".

Estimo que no debemos conceder mayor importancia al hecho de que el explorador haya redactado estas líneas en primera persona. No creo que haya habido en él ni la menor intención de adueñarse de glorias ajenas, sino

¹²⁹ En su exaltación, Shackleton habría disparado dos tiros contra la pared de la casa de Milward; después se habría derrumbado presa del abatimiento. Berguño. Pág. 118.

¹³⁰ Berguño. Pág. 123.

¹³¹ Apostadero: Puerto o fondeadero en que se reúnen varios buques de guerra al mando de un jefe. Departamento marítimo que está al mando de comandante general. Sopena. 1962 V. I. Página 438.

¹³² Barros González, Guillermo, Magno Colaborador. Revista de Marina. N° 6/98, página 600

¹³³ Se encuentra en una vitrina del primer piso de la biblioteca naval. Nota del autor.

¹³⁴ Berguño, Pág. 124.

solamente la aplicación de expresar los hechos de ese modo, conforme a la usanza marinera y al uso corriente que él hacía del idioma inglés. Por su parte, entre los diversos diarios llevados por los expedicionarios británicos que permanecieron en la Isla Elefante, también hay mención a la llegada de un pequeño barco con la bandera chilena y a que los marineros chilenos parecían estar tan contentos como ellos con el rescate¹³⁵.

Fin de la aventura. Sin embargo, para nosotros, los legos en asuntos navales, siempre han existido ciertas dudas: ¿Por qué el Piloto Pardo era un piloto? ¿Quién estaba al mando del buque, él o Shackleton? ¿De qué nacionalidad era la tripulación de la ‘*Yelcho*’? ¿Era ésta una escampavía o un remolcador? Y así, otras más.

Comencemos por el final, como hace la mayoría de los lectores de novelas: La Enciclopedia define: escampavía (de escampar, despejar, y vía) a un barco pequeño y ligero que sirve de explorador a otro mayor, o que se destina a perseguir el contrabando. En tanto que un remolcador es un barco que se usa para remolcar a otro. Como siempre hemos escuchado nombrar al barco que comandaba el Piloto Pardo como ‘*La Yelcho*’ asumimos que se trataba de una escampavía que, a veces, hacía trabajos como remolcador. Sin embargo, esta nave no había sido construida como lo uno ni lo otro, su destino era el de ser buque ballenero. Nació en los astilleros de Glasgow, Escocia. Era un remolcador de 480 toneladas, contaba con una caldera, una chimenea y 600 caballos de fuerza. La velocidad que desarrollaba era de aproximadamente diez millas, y de unas seis millas con andar económico. Medía 35 metros de largo por 7 de ancho; las carboneras tenían una capacidad para llevar cincuenta y dos toneladas de combustible y podía cargar fuera de ellas otras veinte toneladas de carbón. La nave había adquirido fama de “marinera”¹³⁶. Esto equivale a decir, que tenía muy buenas condiciones para desplazarse en mares agitados por vientos y oleajes violentos¹³⁷. En 1908 fue vendida por la Sociedad Yelcho Palena a la Armada Nacional. Utilizada como transporte y en investigaciones oceanográficas, la escampavía mostró más de una vez la nobleza de su construcción experta¹³⁸.

La tripulación de la ‘*Yelcho*’ eran marinos chilenos, que prestaban sus servicios tanto en esa embarcación, como en el ‘*Yáñez*’. Aquí cabe una consulta: Los tripulantes de la ‘*Yáñez*’, que acompañaron a Pardo a Isla Elefante fueron en calidad de voluntarios¹³⁹. ¿Fueron designados por el propio Piloto o los nombró la superioridad naval de Punta Arenas?

El Piloto Pardo tenía tal título, grado o rango, por cuanto había egresado de la Escuela de Pilotines, que por entonces funcionaba en Coquimbo. Allí se formaban los futuros oficiales de las naves mercantes. En cuanto al héroe nacional y a la legendaria nave a su mando, el ya citado Don Jorge Berguño Barnes nos dice: “A comienzos de Agosto de 1916, el Piloto 2° Luis Alberto Pardo fue comisionado en la ‘*Yelcho*’ para ir a las Malvinas a buscar a la ‘*Emma*’. Regresó a Punta Arenas el 14 de Agosto, trayendo consigo el buque, más Shackleton, Worsley, Crean, y León Aguirre”¹⁴⁰.

¹³⁵ Diario llevado por Wild en el campamento de circunstancias de Isla Elefante.

¹³⁶ Berguño, página 142

¹³⁷ Nota del autor.

¹³⁸ Berguño, página 143

¹³⁹ Informe del Piloto Pardo, del 5 de Septiembre de 1916.

¹⁴⁰ Berguño, página. 119.

Eso de que el Piloto Pardo “fue comisionado”¹⁴¹, significa dos cosas: que dicho oficial no pertenecía a la dotación de la nave, y que a partir de ese momento asumía el mando de ella. Este hecho se debió a que el Comandante titular de la nave estaba de baja¹⁴². En efecto, Luis Pardo fue asignado a tomar el mando de la escampavía por enfermedad del Comandante titular, Piloto señor Miranda¹⁴³.

Esto tiene mucho de novelesco. También el Piloto Segundo León Aguirre Romero, intermediario ideal con los ingleses, por su manejo del idioma y su jovial locuacidad que a todos levantaba el ánimo, es un personaje de novela. Quien haya revisado en los archivos de la Escuela Naval sus certificados de notas, habrá notado que eran sobresalientes en maniobras y en inglés, mas habrá tropezado también con la Hoja de Castigos, que involuntariamente obliga ahora a sonreír pensando que el muchacho se perfilaba desde temprana edad con los defectos propios del verdadero marino¹⁴⁴.

Una vieja canción chilena dice: “Uno que ha sido marino, sabe lo que es el amor”. He conocido a muchos marinos. Todos ellos han sido mis grandes amigos, patriotas en el más amplio sentido de la palabra, hombres íntegros, excelentes anfitriones, oficiales que saben mandar, leales a toda prueba, en fin... Si esos son “defectos”, bienvenidos sean.

Mucho antes del zarpe de Pardo a efectuar el rescate, en un diario magallánico apareció el siguiente titular: “Expedición Shackleton. El Gobierno autoriza el viaje de la ‘*Yelcho*’ a las Islas Malvinas: Se le espera de regreso el sábado próximo. Nuestros lectores conocen la suerte corrida por la goleta ‘*Emma*’ que conducía la misión de auxilio para los expedicionarios de Shackleton que esperan en la Isla Elefante. Como se sabe, la goleta hubo de regresar a Malvinas desde donde el célebre explorador ha pedido auxilios de la espampavía ‘*Yelcho*’, para que remolque su nave hasta Punta Arenas. Atendiendo a esta petición, el Jefe del Apostadero Naval pidió al Gobierno la correspondiente autorización que, según telegramas oficiales recibidos ayer en la tarde, fue ampliamente concedida. En esta virtud, en la mañana de hoy se han hecho los preparativos correspondientes a fin de que la ‘*Yelcho*’ estuviera en condiciones de zarpar a cumplir esta nueva e importante misión. A las once y media quedaron terminados y minutos después hizo su partida, siendo despedida por varias de las naves surtas en la bahía. Por enfermedad del Piloto 1° señor Miranda, va comandante de la ‘*Yelcho*’ el Piloto señor Pardo, comandante de la ‘*Yañez*’. Según se nos informó por personeros entendidos, la ‘*Yelcho*’ y la ‘*Emma*’ pueden estar aquí el sábado próximo”¹⁴⁵.

¡Qué mejor forma de iniciar una novela! El titular de un puesto se enferma y viene a reemplazarlo otro, a quien Dios, o el destino, ha asignado para ocupar el rol de figura principal. Un protagonista serio, sobrio y espartano¹⁴⁶, que comanda una nave pequeña, poco equipada, pero de inmejorables condiciones para enfrentar una de las más bravas latitudes marinas que existen en el planeta. El Segundo Comandante es un oficial jovial, extrovertido y capaz de canturrear mientras la nave surca aguas llenas de peligros. Una tripulación que, mayoritariamente se ofrece voluntaria para ir a ayudar a quienes no conocen. Nadie puede

¹⁴¹ Fue comisionado: Fue designado, por escrito, para ir al rescate de los naufragos. Nota del autor.

¹⁴² Estar de baja, significa estar temporalmente fuera de servicio. Nota del autor.

¹⁴³ Berguño, página 134.

¹⁴⁴ Berguño, página 154.

¹⁴⁵ Berguño, página 121.

¹⁴⁶ Berguño, página 153.

dejar de recordar los versos de Chito Faró que dicen: “Y verás como quieren en Chile, al amigo, cuando es forastero”.

Sí. De nuevo, los infinitos hechos que acontecen aquí y allá se reúnen para que unas cuantas personas sean las elegidas para cubrir sus nombres de gloria. Una vez más esos, que hasta ayer eran absolutamente desconocidos; consiguen por medio de una hazaña, que el nombre de su país sea pronunciado con respeto y agradecimiento en todo el mundo. Respeto y agradecimiento que, lamentablemente, son tan efímeros. No pretendo que día a día los recordemos. Desde luego que son los comandantes los que ganan y los que pierden las batallas. Los nombres de quienes les acompañan pasan a integrar la larga lista de soldados desconocidos. Sin embargo, así como los niños de nuestras escuelas conocen al héroe de Iquique, también deberían saber del primer marino chileno que junto con su tripulación cruzó las aguas que llevan al Territorio Antártico.

Veamos, pues, quien era este Comandante, conozcamos mejor a este hombre: Luis Alberto Pardo Villalón nació en Santiago, el 20 de Noviembre de 1882. Su padre, don Fernando Pardo Tagle, que fue Capitán de Caballería del Regimiento Cazadores en el conflicto de 1879, se dedicaba al comercio¹⁴⁷. Vivían los Pardo en el número 3 de una calle que daba a los pies del Hospital San Juan de Dios, en Valparaíso; y cuando ocurrió el terremoto de 1906, la manzana frente a ella fue convertida en la actual plaza O'Higgins¹⁴⁸. Su madre murió cuando tenía pocos años. Su padre se trasladó a Santiago donde contrajo matrimonio en segundas nupcias con doña Blanca Pinto¹⁴⁹.

Luis Alberto estudió en el Colegio Salesianos de Valparaíso. En Julio del año 1900 ingresó a la Escuela de Pilotines que, entonces, funcionaba a bordo de la ‘*Abtao*’, pontón¹⁵⁰ que se encontraba fondeado en Coquimbo. Fue un alumno discreto. En navegación y en geografía fue excelente. Egresó el 9 de octubre de 1903¹⁵¹. Hay autores que consignan otro mes y día como fecha de egreso, pero, a mi juicio, ello no reviste mayor importancia. También debemos anotar que los Oficiales de la Marina Mercante de Chile, entonces formados en la Escuela de Pilotines, ahora egresan de la Escuela Naval ‘Arturo Prat’.

El 27 de Junio de 1906 ingresó al servicio de la Armada Nacional como Piloto Tercero náutico y un mes después se encontraba a bordo del crucero ‘*Presidente Errázuriz*’. Cuatro años estuvo a bordo de escampavías, transportes y fragatas, tales como la ‘*Valdivia*’, el ‘*Pisagua*’, la ‘*Toro*’ y el ‘*Huemul*’¹⁵² hasta su ascenso a Piloto Segundo.

El 8 de Julio de 1912 obtuvo su primer mando, en la escampavía ‘*Yáñez*’. Siguieron varias comisiones, entre ellas importantes trabajos hidrográficos que efectuó comandando la escampavía ‘*Porvenir*’¹⁵³.

¹⁴⁷ Barros González, Guillermo. Vicealmirante. Magno Colaborador. Rev. Mar. V.115 N° 847, 1998.Pág.597.

¹⁴⁸ Berguño, página 129.

¹⁴⁹ Berguño. Pág. 130.

¹⁵⁰ Pontón: Buque viejo que, anclado en un puerto, sirve de almacén, de hospital o de prisión. Sopena Ed. 1962. V. IV. Página 860.

¹⁵¹ Berguño. Pág. 132.

¹⁵² Barros González, Guillermo. Vicealmirante, Magno Colaborador desde 1992. Revista de Marina.V.115 N° 847 Nov.Dic.1998, pág. 596.

¹⁵³ Berguño, página 133.

En 1916 fue designado a tomar el mando de la 'Yelcho', primero para ir a buscar a la 'Emma' a las Malvinas y luego para ir a socorrer a los naufragos¹⁵⁴. Sin duda que su amplio conocimiento de los mares que debería surcar, fueron uno de los motivos para su designación a tan delicada tarea. Este conocimiento era y es parte de la formación de los marinos chilenos. En su escrito del 1 de Mayo de 1947, el entonces Director del Instituto Hidrográfico de la Armada, Capitán de Navío, don Raúl Herrera Aldana, nos dice: "La historia del conocimiento geográfico de nuestro país, se remonta y se funde desde los albores de nuestra vida republicana como nación independiente, con el nacimiento de nuestra Marina de Guerra"¹⁵⁵ Me parece conveniente aclarar que cuando el Piloto Pardo cumplió la misión que nos ocupa, servía en la Armada Nacional y no en la Marina Mercante. En efecto, el 27 de Junio de 1906 había ingresado a esta Institución de la Defensa Nacional¹⁵⁶.

Pero, sigamos. Estaban en pleno invierno. El quedar atrapado en el hielo era un problema de difícil solución. Aunque contaban con cartas adecuadas, cito nuevamente al Capitán de Navío señor Herrera Aldana: "La necesidad de desarrollar las diferentes regiones del país, la mayor parte de ellas desconocidas e inexploradas, guardadoras de valiosos recursos naturales, movió a la Armada Nacional a iniciar desde los primeros tiempos el levantamiento hidrográfico de nuestro extenso litoral, canales, lagos ríos y archipiélagos para obtener precisas y adecuadas cartas náuticas necesarias para abrir seguras vías de navegación marítima"¹⁵⁷. No por ello el cometido era menos peligroso. Es posible que, como cualquier persona sensata, conocedora de esas condiciones de navegación, Pardo debe haber experimentado ese miedo frío y persistente que acosa a aquellos que, amén de ostentar el mando de un grupo de subordinados, tienen sobre sí la responsabilidad que significa el costo de una embarcación, además del prestigio de una de las Instituciones más respetadas del país como lo es la Armada de Chile. En hombres como él es donde se reconoce que, si bien el miedo existe en el espíritu humano, el verdadero y auténtico valor radica en controlar ese sentimiento y hacer que primen sobre él la racionalidad, el conocimiento adquirido, el deseo de alcanzar la meta y mantener el esfuerzo hasta el cumplir con la tarea encomendada o, aunque suene melodramático, dejar la vida misma en el empeño.

La nave que se puso a disposición de Pardo, era un buque de fierro sin doble fondo¹⁵⁸. En la primera página de la bitácora, que comienza el 4 de Julio de 1916, se menciona brevemente su construcción en 1906. Se cita también que, diez años después, el buque estaba recién carenado¹⁵⁹ y que no tenía dinamos, por lo cual el alumbrado era en base a velas y lámparas de aceite.¹⁶⁰

Luis Alberto, que había contraído matrimonio con doña Laura Ruiz, con quien tuvo cuatro hijos, antes de zarpar hacia la Isla Elefante, le escribió a su padre una carta, que en parte decía: "*La obra es grande, pero nada me arredra: soy chileno. Dos consideraciones me hacen afrontar dichos peligros: salvar a los exploradores y darle renombre a mi patria. Me consideraría feliz si consiguiera, como creo, hacer lo que otros no han podido. Si fracaso y muero, usted cuidará de mi Laura y de mis hijos que quedarían desamparados y sin más apoyo que*

¹⁵⁴ Berguño, página 119.

¹⁵⁵ Atlas Hidrográfico de Chile, 3ª. Edición 1987. Prefacio del Capitán de Navío don Raúl Herrera Aldana a la Primera Edición del Atlas Hidrográfico de Chile

¹⁵⁶ Berguño. Página 133.

¹⁵⁷ Capitán de Navío don Herrera Aldana, Raúl.

¹⁵⁸ Barros Gonzalez, Guillermo. Vicealmirante. pág. 596.

¹⁵⁹ Carenar: Reparar, componer el casco de la nave. Enciclopedia Sopena. Ed. 1962. V. I. Página 1249.

¹⁶⁰ Berguño. Pág. 143

el suyo. Si salgo avante, habré cumplido con mi deber humanitario como marino y como chileno. Cuando usted esté leyendo esta carta, o su hijo ha muerto o ha llegado con los náufragos a Punta Arenas. Solo no volveré...".

Esta fría determinación se advierte en muchos otros escritos, que algunos uniformados han redactados antes de partir a cumplir una orden que reviste claro peligro. No hay en ello alarde alguno. Reconoce, eso sí, que no va a cumplir una tarea rutinaria. El temor al fracaso está presente, pero controlado. La formación cristiana en los Salesianos ejerce su influencia en el alma del marino. La escuela recibida a bordo del modesto pontón ha templado de por vida el espíritu del Oficial. La responsabilidad ante los suyos solamente es sobrepasada por aquella que la Patria impone. Ello se debe a que, aunque suene grandilocuente, en el fondo de la mente y del corazón del Piloto Pardo está tomada la decisión de vencer o morir.

En cuanto a las condiciones mismas de la navegación es necesario tener presente que por aquellos años se llevaban a cabo técnicamente a ciegas. Toda la vigilancia periférica se hacía sobre la base de tripulantes que, ya sea encaramados en las altas cofas o apostados a los costados de la nave, oteaban los alrededores, con elementales medios ópticos de día y con rudimentarios faroles en horas de oscuridad o en la noche, tratando de detectar oportunamente cualquier tipo de obstáculo que pusiera en peligro el desplazamiento de la nave.

Al observar el mapa, podemos ver la ruta que tomó el *'Endurance'*¹⁶¹. El rumbo que llevaba era el que más le convenía de acuerdo a las condiciones de vientos reinantes en la zona. La entrada al Mar de Weddell en la zona del hielo compactado, presagia un desastre. La búsqueda de pasajes es evidente, como lo es la imposibilidad de hallarlos. Los británicos, en procura de sobrevivir, sabían que tenían que tratar de ir al Norte y hacia allá se dirigieron.

Por su parte el Piloto Pardo, como ya se dijo, conocía esas aguas desde sus tiempos de marino mercante. Por ello las respetaba pues, en muchas ocasiones, debió enfrentar sus fuerzas desatadas por vientos y marejadas. Ir hacia allá, en esa época del año, era un riesgo innegable. Nuevamente se había establecido un desafío entre la clara voluntad del Hombre y la potencia ciega de la Naturaleza. Seguramente, de antemano, el Piloto Pardo había estudiado bien su ruta. Su experiencia le hacía saber que cada detalle en la navegación era vital para el cumplimiento de su misión.

De modo que la *'Yelcho'* zarpó de Punta Arenas, navegó hasta Ushuaia¹⁶², siguió a la Isla Picton donde se apertrechó de víveres, relleno sus carboneras, con 300 sacos de carbón que cargó en la bahía y se hizo resueltamente a la mar¹⁶³.

Se había iniciado una carrera contra el tiempo. Ahora cada minuto contaba. Si no eran capaces de alcanzar la meta, donde esperaban los náufragos, antes de que se iniciara la noche antártica, el rescate sería prácticamente imposible. Si bien es cierto la responsabilidad del futuro de los que habían quedado en la Isla Elefante recaía

¹⁶¹ National Geographic. Vol. 194, N° 5, Nov. 1998. Pág. 84.

¹⁶² Noziglia Barbagelata, Luis, Contraalmirante SN, Revista de Marina. V. 110 N° 816 Sep. Oct.1993, página 530.

¹⁶³ Berguño, página 155.

sobre los hombros del explorador británico, no es menos verdadero que el destino de la 'Yelcho', de su gente y de los exploradores aislados estaba ahora en manos del Piloto Pardo.

Gracias a la gentil atención del Director del Servicio de Hidrografía y Oceanografía de la Armada de Chile, tuve la oportunidad de tener en mis manos el Diario de Bitácora de la 'Yelcho'. Al abrir el cuaderno, me sentí transportado al invierno de 1916. Ver las escrituras en tinta negra, algo desvanecida por la acción del tiempo transcurrido, con esa caligrafía tan propia de nuestros padres y de nuestros abuelos, no deja de ser impactante. Leer las anotaciones de puño y letra de Miranda y de Worsley, en las que van dando cuenta de todas y cada una de las acciones que se realizaron fue y es un privilegio para mí. Desde el momento en que el primero de ellos, siendo las 12.30 del Jueves 24 de Agosto de 1916 escribe: "Zarpa a indicación Comandante. Calma. Mar llana. Despejado" Hasta el regreso a Punta Arenas ante "enorme multitud aglomerada en muelles y malecones", estuve imaginariamente embarcado junto a ellos. Fui en la 'Yelcho' día a día, hora a hora en el viaje histórico. Estuve a la cuadra del Cabo San Isidro, entramos al Magdalena, fondeamos en Puerto Burnt, donde encendimos las lámparas de guardia durante la noche. Continuamos la singladura, con un viento fresquito a la cuadra de Isla Yagán, y con viento aumentando al través en Isla Grande. Después rondamos islotes y pasamos a la cuadra de tantos puntos de nombres remotos. Ya es Sábado. Cuán rápido se van las horas cuando el tiempo apremia. Navegamos en mar abierto, con rumbo certero fijado por el Comandante. Así hasta llegar a la isla Elefante, para regresar sin novedad a Punta Arenas.

Pero, ahora me pregunto: ¿Qué hubiera sucedido si la operación de salvataje hubiera sido un rotundo fracaso? ¿Estaríamos hoy día haciendo sesudos análisis de las razones que lo motivaron? Posiblemente sí. ¿Nos habríamos reunido para estudiar otras rutas que la nave debió seguir? Seguro que sí. ¿Propondríamos órdenes diferentes a las que se dieron, determinaríamos como fuera de tiempo la oportunidad con que se previeron distintas maniobras, la prontitud de la tripulación para reaccionar ante diferentes situaciones y otras consideraciones? Por cierto que sí. ¿Aplicaríamos una y mil fórmulas que habrían evitado el desastre? Sin duda alguna que sí. ¿Por qué? Porque normalmente sólo nos preocupa lo que salió mal. Debido a que nuestros logros no cuentan. Creemos que lo bueno, si es propio, no tiene valor alguno. Porque los actos de heroísmo, cuando son realizados por los nuestros, no valen.

Afortunadamente, para algunos historiadores, las cosas no son así: El propio Berguño nos relata esta estremecedora escena: "Faltaban todavía ciento cincuenta millas para llegar a la Isla Elefante y la neblina era tan espesa que desde el puente de mando no se divisaba la proa del barco. Sin saber realmente lo que les esperaba al otro lado de la cortina de niebla, Pardo ordenó poner las máquinas a toda fuerza. Era una decisión difícil, que sólo podía caberle a él. Shackleton, Aguirre, Worsley y Crean tendrían que respetarla. Adelantar en esa forma era tal vez imprudente, pero era la sola posibilidad de rescatar a los naufragos. Tengamos presente que si no llegaban a avistar Elefante de día los sorprendería la oscuridad de la noche antártica, con la consiguiente desorientación y los infinitos peligros de acercarse sin visibilidad a los farellones rocallosos. Si no podía efectuar el rescate al día siguiente, la oportunidad se habría perdido una vez más, tal vez para siempre. El Comandante Pardo avanzó hacia la rueda de gobierno y dijo lacónicamente al timonel:

—‘Déme usted la caña. Seguiré gobernando yo mismo’.

La ‘Yelcho’ hendió la niebla, la cortó con destreza, sólo para tropezar con un nuevo enemigo. Grandes icebergs pasaban por sus costados como enormes montañas blancas. En varias ocasiones, una virada recia y oportuna la salvó de ser embestida de proa por los témpanos. Mientras la nave se desplazaba con lentitud, a tres millas por hora, esquivando los traicioneros hielos, cayó la noche ensombreciendo los espíritus y las cosas. Un vigía apostado en la proa, provisto de un fanal, iba anunciando el peligro y el Comandante impartía las órdenes con precisión:

—‘Media máquina’ —y poco después: —‘un cuarto de máquina’.

Comenzaba a amanecer y la nave proseguía su navegación entre los centenares de témpanos que pasaban a la deriva y que se destrozaban entre sí con formidable estrépito. Shackleton, ceñudo, contraídos todos los rasgos de la cara por un tormento interior, se había colocado junto al Piloto Pardo, cuya tranquila determinación admiraba calladamente.

—‘¿No cree usted que debiéramos regresar a Punta Arenas?’. Dijo.

—‘De ningún modo. Ya estamos por llegar al North West Rock. Seguiremos hasta encontrar y salvar a sus hombres’.

Shackleton respiró aliviado al escuchar la respuesta que su corazón anhelaba¹⁶⁴

Estremecedor. Simplemente, magnífico. He aquí como Pardo nos señala, sin proponérselo, a lo que lleva la buena enseñanza. Esta es la puesta en práctica de todo lo aprendido de nuestros padres, de nuestros profesores, de los instructores y de los más antiguos que, llenos de mística, nos recuerdan que lo que se está enseñando debe ser bien aprendido ya que, cuando menos se piense, cada asignatura, cada materia, cada disciplina será importante y que cada detalle será vital.

Detengámonos ahora unos minutos para leer el Parte del viaje realizado:

“Escampavía ‘Yelcho’. N° 23.

Punta Arenas, septiembre 5 de 1916.

Tengo la honra de dar cuenta a US, de la comisión efectuada por esta escampavía a Isla Elefante en socorro de los náufragos de la expedición Sir Shackleton.

El Viernes a las 12.15 AM zarpé de ésta con rumbo a Picton, tomando al amanecer el canal Magdalena y demás pasos hasta fondear a las 5 PM de esta misma tarde sin novedad en Puerto Burnt.

El Sábado a las 06.30 AM. Se continuó viaje con buen tiempo fondeando a las 5 PM. Sin novedad en Ushuaia.

¹⁶⁴ Berguño, páginas 155, 156 y 157.

En este puerto fueron muy bien atendidos Sir Shackleton y sus dos compañeros, los que regresaron muy satisfechos a bordo.

El Domingo a las 06.30 AM. Zarpé con rumbo a la Isla Picton donde fondeé sin novedad a las 11.15 AM. Se mandó Guardián y equipajes a tierra, principiando inmediatamente después la faena de carbón; embarqué trescientos sacos, se rellenaron carboneras y el resto quedó en cubierta. A las 03.30 AM, terminó esta faena y zarpé inmediatamente a alta mar, por cuanto el tiempo era muy bueno y el barómetro se mantenía muy alto y firme.

El Lunes se navegó sin novedad, a diez millas constantes. El tiempo se presentaba inmejorable; el barómetro continuaba alto y viento fresquito¹⁶⁵ del SW. A medio día se hicieron las observaciones astronómicas correspondientes continuando viaje sin alterar el rumbo. La noche se presentó estrellada y el horizonte bastante claro, el barómetro se mantenía sobre 762 y la temperatura era de 3 grados, siendo la corriente del SE.

El Martes se continuó la navegación en iguales condiciones que el día anterior, después de haber hecho las observaciones astronómicas se comprobó que no había necesidad de alterar el rumbo.

La temperatura fue bajando sucesivamente hasta ser a media noche de 9 a 10 grados bajo cero; la corriente continuaba en la misma dirección. A las 5.PM. entramos en la zona peligrosa de las neblinas las que por lo general no son continuas, pues a pesar de ser permanentes en esa región corren según la dirección del viento, dejando siempre algunos minutos de claridad, con lo cual el horizonte se hace visible de 2 a 5 millas.

A las 11.30 PM, la neblina fue espesa y constante, por lo que hubo de disminuir el andar a tres millas, ésta continuó en iguales condiciones hasta las 5AM, del miércoles, hora en que era menos espesa, que dejaba visible un horizonte de una milla por lo que se dispuso la máquina a toda fuerza.

Aunque nos encontramos dentro de la zona peligrosa, tanto por las rompientes y bajos desconocidos, como por la niebla y témpanos, se prefirió continuar navegando en esta forma por considerarse ser menor este peligro que el de no poder llegar ese día al campamento de la isla, con lo cual nos habría sorprendido la noche y desorientado.

A las 8 AM. Encontramos los primeros pequeños témpanos; a las 9.30 AM. En la zona de los grandes témpanos y a las 10.40 AM. Divisamos los primeros Breakers¹⁶⁶ del extremo norte de la isla Elefante.

A las 11.10 AM. Se reconocieron los Seal Rks¹⁶⁷ a 2 ½ millas de distancia aproximadamente.

¹⁶⁵ Viento fresquito: viento que se desplaza a una velocidad de 59,9 kilómetros por hora. Enciclopedia Sopena Ed. 1962 Tomo V pag. 1012

¹⁶⁶ Breaker: A breaker is a big sea wave, especially at the point when it reaches the shore. Collins Cobuild, English Language Dictionary. London, First Published 1987. Pag. 167. Rompiente.

¹⁶⁷ Seal Rocks. Nota del Autor.

Se extremó la vigilancia en todo el buque para avisar a tiempo los grandes témpanos que en forma de neblina negruzca y de doble altura se divisaban por la proa y el costado, vistos en esta forma debido a la neblina y a la refracción combinada.

En esta forma se continuó rodeando la isla hasta las 01.30 PM., hora que con gran regocijo de todos se avistaron los naufragos que estaban ubicados en un bajo, teniendo por un lado un grande y notable ventisquero y por el otro notables nevados muy característicos en esta isla.

Al acercarnos al punto indicado se oían las manifestaciones de regocijo y los hurras de estos naufragos.

Se mandó chalupa a tierra a las órdenes de Sir Shackleton, el que fue recibido por ellos con grandes aclamaciones de júbilo. Regresando el primer bote a bordo que traía la mitad de gente y algunos bultos aclamaron a Chile y a su Gobierno. El segundo bote que fue por el resto de la gente hizo otro tanto.

A las 2.25 PM, se tenía toda la gente a bordo e izado el bote, dándose a esta hora rumbo al norte.

A las 4 PM, teníamos Seal RKS a la cuadra y a las 9 PM, salíamos de la zona más peligrosa, siempre con neblina, barómetro alto y temperatura baja.

El Jueves a las 8 PM, el viento rondó al NW y el barómetro comenzó a bajar, durante la noche la mar fue gruesa resolviéndose en un mal tiempo que nos molestó bastante y el cual nos acompañó hasta la entrada del Estrecho.

El Viernes la neblina nos impidió tomar el canal Beagle por lo que resolví seguir viaje y tomar el Estrecho.

El Sábado a las 6 PM, avistamos el faro Dúngeness y Virgenes; puse rumbo a Dúngeness a fin de anunciar nuestra llegada. Una vez cerca de éste vi que era imposible enviar bote a tierra debido al fuerte viento del W y mar gruesa por lo cual continué viaje fondeando sin novedad y trayendo a los 22 naufragos.

A las 10.30 AM zarpé con rumbo a ésta, fondeando sin novedad a las 11.30 AM en este puerto.

Me permito hacer presente a US., de que esta comisión se llevó a feliz término por la eficaz cooperación de los Oficiales que me acompañaban, del encargado de la Contabilidad que cooperó con entusiasmo para poder atender debidamente a las 29 personas que se arranchaban en la cámara de Oficiales, que por su poca comodidad se hacía difícil su atención y otro tanto puedo decir a US., del encargado de las máquinas que en todo momento se encontró en su puesto y cumplía fielmente las órdenes impartidas. Respecto de la tripulación, que en su mayor parte era del Yáñez y que acompañó voluntariamente, su entusiasmo y celo en el servicio es digno de encomio i se ha hecho acreedora a la felicitación de sus jefes.

Pongo término a ésta con una nómina de los 25 naufragos de la expedición de Sir Shackleton.

Saluda a US.

Fdo. L.A. Pardo. Piloto — Comandante.

Al Sr. Comandante en Jefe del Apostadero de Magallanes.

Escampavía 'Yelcho'.

Nómina del personal naufrago, que formaba parte de la expedición de Sir Shackleton, el cual venía en la escampavía Yelcho de isla Elefante: 1. Sir Ernest Shackleton, 2. Sr. Franck Worsley, 3. Sr. Tomas Crean. 4. Sr. Frank Wild, 5. Sr. W. Backewell, 6. Sr. P. Blakboro., 7. Sr. A. Cheetham., 8. Sr. S. Clark, 9. Sr. C. Green., 10. Sr. L. Greenstreet, 11. Sr. E. Holness, 12. Sr. W. How. 13. Sr. H. Hudson. 14. Sr. J.F.Hurley. 15. Sr. L. Hussey, 16. Sr. A. Kerr., 17. Sr. T.H. Orde _ Lees, 18. Sr. A. Macklin, 19. Sr. G. Marston, 20. Sr. J. Mc. Iroy, 21. Sr. T.Mc. Leod., 22. Sr. L. Hickenson, 23. Sr. W. Stevenson , 24. Sr. J.M. Wordie, 25. Sr. R.W.James.

Punta Arenas, Septiembre 5 de 1916.

Fdo. L.A.Pardo. Piloto 2* Comandante. Escampavía 'Yelcho'.

Nómina del personal que forma parte de la dotación del Escampavía Yelcho, en el viaje efectuado a la isla Elefante, para el salvamento de los naufragos de la expedición de Sir Shackleton: Piloto 2* Sr. Luis A Pardo Villalón, Comandante. Piloto 2* Sr. León Aguirre Romero, 2* Comandante. Maestre Viv. Mayor Sr. Jorge L. Valenzuela Mesa, C/cargo contabilidad. Maquinista Mayor Sr. José Beltrán Gamarra, C/cargo Máquinas.

Personal de la Armada: Mecánico 1* Nicolás Muñoz Molina; Mecánico 1* Manuel Blackwood; Guardián 1* Manuel Ojeda; Marinero 1* Pedro Pairo; Marinero 1* José del C. Galindo.

Personal del Territorio Marítimo: Contramaestre 1* José Muñoz Téllez; Herrero 1* Froilán Cabañas Rodríguez; Cabo 1* Fogonero Pedro Soto Nuñez; Cabo 1* Fogonero Heriberto Cáriz Cárcamo; Cabo 1* Fogonero Juan Vera Jara; Cabo 1* Fogonero Pero Chaura; Cabo 1* Fogonero Luis Contreras Castro; Guardián 1* José Leiva Chacón; Guardián 1* Ladislao Gallegos Trujillo; Guardián 1* Hipólito Aris C.; Guardián 1* Antonio Colin Paredes; Guardián 1* Florentino González Estay; Cocinero 1* Clodomiro Agüero Soto; Mozo 1* Bautista Ibarra Carvajal.

Punta Arenas, Septiembre 5 de 1916.

Fdo. L.A. Pardo. Piloto 2*, Comandante¹⁶⁸.

Este es el Parte que el Piloto Pardo elevó a su superior directo y que, posteriormente, fue remitido por el Contraalmirante, Comandante en Jefe Sr. Luis V. López al Señor Director de la Armada. Cada frase aquí expresada es digna de análisis y de reflexión. Desde las primeras líneas nos percatamos que quien relata, se refiere a los lugares por los cuales van navegando como lo hace quien los ha recorrido varias veces y los ubica a conciencia. La apreciación de que "el tiempo era bueno" se debe tomar con cuidado: para nosotros eso significa sol radiante y ausencia de vientos. Creo que ellos se referían más exactamente a que las condiciones del tiempo atmosférico y de la mar les permitía continuar al sur, sin mucho peligro.

El personal de las Fuerzas Armadas está acostumbrado a tener que trabajar veinticuatro horas al día, por turnos

¹⁶⁸ Vicealmirante Barros González, Guillermo. Magno Colaborador. Revista de Marina V. 115 N° 847 Nov.Dic.1998. Páginas 596 a 604.

o guardias, lógicamente. Aún así, eso de estar cargando sacos de carbón hasta las 03.30 horas de la madrugada, en esas latitudes, con temperaturas cercanas a los cero grados, para inmediatamente después zarpar no debe ser nada de agradable.

Las mediciones astronómicas, realizadas a medio día, fueron de una precisión tal que no hubo que hacer variaciones importantes en el rumbo que la nave llevaba. Ello denota una gran preparación anterior; prolijidad en las observaciones, acorde a profesionales que saben lo que están haciendo y contar con cartas de navegación levantadas con la exactitud propia de aquellos que las elaboraron cual “artesanos”, al decir del Comandante Mariano Sepúlveda Matus¹⁶⁹.

Se debe tener presente que las condiciones logísticas ha evolucionado y mejorado muy deprisa, especialmente en las últimas décadas. Hoy que contamos con hornos micro hondas, buzos térmicos, comidas envasadas de larga durabilidad, zapatos fabricados para propósitos específicos, lentes altamente protectores, radares, sonares, información satelital y sartenes con fondo de teflón, nos cuesta atrevernos a salir de excursión de turismo aventura por dos días al Cajón del Maipo. He ahí el mérito de esos navegantes, que no usaban el vestuario ni el calzado más adecuado para desplazarse por los lugares que lo hacían cuando las condiciones generales de los viajes no eran las que ahora nos parecen tan naturales.

La premura por llegar a los naufragos es evidente: no querían que “los sorprendiera la noche”. Desde luego, sabían muy bien que la larga oscuridad nocturna antártica era capaz de desorientarlos y contra ello iban.

Ya vimos cómo cerca de la Isla Elefante, pese al intenso frío reinante, cuando la niebla y los témpanos hicieron más peligroso el avance, el Piloto Pardo dispuso que toda la tripulación saliera a cumplir labores de vigías. Ello evitó que sufrieran alguna sorpresa que entorpeciera su rumbo. “No hay soldados buenos ni malos; sólo hay buenos y malos oficiales”, dice un viejo adagio militar. En esta vigilia permanente, el comportamiento de la tripulación al mando del Piloto Pardo da fe, una vez más, de que así es.

Cuando la nave fondeó frente a la Isla, se escucharon gritos lanzados al aire antártico por los sobrevivientes. Seguramente cada uno de ellos trataban de reconocer a que país pertenecía el tricolor con la estrella solitaria, que identificaba la nacionalidad de la nave salvadora.

Detengámonos un minuto para revivir este momento. El Primer Oficial León Aguirre escribía con nerviosos trazos en el libro bitácora¹⁷⁰: “11.30. Se llega a Isla Elefante. Se arría chalupa¹⁷¹ grande tripulada con cuatro hombres, Sir Ernest Shackleton y Tom Crean. Va a la isla regresando a los 15 minutos con 12 de los naufragos. Antes de llegar avisa Sir Ernest Shackleton que no hay novedad en su gente y la tripulación contesta con ¡hurra! A los cuales responden los naufragos con grandes vivas a Chile, a la ‘Yelcho’ y a su comandante.

¹⁶⁹ Del fragmento del discurso pronunciado por el Capitán de Navío Don Mariano A. Sepúlveda Matus, Director del Instituto Hidrográfico de la Armada, durante la conmemoración del 106º Aniversario de su fundación, inserto en el Atlas Hidrográfico de Chile, 3era Edición. 1987.

¹⁷⁰ Cuaderno de bitácora: Libro en que se apuntan los datos propios de la navegación. Sopena Ed 1962. Tomo II pagina 317

¹⁷¹ Chalupa: Embarcación pequeña, con cubierta y dos palos a modo de goleta, si bien es sus detalles, el resto del aparejo, difiere bastante de un lugar a otro. Enciclopedia Sopena Editorial Sopena S.A. Barcelona, 1962, Tomo II, página 381

Vuelve a regresar la chalupa a tierra a recoger el resto de la gente, regresando a las 2.15 PM. Inmediatamente se iza la chalupa, a mano, apegando a la tira¹⁷² todos los náufragos que se demuestran en buena condición”.

El original de este documento se encuentra actualmente en la Sala Histórica del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile, en Valparaíso¹⁷³. Eso es todo. Corto, preciso y conciso, como reglamentariamente redactan los que visten el uniforme de la Patria. Sin palabrería vana, sin rodeos ni adornos. Así se relata el punto máximo de una hazaña: con pertinencia, sencillez y veracidad. Después, ya de regreso, nuevamente una muestra de prudencia: “la neblina nos impidió tomar el canal Beagle por lo que resolví seguir viaje y tomar el Estrecho”. Qué resolución tan propia de aquellos que no permiten que la gloria alcanzada les turbe el pensar. No deja el Piloto Pardo de informar del buen desempeño de sus subordinados. Si queremos aprender algo más de administración de personal, he aquí una buena lección: Solamente los grandes jefes son capaces de reconocer que el éxito de cualquier empresa no es de uno solo. En este informe se refleja Pardo con toda su grandeza de conductor de hombres, al dar a conocer a su superioridad jerárquica la labor desarrollada por los Oficiales y la tripulación que estuvo a su mando. Hay un punto más y muy importante: Parte de la tripulación de la ‘Yelcho’ pertenecía al ‘Yañez’. ¿Qué sucedió? ¿Pardo les pidió que fueran con él? Es evidente que no, puesto que él mismo dice que fueron en forma voluntaria. He aquí otro rasgo tan propio del carácter chileno: querer participar en las acciones que revisten mayor peligro. Esta condición ha estado presente tanto en los campos de batalla o en el desembarco en Pisagua, como en el incendio habido en la Avenida Brasil donde tantos mártires del Cuerpo de Bomberos de Valparaíso ofrendaron sus vidas en resguardo de la supervivencia y de los bienes de sus conciudadanos.

Así que, felizmente, Pardo volvió a Punta Arenas con los que había ido a buscar. La entusiasta recepción que aguardaba a la ‘Yelcho’ fue descrita en una crónica del diario ‘El Magallanes’ de Punta Arenas, en estos términos: “En las primeras horas de la mañana de ayer, se anunció telefónicamente desde Río Seco la llegada de la escampavía ‘Yelcho’, que seguía rumbo a este puerto, de regreso de la expedición de socorro efectuada a Isla Elefante, expedición que había llevado a efecto con el más feliz término. Nuestra autoridad, al tener conocimiento del hecho, se preocupó en solicitar de los vecinos de nuestra ciudad que embanderaran sus edificios en señal de regocijo por la victoria obtenida en su cometido por el pequeño barco de la Armada chilena, que valientemente había conseguido salvar a los infelices náufragos de la expedición polar que se encontraban aislados por los hielos. A las 11.40 AM, al entrar la escampavía en la rada, trayendo empavesado completo, hizo con un largo pitazo un saludo a Punta Arenas, pitazo que, inmediatamente y casi al unísono, fue contestado por todos los vapores surtos en la bahía. El efecto era impresionante. Las banderas que ondeaban en los mástiles de los buques y en los edificios de la población, demostraban al intrépido navegante Sir Ernest Shackleton como el pueblo se sentía orgulloso y satisfecho de que a un pequeño buque de la Armada de Chile le hubiera cabido la honra de salir victorioso en su peligrosa y ardua empresa, del más alto humanitarismo, al salvar a los náufragos. Un gentío inmenso se agolpaba en los muelles y playas del puerto ansioso de ver desembarcar a los salvados y sus salvadores, pintándose en el rostro de todas las personas la más profunda satisfacción, pues veían que la hazaña de la ‘Yelcho’ era un timbre del más legítimo orgullo para los hijos de la bandera que tremolaba en su palo de popa. En el muelle de pasajeros se habían congregado las autoridades

¹⁷² Apegando a la tira: colaborar con lo que se está haciendo. (Nota del autor)

¹⁷³ Nota del autor.

civiles y militares de Punta Arenas, delegaciones del Ejército y de la Armada, de la Cruz Roja Chilena que hizo asistencia con todo su material, de las Compañía de Bomberos y de algunas sociedades, encontrándose también la Banda Municipal. Inmediatamente después de fondear el escampavía cerca del muelle, bajaron a tierra en las lanchas de la Gobernación marítima y de la Casa Braun y Blanchard, los 25 miembros de la expedición con Sir Ernest Shackleton y el Comandante de la 'Yelcho' señor Pardo, quien es conquistador de tan merecidos laureles. El júbilo se veía en el rostro de esos hombres que tuvieron que pasar durante varios meses por una terrible prueba de resignación y paciencia, en circunstancias verdaderamente trágicas. Es indudable que perdurará en ellos la impresión de su llegada a Punta Arenas, tanto quizá como la satisfacción e inmensa alegría que les ha causado ver arribar allá en esas lejanas y frías regiones un barco que era, para ellos, la salvación, la vuelta a la vida, diremos. Aunque la bandera del pequeño barco que iba en su socorro no era quizá la que ellos esperarían ver, esos valientes hombres habrán comprendido, en medio de sus transportes de alegría, cuántas dificultades y zozobras han tenido que pasar la 'Yelcho' y sus tripulantes antes de ver cumplidas sus esperanzas, de terminar con buen fin su cometido¹⁷⁴.

El júbilo se había adueñado del país. Todos estaban tan eufóricos como lo estuvimos nosotros en 1998, cuando Marcelo Ríos fue el tenista número uno del mundo.

El diario 'La Unión' de Valparaíso, los días 16 y 17 de Septiembre de 1916, anunciaba en grandes letras la llegada del Piloto Pardo a Punta Arenas y su posterior arribo a Valparaíso. Incluso envió a uno de sus reporteros a Corral a entrevistarlo. El periodista no tuvo suerte allí pero sí la tuvo en Talcahuano, donde se embarcó en la 'Yelcho' y navegó con los héroes hasta el puerto principal. Al contemplar las páginas ajadas y las letras y fotografías algo desvanecidas por el paso del tiempo y el tacto de tantas manos no siempre cuidadosas, vemos que el evento fue realmente sobrecogedor. Como siempre, no todos pudieron acercarse a los que llegaban. Al mirar detenidamente una de las fotos en que Pardo va en un auto, se puede percibir en él el asombro: se ve como si no creyera todo lo que estaba sucediendo a su alrededor. Por supuesto. Él era un profesional dedicado a lo suyo y no un actor de espectáculos frívolos. Incluso las fotografías de los hijos del marino, esos pequeños tan serios y bien presentados, nos vislumbran la mano cariñosa de su madre y cercano a ella, aún desde la lejanía, la figura sobria del padre, del jefe del hogar. También los periódicos extranjeros comentaron la noticia en expresivos titulares y crónicas. 'The Evening World' de Nueva York publicó un telegrama de Shackleton y agregaba el siguiente comentario: "Este telegrama ha sido para nosotros la esencia de uno de los grandes poemas épicos del mundo". Del mismo modo, la prensa inglesa, francesa, australiana y brasileña se sumaron a estas manifestaciones¹⁷⁵. Mas, resulta que el personaje principal de esta hazaña se mantenía sereno ante tanto halago. Un joven Oficial de Ejército de esa época, don Ramón Cañas Montalva, describía este aparente retraimiento de Pardo en el momento de euforia triunfal en estos términos: "Realizada la hazaña, acudimos a estrechar la mano a ese distinguido amigo que fuera el Piloto Pardo quien, en su acostumbrada sencillez, nos parecía como temeroso de merecer los agasajos justicieros con que población de Punta Arenas lo recibiera triunfalmente¹⁷⁶.

¹⁷⁴ Berguño, páginas 163, 164 y 165.

¹⁷⁵ Berguño, página 179.

¹⁷⁶ Berguño, página 170.

Sin duda que la siempre presente “soledad del mando” estaba presente en el espíritu del comandante de la nave. Pardo ya caminaba por esa senda que nos lleva a conocernos. Estaba dentro del aislamiento espiritual e intelectual, que permite reflexionar acerca de uno mismo. Había alcanzado esa condición que permite apreciarse y, sobre la base de ello, evaluar a cada uno de los subordinados, con sus defectos y virtudes. Había accedido a ese encierro necesario, que es consejero en los momentos de las grandes decisiones. Ese sentirse responsable de sí mismo y de los demás, ya se había instalado en lo más hondo del espíritu del Piloto.

Los honores que se le rindieron habían sido ganados honestamente. En reconocimiento por esta gran acción Pardo recibió diferentes distinciones, entre ellas de la Municipalidad de Punta Arenas, del Cuerpo de Voluntarios del Bote Salvavidas, de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía, de la Liga Marítima de Chile, de la Liga Patriótica Militar y una condecoración de la Corona de Gran Bretaña¹⁷⁷. Veinticuatro horas después de su llegada a Punta Arenas, Pardo arribaba a Valparaíso, llevando a bordo de la ‘*Yelcho*’ a Sir Ernest Shackleton¹⁷⁸. Minutos después de las 11 de la mañana, llegaba la ‘*Yelcho*’ a su fondeadero en las vecindades del muelle Prat. Las autoridades subieron a bordo¹⁷⁹. A los reporteros de ‘*El Mercurio*’, Sir Ernest les hizo la siguiente declaración: “Ruego a ustedes, como representantes del prestigioso diario chileno, ser intérpretes de mi gratitud para este país, cuyo Gobierno, pueblo y Marina han sido tan bondadosos con nosotros y por la cooperación tan feliz que prestaron para poner a salvo a mis compañeros de expedición”¹⁸⁰.

Al poner Pardo pie en el muelle, una pequeña de la Escuela de Niñas N° 13 le dio la bienvenida, con una ofrenda floral y una breve alocución. La banda de músicos rompió con los marciales acordes del Himno Nacional, coreado por miles de voces¹⁸¹. Después de una recepción en el Círculo Naval, donde el Capitán de Navío don Carlos Ward en rotundas frases dejó traslucir el orgullo con que el Círculo celebraba la valiente actuación de uno de los suyos, el Piloto Pardo se retiró acompañado de sus familiares¹⁸². En esa época el comandante de la escampavía ‘*Yelcho*’ tenía su familia en Valparaíso en una casa situada en la calle Capilla N° 83 del cerro De la Merced. La junta de vecinos del barrio gestionó y obtuvo de la Ilustre Municipalidad el cambio de nombre de la calle, por lo que desde octubre de 1916 la calle Yelcho perpetúa el nombre del buque¹⁸³. Dos grandes homenajes más le fueron rendidos a Pardo en Valparaíso: una velada en el Teatro Colón y otra en el teatro Victoria. En la primera su padre recibió una medalla de oro que le obsequió la juventud porteña. En la otra, diversas sociedades rindieron culto de admiración al nuevo héroe nacional.

Es anecdótico anotar que cuando la Sociedad Chilena de Historia y Geografía premió al Piloto Pardo con la Medalla de Oro, en el mismo tren en que él venía desde Talcahuano a Santiago para recibir la presea, viajaba también el Primer Mandatario, que regresaba de San Rosendo. Recordemos que, en esa época, el Presidente de la República era Don Juan Luis Sanfuentes, quien no conocía personalmente al Piloto, quien no le había sido presentado ya que, según la superioridad naval, Pardo no había hecho nada más que ejecutar una orden. Así que cuando llegaron a la estación Alameda, el Presidente se sintió muy halagado con la Banda de Músicos y con

¹⁷⁷ Vicealmirante Barros González, Guillermo. Pág. 596.

¹⁷⁸ Berguño, página 171.

¹⁷⁹ Berguño, página 172.

¹⁸⁰ Berguño, página 173.

¹⁸¹ Berguño, página 173.

¹⁸² Berguño, página 174.

¹⁸³ Noziglia Barbagelata, Luis, Contraalmirante SN. Revista de Marina, vol. 110, N°816, Sept. Oct. 1993.

todo el público que esperaba para saludarlo. La verdad es que la recepción era para el modesto marino, a quien sus superiores no le concedían otro mérito que haber cumplido con sus obligaciones¹⁸⁴. He aquí otro rasgo propio del carácter chileno. Nuestra historia está tan llena de héroes, que no se necesita “fabricarlos”. Cada cual cumple con su deber y eso basta. Así ha sido desde que la letra de Ercilla estampara aquello que dice: “De dieciséis caciques y señores, es el soberbio estado poseído. En militar estudio los mejores, que de bárbaras madres han nacido”¹⁸⁵. Y así ha continuado, pasando por Lautaro, el Huaso Bueras, doña Irene Morales, el Teniente Merino, y tantos otros que han cumplido con su deber en hechos bélicos y en acciones de alto riesgo en pro de la integridad nacional.

Por su parte, la ‘Yelcho’ recibió de regalo de Shackleton una lámpara, que por años alumbró la cámara de oficiales. Esta circunstancia estaba en el recuerdo de muchos de los antiguos marinos que tuvieron el privilegio de pertenecer a la dotación de la Yelcho y de conocer la famosa lámpara¹⁸⁶.

El éxito en el cumplimiento de la misión encomendada le valió para su ascenso a Piloto Primero. Este grado le fue otorgado en septiembre de 1916¹⁸⁷. Mi estimación muy personal es que, a menos que se haya concedido un ascenso por mérito, este distinguido Oficial había cumplido con los requisitos necesarios para ser acceder al grado superior. Posteriormente, su comisión a bordo del transporte ‘Angamos’ le llevó de nuevo a Punta Arenas, cuando se dirigían a Estados Unidos¹⁸⁸. Allí aún estaba fresco el rescate que había hecho famoso al navegante inglés. En Julio de 1917, Luis Pardo estuvo presente en Groton, Connecticut, Estados Unidos de Norteamérica, participando en la recepción de los seis primeros submarinos tipo Holland para nuestra Armada¹⁸⁹. En Mayo de 1919, después de más de veintiséis años de servicios, Pardo procedió a tramitar voluntariamente su expediente de retiro. Fue elegido como Presidente de la Comisión Organizadora del Congreso de Ex Alumnos del Colegio Salesianos. El 1930, catorce años después de haber cumplido su misión a Isla Elefante, se le designó Cónsul adjunto en el Consulado de Chile en Liverpool, cuya actividad estaba extraordinariamente recargada por la expansión de nuestro comercio con Inglaterra¹⁹⁰. En Enero de 1932 viajó a Londres para asistir a la inauguración del monumento a Sir Ernest Shackleton. En Inglaterra permaneció un total de diez años. En 1934 vino a Chile, con permiso temporal. Aquí fue afectado por una enfermedad mortal. Murió el 20 de Febrero de 1935. No hubo en el día de su muerte ni en sus funerales posteriores, una repetición de los homenajes multitudinarios de 1916¹⁹¹.

En el severo mausoleo de la familia Pardo, en el cementerio de Santiago, aparece la inscripción siguiente:
“L.A.PARDO V. Descansa en paz, aún para la posteridad quede el recuerdo grande e imperecedero de tu hazaña. La sombra gloriosa de la pequeña ‘Yelcho’ y la audacia de tu mano valerosa son legados de honor que tú dejas a las generaciones venideras. Piloto Pardo, descansa en paz. 21 de Febrero de 1935”¹⁹².

¹⁸⁴ Berguño, página 177.

¹⁸⁵ Alonso de Ercilla y Zúñiga, La Araucana, Canto Primero.

¹⁸⁶ Berguño. Pág. 142.

¹⁸⁷ Barros González, Guillermo. Vicealmirante. Pág. 596.

¹⁸⁸ Berguño. Página 135.

¹⁸⁹ Barros González, Guillermo. Página 596.

¹⁹⁰ Berguño. Página 136.

¹⁹¹ Berguño, página 139.

¹⁹² Barros González, Guillermo. Vicealmirante. Pág. 598.

La temeraria acción de intentar el salvamento de los marinos británicos, fue una proeza que tuvo una repercusión mundial, tanto por su alto fin humanitario, como por las difíciles y extraordinarias circunstancias en que se realizó, hazaña que hoy se confunde con la gloriosa historia de nuestra Armada y que dejó en evidencia, una vez más, el temple de los marinos chilenos que saben vencer a la adversidad, gracias a su completa preparación profesional y al elevado y sólido espíritu que los anima¹⁹³. A este respecto quiero citar las palabras de Sir Thomas Holdich, quien con ocasión del Laudo Arbitral de Su Majestad el Rey Eduardo VII, en 1902, dijo: “En el papel, el poderío militar chileno puede aparecer insignificante, pero la fuerza latente en el país no debe medirse en cifras, pues sus bases yacen en el robusto espíritu de patriotismo, que ha echado raíces profundas en el corazón del pueblo”¹⁹⁴. Efectivamente así es. Muchas veces ha sucedido que, al parecer, los medios asignados para cumplir una tarea no serán ni suficientes ni adecuados. Sin embargo, es entonces cuando aflora esa fuerza que proviene de una férrea formación, la que lleva a los mayores sacrificios, la que impulsa a continuar hasta alcanzar el fin impuesto por la superioridad jerárquica, con seriedad, con empeño, y con la convicción de que todo lo que se haga en bien de la patria está bien hecho. Se ha inmortalizado el nombre del Piloto Pardo al designar así a las islas ubicadas al sur de Elefante. Estamos ciertos entonces, que los futuros navegantes de las aguas antárticas sabrán de su gesta. De igual forma, con motivo de la celebración de las Glorias Navales en Mayo de 1970, la Comandancia en Jefe de la III Zona Naval, en nombre de la Armada de Chile, entregó a la ciudad de Punta Arenas un monumento con la proa de la escampavía ‘*Yelcho*’, como un homenaje y recuerdo del histórico viaje de esta nave a la Antártica Chilena en Agosto de 1916. Desde el 21 de Noviembre de 1977 este monumento fue ubicado definitivamente en Puerto Williams¹⁹⁵.

Estimo que, así como Prat y “La Esmeralda” son los más fieles representantes del lema Vencer o Morir, la hazaña de Pardo y la “Yelcho” son héroes de la paz que preserva la Armada de Chile, que vela por la existencia de aquellos que hacen soberanía en las remotas regiones patrias, como también por todos aquellos que surcan el Mar Chileno.

El Belloto Norte, Quilpué, Octubre del 2000.

¹⁹³ Barros Gonzalez, Guillermo. Vicealmirante. Pág. 596.

¹⁹⁴ Stewart y Aarón, “A Caballo Regalado”. Ed. Del Ateneo, Valparaíso, 1999. Pág. 70

¹⁹⁵ Barros González, Guillermo. Vicealmirante. Página 604.

UNA SÍNTESIS HISTÓRICA SOBRE MARINERÍA CHILENA

ENGANCHADA EN NAVES EXTRANJERAS DURANTE EL SIGLO XIX*

Gilberto Harris Bücher*

Introducción

Hacia 1851, Manuel Blanco Encalada, una autoridad en todo lo que dice relación con las tareas de mar, calculaba que a lo menos un 25% de los equipajes de todas las naves que surcaban el Pacífico eran chilenos; en 1860 Antonio Varas, siempre con nutrida correspondencia epistolar con los representantes acreditados en el exterior, espetaba que *“la flor de los marineros de Chile andan expatriados navegando en buques extranjeros con perjuicio del comercio marítimo de la República, del servicio de la Armada y de ellos mismos”*. Cincuenta años más tarde, concretamente en 1912, el cónsul de Chile en Panamá oficiaba al titular de Relaciones Exteriores que eran miles los *mapochinos* embarcados en naves nacionales y extranjeras que cubrían la ruta Chile-zona del Canal-California.

Lo anterior, ignorado por muchos, no nos sorprende pues Chile, sea en el siglo XIX o en el XX, ha sido un país expulsor de población activa. Empero, las alternativas y concomitancias de este ramal de salida -otros fueron el enganche de peones, labradores, carrilanos, picapedreros, mercenarios y siervos-esclavos- son un fenómeno todavía no estudiado. Y aun cuando espigar en este tema sea una tarea difícil, por explicables lagunas documentales, parece lógico adelantar - aunque no contemos con cifras definitivas- que la sangría de marinería chilena fue ciertamente de nota aunque no pueda compararse a los dos momentos más estelares de las emisiones, esto es *Gold Rush* californiano y trabajos ferrocarrileros auspiciados por Meiggs en el Perú episodios que involucraron, por parte baja, la salida de más de 50.000 compatriotas; tampoco tienen parangón con quienes laboraron en las salitreras antes del conflicto del setenta y nueve, con los que desde los años ochenta hasta 1915 trabajaron en desmontes en la zona del Canal de Panamá o con los miles que se asentaron en Mendoza y el Neuquén argentino antes y después del cambio de siglo.

Aquí en esta comunicación develaremos importantes cuestiones conectadas con la salida de marinería al exterior, sus múltiples problemas y la reacción gubernamental, sangría casi invisible y de difícil seguimiento en la larga duración. Y en este ramal es posible toparse con muchos ejemplos del sino trágico que acompañaba a los nacionales en sus periplos por tierras y mares lejanos, cuestión sobre la que también nos ocuparemos en este trabajo. Un botón para comenzar: en una fecha tardía como 1912 el barbarismo de los empresarios navieros peruanos podía llegar tan lejos que *“fogoneros, carboneros, aceiteros y otras denominaciones eran unos parias obligados a prestar sus servicios a bordo como si fueran esclavos”*.

* Este trabajo es parte del proyecto Fondecyt 1990016.

* Profesor Titular de Historia de Chile en la Universidad de Playa Ancha de Ciencias de la Educación.

I. El contexto, en sus cifras y en la larga duración.

Resulta evidéntísimo postular -más todavía si se considera el crecido número de nautas norteamericanos y europeos que defeccionaron en aguas chilenas-, que un número importante de marinería nacional se enganchó espontáneamente en naves foráneas de la carrera, loberas, balleneras o foqueras; es obvio que debió realizarse un recambio de tripulaciones para los viajes en redondo o incluso en distancias cortas considerando que por parte baja unos 6.000 extranjeros se fugaron en nuestras latitudes en el periodo que corre entre 1818-1888. Es innegable también que los nuestros fueron seducidos por salarios que no tenían comparación con los pagados en la marina comercial o de guerra. Sin embargo, como veremos luego con cierto detalle en otro apartado, en el grueso de los enganches de la gente de mar se verificó un escandaloso tráfico corruptor auspiciado por *cantamañas invisibles*, tratantes de mar, colocadores de marineros y corredores que agujoneaban la imaginación del bajo pueblo con promesas de crecidos salarios, cuestión que al fin de cuentas derivó en una importante desertión que inclusive afectaría a la marina de guerra. Como hemos visto dos habrían sido los ramales de salida: uno totalmente espontáneo -el recambio de tripulaciones por desertión, muerte o enfermedades indefectiblemente debía producirse-; otro casi forzado, auspiciado por quienes medraban de una situación cuyuntural -siempre las naves extranjeras necesitaban hombres de mar-, problema que a la vuelta de los años trocó en serios problemas para los nuestros. Estamos hablando del hecho de marinería abandonada, desvalida, menesterosa y carente de toda posibilidad de auxilios luego de ser abandonadas en otras latitudes puesto que eran enganchados sin ninguna formalidades los que se refiere a la obligación de ser reintegrados al puerto de salida. Afortunadamente para nuestros nautas el cuerpo diplomático acreditado en el exterior salvaría a muchos de una muerte segura y se ocuparía de su posterior repatriación; claro está que lo anterior fue una empresa no exenta de trabazones, y no porque los cónsules carecieran de emolumentos para verificar esas operaciones, sino por cuanto era rarísima la presencia de naves que tremolaban el tricolor en Europa o norteamérica. De hecho para ayudar en sus desgracias a la marinería chilena varias legaciones contaron con recursos provenientes de las cajas de marineros desvalidos, las que se engrosaban con una tercera parte de los salarios por vencer en aquellas naves que cambiaban de bandera y cuyos equipajes literalmente quedaban en la calle; esta disposición ya aparece en un proyecto presentado a las Cámaras en 1856. Lamentablemente, muchas veces se retrasaba la vuelta de los nuestros al país obligando a los cónsules a cancelar sumas importantes a los capitanes de naves foráneas para que finalmente regresaran a nuestros lindes. En verdad, las disposiciones, reiteradas en la década de 1870, en orden a que los capitanes de bandera chilena asilaran a bordo a los abandonados en puertos foráneos fue letra muerta puesto que rara vez se presentaban en puertos lejanos, particularmente en los meses de invierno.

El prevenido lector podría argüir, al no existir cifras definitivas, que probablemente nuestras autoridades marítimas exageraron la nota en cuanto a la expatriación de los nautas *mapochinos*, de lo señalado en la introducción se infiere que bien pudieron ser miles. Con todo, importantes frentes documentales revelan que en casi todas las épocas la presencia de marinería nacional en nuestros mercantes fue insignificante y casi reducida a su mínima expresión. Por ejemplo, en 1837, a pesar de la vigencia de normativas que ordenaban que la marina comercial fuese al menos tripulada por una cuarta parte de chilenos, sus capitanes espetaban que la falta de brazos nativos los obligaba a equipar forzosamente las embarcaciones con toda clase de extranjeros. En verdad, existió, sin exagerar, una desnacionalización de las tripulaciones. Basta recordar aquí que nuestras autoridades se vieron obligadas a permitir que la participación de extranjeros pulsara de la mitad, en 1847, hasta dos tercios de los equipajes, medida

inaugurada en 1855 y reeditada, por sendos decretos, en 1863, 1865 y también después. Crudamente, en 1849, cuando todavía el efecto del *Gold Rush* no era letal para nuestra marina comercial, el senador J. Bello fue lapidario al decir que aquella no era “*más que unos palos con bandera chilena en que ni siquiera los capitanes eran nacionales*”; en fin, sintomático es el hecho de que en 1853, cuando el efecto de la fiebre del oro californiano se batía en retirada, la marina mercante apenas echaba mano a unos 2.200 a 2.700 contingentes, de los cuales más de la mitad eran forasteros.

¿Quiénes entonces tripulaban nuestros mercantes? Ciertamente un número importante de extranjeros; no olvidemos que, y es una cifra que consideramos bajista, más de 6.000 defecionaron en nuestros puertos y no existe ninguna prueba documental que permita adelantar que llegaron premunidos de bartulos, maquinaria o crecidas sumas ahorradas después de largas jornadas de trabajo para permitirles mudar rápidamente de condición ascendiendo a *posiciones empresariales*. Sin generalizaciones intuitivas y apelando a buenos frentes documentales hay que consignar, por ejemplo, que de decenas de naufragios y varamientos verificados en las subdelegaciones marítimas de Atacama, Coquimbo, Valparaíso, Valdivia y Chiloé en la brecha 1852-1866 era cortísimo el número de tripulaciones chilenas de nuestros mercantes; de la revisión de los informes de los gobernadores marítimos en el periodo 1869-1879 y, mejor todavía, observando las nóminas de las oficinas de enganche de marineros de Caldera, Lota, Coronel y Talcahuano entre 1868 y 1888 se desprende, con la excepción de lo que ocurría en Lota, que los extranjeros superaban numéricamente a los nuestros en los embarques y desembarques. Un buen botón: en el puerto de Caldera, entre el 31 de diciembre de 1868 y el 30 de diciembre de 1871, la relación de los embarcados-desembarcados muchas veces fue la de tres foráneos por un chileno. Y si de cifras esclarecedoras se trata es importante indicar que la oficina de enganche de marineros de Valparaíso proporcionó, en 1868 y 1869, más de 3.000 libretas de enrolamiento a extranjeros, cifras que debieron ser más amplias puesto que las casas de agencias y los consulados embarcaban a muchos más a espaldas de las autoridades marítimas.

En la larga duración los fríos números de los Censos de Población de fines de siglo confirman en todo el hilo conductor seguido hasta aquí. Por ejemplo, el levantamiento de 1885 registró a nivel nacional un total de 6.563 marineros de los cuales 3.417 eran foráneos; de esa cifra 3.113 eran europeos. Ahora sobre el relevamiento de 1895 la relación fue de 7.827, 3.174 y 2.746 respectivamente. Y es importante consignar que las cifras definitivamente fueron más amplias respecto a los contingentes alógenos puesto que no consideran los Censos de bahía que se verificaban intermitentemente como tampoco a los centenares que se naturalizaron entre las décadas de 1830 y 1870. En fin, si hiciéramos el ejercicio matemático de descontar a la cifra total nacional la marinería chilena de la zona de Chiloé —que tripulaban miles de chalupas, canoas, balsas, botes y lanchas de poco calado en el *comercio de pacotilla*— tendríamos que convenir entonces que en los puertos más septentrionales la presencia foránea ciertamente fue de nota.

Mal podríamos sentenciar aquí que en todas las épocas se produjo una sangría tan importante de chilenos que trocó en una total desnacionalización de los tripulantes de nuestros mercantes; aquello sería una burda exageración. Mas, los porfiados hechos permiten consignar que tempranamente se verificó una importante expatriación. Por ejemplo, en 1844 el Ministro de Guerra y Marina informaba que “*andan dispersos en las marinas extranjeras*”; el mismo año el Comandante General de Marina espetaba que “*las repúblicas del norte nos arrebataban muchos marineros pagándoles mejor sueldo*”; en 1850 el Ministro Varas hacía notar *el*

enganchamiento demasiado “frecuente de marineros chilenos en la tripulación de buques extranjeros”; en fin, la misma tónica es posible encontrar en la Memoria del Ministro de Guerra y Marina de 1847 o en un importante documento evacuado por el Cónsul de Chile en Londres fechado en 1860. En verdad, muchos aspectos conectados con la gente de mar pueden deparar más de alguna sorpresa. Por ejemplo, hacia 1852 todavía era importante la estampida de brazos hacia California, particularmente de marinería que era llevada gratis en los mercantes foráneos sin más exigencias que la de trabajar a bordo; hacia 1855 los miembros del gremio de jornaleros y lancheros, en número de casi 700, abandonó el país al entrar en vigencia nuevas disposiciones sobre economía en el servicio que se prestaba a las naves surtas en la bahía.

Lamentablemente, y sobre ello volveremos luego, ya antes de la década de 1850 las autoridades marítimas observaban con gran preocupación el hecho de que muchas veces los mercantes nacionales volvían con menos tripulación en sus expediciones al exterior, sospechándose primero, comprobándose después, la existencia de un escandaloso abandono de nuestros nautas en puertos foráneos; afortunadamente el cuerpo diplomático acreditado en el exterior pudo auxiliar a muchos en sus desgracias en El Callao, Iquique, Arica, Panamá, Colón, Liverpool, Le Havre, Génova, Barcelona, Lisboa, Marsella, Palmería, La Rochelle, La Pallice, Santurce y otros puntos.

II. La marinería chilena en el exterior: los problemas y la reacción gubernamental.

Serías denuncias, irregularidades de nota y conductas escandalosas que afectaban a nuestros nautas obligaron a las autoridades a poner en práctica, con mucha fuerza desde la década de 1850, un conjunto de arbitrios que perseguían, enterrar la sangría de la gente de mar —no todos versados precisamente en los oficios náuticos— la que permanentemente era abandonada por capitanes, agentes o armadores de mercantes, sea para evitar incurrir en gastos relacionados con la repatriación, sea por la preferencia de los patrones de buques por las tripulaciones que se contrataban por el viaje en redondo; en fin, por la posibilidad de enganchar marinería por salarios más bajos o para evitar el pago de ajustes cuando el zarpe se difería por falta de carga, situaciones todas que indefectiblemente se traducían en ser “echados a la calle”, como reiterativamente aparece en la documentación. Es muy probable que el abandono de marineros de la nave *Olga* en Nueva York en 1848, el embarque clandestino sin contrato escrito de otros en el buque *Addison* en 1850 y otra partida echada a la calle del ballenero *Adelina Gibbs* en *El Callao* gatillaron la dictación de severas providencias decretadas en enero de 1860, aunque, como ya veremos, raramente cumplidas.

Las prevenciones, que ya analizaremos en detalle, también perseguían refrenar la expatriación de individuos formados en la marina de guerra nacional, los que ante la posibilidad de mejores salarios o la acción de enganchadores o *cantamañanas invisibles* desertaban o se negaban a renovar las respectivas contrataciones de mar, pasando a servir muchos en la marina mercante nacional o de otras banderas, incluso en la armada boliviana y peruana.

Pero las preocupaciones estatales, al complicado cuadro hasta aquí trazado, también se hicieron extensivas, por la reedición de innumerables problemas, al transporte de mano de obra y a los sistemas de enganchamiento practicados por capitalistas, casas comerciales con asiento en Valparaíso, casas de trato, corredores marítimos y

oscuros agentes, que colectaban brazos clandestinamente para tareas muy diversas a las de mar, agricultura, industria, minería y obras públicas; contingentes todos –marineros, peones y carrilanos- que eran enganchados sin formalidades en todo lo que dice relación con la duración de los trabajos, salarios y fianzas que garantizaran, al menos en teoría, su posterior repatriación.

Ahora sobre las prevenciones gubernamentales adoptadas para refrenar tantos males habría que destacar primeramente la exigencia de la matrícula de quienes ejecutaban oficios de mar, lo que apuntaba a extender la protección oficial –a través de los Cónsules- hasta lejanas playas, facilitando la repatriación y eventuales auxilios en metálico y gastos hospitalarios; la dictación de precisas órdenes para vigilar tabernas, tambos, casas de trato, lugares de diversión y *mansiones* en las que la marinería frecuentaba y pernoctaba, sea en Valparaíso, Talcahuano y puertos del norte, lugares donde los traficantes conseguían brazos, amparaban a desertores y plagiaban hombres, creando, de paso, serios problemas a la marina mercante y a la escuadra; la decisión de suprimir las casas de enganche regentadas por particulares, tanto por la reedición de los antenotados problemas, cuanto porque aquellos no hacían gran cosa por exigir de los capitanes la observancia de los acuerdos contractuales, especialmente el que decía relación con la exigencia de reintegrarlos a la nación; la preocupación por dar estricto cumplimiento a todas y cada una de las instrucciones y órdenes respecto de que las contrata de nautas y mano de obra fuesen visadas por los Gobernadores Marítimos, Intendentes o escribanos públicos, lo que pretendía, a costa de capitanes, empresarios, enganchadores, armadores o despachadores, asegurar la repatriación de los contingentes cuando los plazos fenecieren; la dictación, y reiteración, de instrucciones en el sentido de que se practicasen, como estipulaba la reglamentación vigente, visitas inspectivas a las naves que hacían cruceros prolongados, a objeto de constatar si cumplían con las mínimas exigencias de navegabilidad, práctica que apuntaba a evitar la pérdida de las mismas y los decesos a bordo.

A guisa de balance general, habría que señalar que todos estos expedientes no lograron el fin que perseguían. Una vez más la práctica demostraría que en los movimientos de población la ley de la conveniencia de los hombres es más fuerte que las cortapisas gubernamentales, más aún, cuando inescrupulosos individuos aparecían aguijoneando la imaginación del pueblo con falsas expectativas de mejorar de condición. Nuestros gobernantes no sólo fracasarían en el intento de levantar una *gran aduana de hombres* que mitigará la sangría de población. Más que eso, fracasarían en una cruzada que perseguía dar por tierra con un escandaloso comercio de brazos baratos. De hecho durante el tendido de líneas férreas auspiciado por Meiggs en el Perú “*los nuestros eran conducidos como rebaños*” por los agentes del contratista.

De partida, la legislación que ordenaba la obligación de que la gente de mar sólo podía embarcarse mediante contrata visada por la autoridad fue, una vez más, letra muerta. Así se infiere de la información general suscrita por los ejecutores de las mismas en todo el país. Respecto a Valparaíso, indirectamente, sabemos de la inobservancia de las medidas proyectadas, luego de constatar que tan sólo en tres ocasiones –de más de un centenar de juicios incoados por prelación de deudas originadas por naufragios, quiebras de los dueños de las naves o cobro de sueldos insolutos- que los nautas habían sido embarcados formalmente. Asimismo, se encuentra documentado, pero sólo para 1850, que el capitán de puerto de Valparaíso exigía a los patrones de naves extranjeras que enganchaban marinería, el levantamiento de un compromiso formal de reintegrarlos al país, aunque la travesía tuviera como destino el cercano puerto de El Callao; sólo, ante la escases generalizada de hombres de mar, y en el

contexto de la guerra con España, el Gobernador marítimo de Talcahuano sugirió a una autoridad mayor prohibir absolutamente el embarque de marineros chilenos en buques extranjeros.

El problema de la desertión sistemada, siempre acicateada por *sujetos invisibles* y extraños a la marina, continuó afectando a la Escuadra. Las mejores fuentes, los partes de los capitanes de las naves, permiten cifrar en poco más de 1.200, para el periodo 1852-1879, la pérdida de contingentes que sirvieron en los vapores *Constitución*, *Abtao*, *Ancud*, *Araucano*, *Cazador*, *Ñuble* y *Toltén*, en los transportes *Infatigable*, *Antonio Varas*, *Valdivia* y *Janequeo*, en el pontón *Chile*, en las corbetas *Esmeralda*, *Covadonga* y *O'Higgins*, y en los blindados *Cochrane* y *Blanco Encalada*, defecciones practicadas mayoritariamente en Valparaíso y de cuando en cuando en Caldera, Coquimbo, Juan Fernández, Lota y Corral. El *azote de la desertión*, mal que siempre motivó una especial preocupación de parte de las autoridades, comprendió principalmente a pajes y grumetes, aunque al final de cuentas abrazaban a casi todos: marineros primeros y segundos, soldados de guarniciones, ayudantes de condestables, timoneles, veleros, carpinteros, herreros, cocineros, bodegueros, fogoneros, sangradores y patronos de bote, pero nunca oficiales chilenos. Recién en los años ochenta el problema palideció –y es una excepción toparse con requisitorias y órdenes de detención para desertores por segunda, tercera y hasta cuarta vez–, aunque la Escuadra, a pesar de muchos desvelos, prosiguió perdiendo hombres, ya que entre septiembre de 1881 y abril de 1882 –periodo en que fueron enganchados en buques de guerra 381 equipajes de diferentes clases– se remitió a la Comandancia General de Marina la documentación de un total de 150 desertores. Ahora a diferencia de otras épocas, se habían aumentado los sueldos y el vestuario completo se les entregaba gratuitamente, pero el problema persistió. En verdad, retrospectivamente, los males se conectaban con la dificultad de reemplazar hombres por el mayor sueldo de los buques de comercio y principalmente por la desertión relacionada con un escandaloso tráfico del que tampoco escapó la emblemática *Esmeralda*, nave que perdió entre 1864 y 1876 la friolera cifra de 212 hombres –los contamos uno a uno– bajo las comandancias de Williams, Cabieses, Costa, Rondizzoni, Lynch y Prat.

Por último, con la creación de las oficinas oficiales de enganche de marineros también prosiguieron observándose problemas, puesto que en varios puntos del país rara vez existía una perfecta correspondencia entre embarcados y desembarcados, o lo que es lo mismo, entre el número de licencias expedidas y la cantidad de enganchados. Una vez más las esperanzas cifradas en regularizar el enganche de marineros en la escuadra, y en disminuir la desertión quedaban burladas, subsistiendo el problema de que las dotaciones de los buques se hallasen incompletas.

III. La marinería chilena en el exterior: abandono, postración y repatriación.

Deliberadamente queremos iniciar este apartado mostrando que los problemas que afectaron a nuestros nautas –sea por naufragios, cambios de capitanes, abandonos, desertiones y situaciones que lindan con el barbarismo– fueron fenómenos de larga duración. En rigor, ya en 1853 nuestro representante en Panamá noticiaba sobre “*continuas limosnas que hay que dar a los chilenos pobres y desvalidos que abundan... y que perecerían sin auxilio y protección*”; en 1861 Varas comunicaba al Ministro de Marina que, por informes del cónsul acreditado en Londres, los chilenos eran considerados como “*plantas parásitas de las cuales había que deshacerse a la primera oportunidad*”; en ese mismo año, y antes también, el cónsul de Chile en Londres informaba de frecuentes “*socorros*

que por vergüenza y decoro propio tenía que prestar a los desgraciados marineros chilenos que, procedentes de buques ingleses y americanos, se encontraban en Londres pidiendo limosna en el invierno"; casi cincuenta años más tarde nuestro representante en Río de Janeiro informaba que a la llegada de los buques a Europa los mapochinos eran "echados a la calle sin más nada". Igualmente preocupante fue, de acuerdo a un informe del cónsul acreditado en Hamburgo, el arribo frecuente de marineros totalmente desprovistos de recursos y en cuya expatriación se cometían excesos de nota, especialmente en Iquique, conectados con la tónica de que en vez de los \$100 que correspondían al avance por el enganche agentes inescrupulosos sólo los proporcionaban la décima parte y se les recortaban sus salarios con la consecuencia de que al desembarcar en puerto europeo contaban con recursos suficientes para su manutención por dos o tres días; inclusive, como a los contingentes no se les realizaba un contrato en forma con compromiso para luego ser repatriados, ello derivaba en que muchas veces eran "inhumanamente echados a la calle".

Ahora bien, sin pretender configurar un catastro exhaustivo sobre casos de marineros abandonados y desvalidos, la documentación permite precisar que ya en 1843 era notoria la presencia de quienes necesitaban urgente ayuda consular en Terragona, Rosas, Mahon y Palma de Mallorca; en 1845, en El Callao y en los distantes puertos de Macao, Shanghai y otros puntos de China; en 1850, en Gibraltar, Hamburgo y Liverpool; en 1851, en Islas Baleares, Liverpool, Le Havre y Hamburgo; en 1852, en Le Havre y California; en 1854 en Le Havre, Hamburgo, Buenos Aires y California; en 1858, en Arica; en 1859, en Paita; en 1864, en Liverpool, Le Havre, El Callao y Pisco; en 1865, en El Callao; en 1866, en California; en 1868, en Panamá y El Callao; en 1873, en Arica; en 1874, en Liverpool; en 1876, en Panamá; en 1877, en Liverpool y Londres; en 1878, en Lisboa y Panamá; en 1879, en Guayaquil y litoral boliviano; en 1880, en Panamá; en 1881, en Bristol, Guayaquil y California; en 1882, en Liverpool; en 1883, en California; en 1884, en Liverpool y otros puertos ingleses; en 1886, en Panamá, Perú y California, etc., contingentes que, aproblemado a los *attaché*, se presentaban muchas veces sin boleta de enganche, rol e inclusive papeles de nacionalidad.

A decir verdad, la labor de los cónsules acreditados en el exterior será decisiva para ayudar a contingentes abandonados, menesterosos, enfermos y achacosos, auxilios que se traducirán en manutención, gastos médicos, ayuda para recuperar ropas empeñadas, gastos para el reembarque y, en ocasiones, gastos de enterramiento y derechos eclesiásticos, cuestiones todas que montarán el gasto de miles de libras esterlinas. Claro está que por momentos la situación de los nautas llegó a extremos que sorprenderán a cualquier lector. Por ejemplo, en 1851 en Islas Baleares y Barcelona era frecuente el arribo de nautas chilenos sin que tuviesen "medios para regresar a nuestra patria por la falta de comunicaciones directas y de recursos propios"; en 1852, en Le Havre, los chilenos se presentaban diariamente al consulado en completo estado de abandono y medios para subsistir; todavía en 1865, después de que en 1862 la fragata *Cubana* naufragara en costas francesas, sus tripulaciones esperaban infructuosamente el pago de "salarios legalmente ganados"; en 1877, en Liverpool, los nuestros que se encontraban enfermos se curaban en hospitales de caridad; en 1884, en Liverpool muchos servían de carga al tesoro y de grave molestia al consulado, lo que gatilló, aprovechando el zarpe del crucero *Esmeralda*, de limpiar los puertos ingleses de *compatriotas embarazosos*; en 1902 el cónsul de Chile en Alemania informaba que la "protección de marineros desvalidos continua siendo una atención, por desgracia, demasiado frecuente del consulado"; en fin, en 1907 la representación chilena en Panamá, por su posición geográfica, se veía "asediada constantemente de solicitudes que en su mayoría de los casos redundan en grandes pérdidas para su titular". Pero, a pesar de los gastos que podían

irrogar tantos auxilios, nuestros gobernantes jamás se mostraron refractarios para ayudar a compatriotas que muchas veces se encontraban entregados a la caridad pública. Y no se piense que solamente durante el *Gold Rush*, el tendido de líneas férreas auspiciado por Meiggs en el Perú o durante los prolegómenos de la Guerra del Pacífico se gastaron sumas que montaban miles y miles de pesos. En eventos que podríamos llamar extraordinarios también ocurrió así; de hecho luego de una gran inundación que afectó a la ciudad de Mendoza en 1894, los senadores de la República autorizaron al Presidente para invertir hasta la cantidad de \$10.000 para ayudar a los chilenos damnificados, recomendándose, como solía ocurrir, proceder a la repatriación de muchos de ellos.

Como hemos visto probablemente fueron centenares los casos de marinería desvalida que finalmente debió ser auxiliada por los *attaché* destacados en puertos americanos y europeos. Pero conviene detenerse en el análisis de algunos casos que revelan una total indefensión gatillada por la acción de la naturaleza, discordias internas y guerras o la brutalidad de terceros. Por ejemplo, en 1844 el Presidente Bulnes señalaba plañideramente a las Cámaras que centenares de chilenos eran arrastrados a las filas de la milicia, ejército y marina de guerra peruana; en 1851, según el Plenipotenciario de Chile en Francia eran "*muchos los chilenos que se presentan diariamente a pedir auxilios (en Liverpool) y es urgente tomar una resolución eficaz para proteger a nuestros marineros contra los malos procedimientos de los capitanes que los enganchan en Chile sin firmarles obligaciones para reintegrarlos a la República*". Otro caso: en 1854 el marinero Rafael Rodríguez, nacido en Valparaíso, llegó a España desde La Habana, pero naufragó y salvó su vida milagrosamente... intentó llegar a Fralsund para luego conectar a Valparaíso, pero gastó todo lo que había ganado en sus viajes y a raíz del naufragio botaba sangre por la boca por lo que el Cónsul de Chile en Hamburgo debió internarlo en un hospital. Después de algunas semanas mejora de salud y logra ser repatriado en la nave chilena *Tres Amigas*, pero transcurridos ocho días su capitán llega a la conclusión de que no podía estar a bordo porque botaba sangre a la menor aplicación de sus brazos, de modo que fue necesario devolverlo nuevamente al hospital. Sólo después de 15 días logrará restablecer su salud, pero imposibilitado de volver por el hecho de que no se encontraban naves chilenas en Hamburgo.

Más información: en 1858, en Iquique, más de 150 chilenos eran compulsivamente levados y embarcados en la nave *Apurimac*, todo a causa de otro carrusel de guerras civiles peruanas. En 1864 Francisco Ramos embarcó en el Perú en buque americano pero sufrió un grave accidente al doblar el Cabo de Hornos perdiendo finalmente sus dos extremidades siendo abandonado en Amberes. Posteriormente sería auxiliado en estado de destitución completa por el cónsul de Chile en Bélgica; en 1865, en el Perú, equipajes chilenos de la nave *Huemul* que transportaba caballos, eran "*villanamente abandonados a su mala suerte luego que no los necesitan*"; en el mismo punto, ahora en 1869, contingentes que trasladaban lanchas construidas en Constitución quedaban en la imposibilidad de repatriarse luego de que se licenciaban por la negativa de los dueños de las naves a dar cumplimiento a los contratos de enganche labrados en Chile.

Más ejemplos: durante la guerra con España fueron retenidos en cárceles de la península 131 oficiales y marineros chilenos. En Liverpool, en 1870, el marinero Bernardo Rojas se hallaba sin dinero, casi sin ropa, sin papeles y sin amigos. En 1874, en aguas ecuatorianas, era moneda corriente que los capitanes de mercantes y balleneros se deshicieran de parte de las tripulaciones chilenas abandonándolas a su suerte; bajo el pretexto de que la nave debía

tomar agua o víveres sus capitantes anclaban en puntos donde no existían autoridades enviando a tierra a los incautos que deseaban *botar*, dándoles licencia para pasear.

Un año más tarde, nuevamente en Liverpool, el chileno Agustín Parra se encontraba totalmente desamparado en ese puerto; otros tres, en 1877, en estado de suma miseria, conectarían a pie Liverpool con Londres dejando en el primer punto su ropa en poder de algún posadero cuya dirección no podían dar. Ese mismo año Marcelino Suazo, natural de la zona del Maule, Raimundo Espinoza, de Cobquecura, José María Estrada, de Talcahuano, Manuel Parancan, de Chiloé, Roberto Orellana, de Valparaíso, Feliciano Muñoz, de Santiago, Francisco Mayorga, de Chiloé, Juan José Yáñez, de Chiloé, Domingo Morales, de Santiago, Ricardo González, de Talcahuano, Adolfo Falks, de Valparaíso, Juan Urrutia, de Valparaíso, y muchos más, en aflictiva situación, serían auxiliados a veces por semanas y meses con manutención diaria, traslado a puerto de embarque, medicinas e incluso dineros para recuperar ropa empeñada en el puerto de Liverpool. Situaciones similares, años más tarde, vivieron en Río de Janeiro Luis Jones, marinero, Federico Arteaga, marinero, Guillermo Orante, fogonero, José Matte, marinero, Juan Rojas, marinero y Manuel Arriagada, marinero, entre otros.

Finalmente, para fechas más tardías, concretamente en 1912, los nautas chilenos quedaban imposibilitados de ser protegidos por los cónsules puesto que los enganchadores los hacían aparecer con otra nacionalidad, estrategia que impedía a nuestros representantes reclamar los haberes de los fallecidos o presos, a pesar de que por apariencia física y acento eran indiscutiblemente de Chile.

Resta señalar, según estadística comprehensiva que abraza a todos los consulados acreditados en el exterior para la brecha 1899-1900, que la marinería fallecida superaba con largueza a mineros, sirvientes, peones, picapedreros y otros denominaciones, fenómeno observable con fuertes pulsaciones en el Callao y Panamá y con menos frecuencia en norteamérica y Europa. Otros frentes documentales como la información consular, las Cuentas de la República o inclusive información publicada en el Diario Oficial dan cuenta, intermitentemente por cierto, de decesos en los mares de Java, China, Tahiti, Atlántico del norte y otras latitudes por naufragios, infortunios, accidentes e inclusive por guerras como ocurrió con D. Cáceres, R. Gutiérrez, F. Mella y J. San Martín quienes, embarcados en Cardiff en la nave *Rosalie*, murieron ahogados tras ser torpedeada la nave durante la primera conflagración mundial.

Fuentes utilizadas: Papeles varios de Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Relaciones Exteriores; Archivo Nacional. Fondo Judicial de Valparaíso; Archivo Nacional. Fondo Intendencia de Valparaíso; Memorias del Ministro de Marina; Memorias del Ministro de Relaciones Exteriores; Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Marina; Archivo Nacional. Fondo Intendencia de Coquimbo; Ministerio de Relaciones Exteriores. Archivo General Histórico; Memorias del Ministro de Guerra y Marina; Archivo Nacional. Fondo Ministerio del Interior; Archivo Nacional. Fondo Intendencia de Chiloé; Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda; Archivo Nacional. Fondo Intendencia de Atacama; Boletines de la Sociedad Nacional de Agricultura; Memorias del Ministro de Relaciones, Culto y Colonización; Memorias del Ministro de Guerra y Marina; Archivo Nacional. Fondo Intendencia de Concepción.

LA SUBLEVACIÓN DE LA ESCUADRA Y EL PERÍODO REVOLUCIONARIO 1924 - 1932

Germán Bravo Valdivieso

El primero de septiembre de 1931 se produjo un motín en los buques de la escuadra chilena, el cual, con el correr de las horas, se fue extendiendo a otras reparticiones navales e incluso afectó a unidades del Ejército y de la joven Fuerza Aérea Nacional que nacía en esos días de la fusión de las armas aéreas militar y naval.

Este hecho es el más grave acto de indisciplina castrense que ha conocido nuestra república en toda su vida cívica y siempre han constituido un tema de discusión y apasionamiento sui génesis, sus fines, quienes fueron sus instigadores y como pudo suceder en la rama de las fuerzas armadas que había demostrado una disciplina más férrea e independencia de la política contingente.

Para poder describir el escenario en que se desarrolló el drama es preciso remontarse a los años que siguieron a la guerra civil de 1891, pues los gobiernos constitucionales entre ella y el golpe militar de 1924 hicieron a los partidos políticos, a través de su control del parlamento, los dueños de un feudo, llamado Chile, que lo gobernaron a sus anchas, sordos a las necesidades de sus conciudadanos y a las nuevas inquietudes sociales que surgían por la crisis que nos afectaba y por las nuevas ideas políticas que traían los vientos europeos que vivieron la caída de la dinastía Romanoff y el triunfo de las ideas de Lenin.

El primer campanazo de alarma lo dio la elección senatorial de Tarapacá en 1915, pero los partidos no entendieron su advertencia y siguieron administrando el país para su conveniencia, desconociendo el drama que estaban viviendo los obreros que habían quedado cesantes a causa de la crisis en el mercado salitrero, el cual era pasto fácil para las llamas de los movimientos socialista y anarquista.

Hoy nos cuesta entender como ninguno de los presidentes de la república que rigieron Chile en ese período se presentó con un programa de gobierno definido que mostrara cuales eran las realizaciones que haría, sino que solamente representaba a alguno de los dos grupos mayoritarios que se disputaban los cargos y posiciones públicas.

La elección presidencial de 1920, que llevó a la primera magistratura a Arturo Alessandri Palma, tampoco hizo reaccionar al status político y continuaron en su deporte favorito de hacer caer ministerios para negociar con el Presidente los nuevos nombramientos.

El país vivía una generalizada crisis económica que afectaba a gran parte de la población, la cual azotaba, con virulencia, a las fuerzas armadas que alcanzaron a estar seis meses impagas y los proyectos de mejoramiento de sueldos eran desechados por falta de dinero; en estas circunstancias el Congreso Nacional, violando la

Constitución, decretó que los cargos de diputado y senador fueran rentados, con efecto inmediato, lo cual produjo la protesta de la oficialidad del Ejército y el movimiento militar de 1924.

Aquí se encuentra el primer eslabón de la cadena que va concatenando los hechos que desembocaron en el motin, pues el desquiciamiento político a que se había llegado produjo la actuación del Ejército para poner fin a los excesos y arbitrariedades que se cometían.

Cuando la Presidencia de la República pasó a Arturo Alessandri, quien representaba muchos de los cambios que los postergados reclamaban, buscó el apoyo de la oficialidad joven del Ejército para quebrar la mano al parlamento y los hizo intervenir en su favor en las elecciones parlamentarias de 1924. Esto no significaba otra cosa más que sacarlos de sus labores profesionales para hacerlos partícipes de la confrontación política.

Alessandri trató de aprovechar el movimiento militar de 1924 para continuar gobernando con el apoyo de los mandos castrenses y así desentenderse de las trabas que le ponían sus enemigos políticos en el parlamento; pero cuando vislumbró que el Ejército no se convertiría en un manso instrumento y tuvo miedo de él, buscó el apoyo de la Armada.

Sabía el Presidente que la oficialidad naval era mayoritariamente conservadora y no contaría con su apoyo, por lo que recurrió a la masonería para tratar que oficiales miembros de la logia asumieran los mandos esenciales; pero se encontró con una institución bien cohesionada y disciplinada que seguía lealmente a sus jefes.

La actuación del Ejército en 1924 no significó solamente que esta institución asumiera de hecho el poder sino que, una vez obtenidas las reivindicaciones que se buscaban, la *Junta Militar* que formaban oficiales de baja graduación no se disolvió, transformándose en el organismo rector de la Junta de Gobierno que había sucedido a Arturo Alessandri.

Luego surgieron las ambiciones personales y el caudillismo, los cuales poco a poco fueron destruyendo las virtudes militares de obediencia, disciplina, subordinación y verticalidad del mando.

La Armada, siempre constituyó un escollo para los que querían constituirse en nuevos mesías por lo que era necesario producir en ella divisiones internas que la debilitaran. La labor no era difícil, pues esta institución no había tenido cambios importantes en su organización, a pesar de las lecciones que había dejado la Primera Guerra Mundial y en ella los oficiales ejecutivos gozaban de un status muy superior al de los ingenieros y oficiales mayores. Se hizo una labor de zapa que enfrentó a ambos y como consecuencia se descabezó el alto mando naval y se desvinculó al almirantazgo de la flota al trasladar la jefatura de la institución a la capital y hacer depender a cada mando directamente del gobierno.

La marina no fue cogida de sorpresa, sino que sus almirantes previeron los hechos; pero para evitarlos podían llegar a un enfrentamiento con el Ejército: El fantasma de 1891 rondó en tres oportunidades por los mandos navales que prefirieron no repetir la sangrienta experiencia.

El Ejército tampoco vivió cohesionado, pues la rivalidad entre sus diferentes armas fue utilizada para el control de unas a otras y para el alejamiento de la oficialidad que no estaba de acuerdo con seguir a los caudillos y buscaba el retorno de la institución a sus cuarteles.

Cuando en 1924 los militares doblaron la mano a los políticos y controlaron el Gobierno, tomaron conciencia de su poder, lo que produjo la aparición de mesías y caudillos; pero la indisciplina que se había manifestado en la oficialidad, muy pronto pasó a la tropa, lo que quedó en evidencia con el levantamiento de regimientos en la capital. No podía ser ajeno a sus mentes el ejemplo dado por sus tenientes o capitanes que podían alzarse contra sus generales, porque tenían el mando de tropas, así también ellos encerraban un poder que podía actuar.

El nivel a que había caído la disciplina y la subordinación constituye el segundo eslabón de la cadena que nos acerca a la tragedia.

Un tercer elemento fue la actuación del Partido Comunista, el cual supo capitalizar los problemas y las actuaciones militares, demostrando una organización e inteligencia dignas de mejor causa.

A medida que se iba acrecentando el desquiciamiento político y la indisciplina en las fuerzas armadas, los comunistas fueron intensificando su infiltración en la marina para desarrollar uno de los métodos que, internacionalmente, le habían rendido los mejores dividendos, como eran los motines en los buques de guerra. Puede recordarse las sublevaciones de la tripulación del acorazado "Potëmkin" durante la revolución rusa y la paralización de la flota imperial alemana cuando se aprestaba a librar uno de los últimos combates de la Primera Guerra Mundial.

La Internacional de Marineros y Obreros Portuarios ISH, dependiente del Comintern, declaró en Hamburgo en 1931 que el motín de la escuadra chilena había sido *"una acción genial de la Sección Marítima de la Tercera Internacional"*.

En el motín aparece, en forma inconfundible, la mano del Partido Comunista. A pesar de que el marxismo siempre ha negado su paternidad, los hechos apuntan en esa dirección, incluso Pravda, órgano oficial del partido en la Unión Soviética, en un editorial de la época decía: *"los activistas revolucionarios de la Marina que, con el Partido Comunista chileno a su cabeza, habían conseguido convertir la rebelión en un movimiento político"*.

Ocho meses después de los sucesos de Coquimbo, el 7 de mayo de 1932, en la escuadra peruana, se sublevaron los marineros de los cruceros "Grau" y "Bolognesi". La Corte Marcial, que funcionó en el puerto de El Callao, atribuyó el conato a una conspiración comunista en combinación con el Apra.

El Partido Comunista ha negado su participación en los hechos, pero está demostrado que los amotinados tuvieron su apoyo y aceptaron sus proclamas de lucha de clases, reforma agraria, revolución social, etc. Talcahuano era una de las ciudades más pobres del país donde convivían en condiciones miserables obreros y

tripulaciones y es allí donde se produce el primer apoyo de elementos obreros a los marineros en un conato, años antes del motín.

La presentación de un avezado organizador sindical, que había sido enviado a formar sindicatos en las salitreras y había sido redactor de dos periódicos, para postular a una modesta plaza de cabo despensero en la Armada, tampoco hace dudar que la labor venía desarrollándose desde mucho antes del primero de septiembre de 1931.

El aprovechamiento político de la desmembrada situación que vivía el país por elementos anárquicos, comunistas y socialistas constituyen el último eslabón de la cadena que precipitó los acontecimientos

Todos los buques de la escuadra, que se encontraban surtos en Coquimbo, fueron tomados por sus tripulaciones la noche del 31 de agosto al 1° de septiembre de 1931, deteniendo a los oficiales y manteniéndolos prisioneros, en sus camarotes, mientras negociaban con el gobierno.

Sostenía a éste una muy débil base política, pues gobernaba el país el Vicepresidente don Manuel Trucco Franzani, quien había asumido el mando como ministro del interior del vicepresidente don Juan Esteban Montero, quien a su vez había llegado a ese cargo como ministro del interior del vicepresidente Pedro Opazo Letelier, quien a su vez había asumido, como presidente del senado a la caída del presidente Carlos Ibáñez del Campo. Es decir gobernaba Chile un Vicepresidente del Vicepresidente del Vicepresidente.

Atemorizado el gobierno de que el movimiento sedicioso pudiera extenderse, trató de contemporizar con los sublevados, pero éstos, en lugar de buscar una solución, comenzaron a demorar las conversaciones mientras se les reunían los buques que habían zarpado de Talcahuano para sumarse a la revuelta.

En estas circunstancias cayó el ministerio y el nuevo hombre fuerte fue el titular de guerra, general Carlos Vergara Montero, quien no titubeó en proceder drásticamente, bombardeando con la fuerza aérea a los buques en Coquimbo, tomando con tropas del ejército la base naval de Talcahuano a un costo de numerosos muertos y reconquistando la base aérea de Quintero con el regimiento Coraceros de Viña del Mar.

Muchas penas de muerte arrojaron los juicios, pero ninguna se llevó a cabo; por el contrario, algunos de los cabecillas fueron generosamente premiados con puestos políticos y destinaciones en el extranjero. En 1933 uno de los indultados pasó a desempeñarse como presidente de la comisión de defensa de la Cámara de Diputados.

Al gobierno del vicepresidente Trucco y a su sucesor el presidente Juan Esteban Montero les convenía no agitar a la izquierda, pues esperaban restarle sus votos a Alessandri, por lo que les era conveniente centrar, como causa de lo sucedido, el problema de la rebaja de sueldos.

Luego, los dos efimeros gobiernos de la *"República Socialista"*, que sucedieron a Montero cuando fue derrocado, trataron como héroes a los cabecillas de la revuelta y los premiaron generosamente, haciendo

recaer las causas del movimiento en los malos tratos que recibían las tripulaciones de sus oficiales y en los excesos que cometían e incluso trataron de involucrar a la oficialidad como los cerebros de la rebelión, pero que por cobardía habrían convencido a los tripulantes que dieran la cara, mientras ellos los impulsaban tras bambalinas.

Los políticos adeptos a la Unión Nacional y al Partido Conservador encontraron un excelente argumento para culpar a Arturo Alessandri y así impedir su protagonismo político y destruirlo definitivamente. Inventaron su participación en el complot de Dover y lo divulgaron, en tal forma, que a los contemporáneos, afectos a sus ideas, no les cabría duda de su veracidad. La causa que habría impulsado al León a hacerlo era derrocar a su archi enemigo Carlos Ibáñez, pero los hechos se habían retrasado y estallado el motín cuando aquel ya no gobernaba.

Les ayudaba a hacer creíble su posición la condena tibia que Arturo Alessandri había hecho del movimiento y haber querido involucrarse demasiado en los hechos para congraciarse con la izquierda y cuando llegó a la Presidencia de la República en 1932, haber indultado al principal cabecilla, concediéndole pensión y premiándolo con un puesto público en el extranjero.

A los ibañistas también les gustaba esta explicación, pues destruía políticamente a su gran enemigo y lo hacía aparecer como promotor de la más grande felonía y traición que se había cometido contra la república y contra la patria.

El Ejército, que tuvo una activa participación en la represión del movimiento y muchos de sus miembros oficiaron como defensores de los procesados, no tenía interés en que se especulara sobre la indisciplina reinante en las fuerzas armadas ni se recordara que habían sido sus oficiales jóvenes quienes la habían promovido en 1924, pues muchos de sus miembros soñaban con el regreso de su líder, Carlos Ibáñez, a la Moneda.

La joven Fuerza Aérea gozaba con el papel de héroe y de triunfadora que le había asignado el gobierno y la prensa, al haber doblegado con sus débiles máquinas a una escuadra poderosa; ello le daría poder para liberarse de la tutela del Ejército y de la Armada y despegar definitivamente como una fuerza independiente con el material que las otras dos ramas poseían. Por ello no era conveniente sacudir que también se había insubordinado, como pudo apreciarse con los hechos sucedidos en Quintero y la infiltración política que sufrió el grupo de aviación Nº 2.

Encontró así el camino para vencer la resistencia que le había puesto la Marina para entregarle su arma aérea y la oposición de los pilotos navales y la tuvo interdicta, para contar con sus propios aviones, durante veinticuatro años.

La Armada, herida profundamente, con un gran número de sus miembros alejados de las filas y sabiendo que efectivamente habían existido oficiales involucrados y muchos de sus mandos exonerados por la responsabilidad que les cabía en la disciplina de sus buques, no pudo hacer oír su voz y pregonar que había

sido víctima de una infiltración política extremista por lo que se encerró en sus labores profesionales y su reconstrucción.

¿Y el Partido Comunista? Como hemos visto, a nadie le convenía que se supiera la verdad y su acción no fue investigada suficientemente, pues era preferible darle a los hechos el carácter de una protesta por la rebaja de sueldos decretada por el ministro Blanquier.

Si nos remontamos a los hechos acaecidos en 1925 en Talcahuano, que habían llevado a la Federación Obrera de Chile FOCH, a apoyar, dentro del recinto naval, a los conspiradores, fue la primera vez que las tripulaciones sacaron la voz contra sus jefes; pero nadie relacionó ello con el motín.

La FOCH era el organismo de fachada del Partido Comunista y por indicación de Juan Emilio Recabarren había adherido a la Internacional Sindical Roja de Moscú

El Partido Comunista supo aprovechar la oportunidad que le ofrecían las disputas internas para pasar desapercibido como organizador del motín. En forma increíble muchas de las autoridades negaron la participación marxista, pero estaban muy cercanos los hechos de haber llamado a la revolución social, de los manifiestos políticos de los sublevados, del embarque de miembros del partido en el "Almirante Latorre" en Coquimbo y del llamado para que los obreros que controlaban políticamente en la zona del carbón acudieran a reforzar a los amotinados en el Apostadero Naval de Talcahuano.

En los casi setenta años transcurridos desde el motín de todo se ha dicho en cuanto a su génesis: que no hubo infiltración marxista, que lo había organizado un Comité de París, que los oficiales estaban comprometidos, que se había debido a los malos tratos recibidos por las tripulaciones, etc.; pero lo cierto es que por las conveniencias de cada grupo, partido o entidad, los hechos fueron manejados en formas diferentes, de manera que les permitiera llevar aguas a sus respectivos molinos.

VISION HISTORICA DE LOS FRANCESES EN VALPARAISO.

Jorge Garín Jiménez.

En los inicios del siglo XVIII, la designación del príncipe francés Felipe de Anjou como Rey de España llevó a las dos potencias vecinas a una alianza frente a los ingleses y holandeses. Y, con el fin de fortalecer tal acuerdo tres reales cédulas otorgaron facilidades a los marinos franceses para que entrasen en los puertos chilenos a defender este reino.

Este país era la puerta del Océano Pacífico y había que mantenerlo clausurado tanto a piratas y a corsarios enviados por las potencias enemigas para depredar u ocupar sus territorios. Pronto llegaron los navios franceses a cumplir su misión defensiva y, con ello, a buscar como financiar los numerosos gastos de tal acción. La fórmula fue instalar un activo comercio desde Concepción hasta Guayaquil, concediendo el Rey Luis XIV a los armadores de Saint- Malo de la Bretaña francesa el permiso exclusivo de tal actividad en estas costas.

Pronto llegaron a Valparaíso . Existe un relato de un comerciante abordo del navio "Comte de Toulouse" en 1707 : "...amable acogida dieron las autoridades coloniales... festejamos al gobernador; brindamos por la salud de los reyes de Francia y España; nos hicimos mutuos regalos y todos quedamos muy contentos". El lapso comprendido entre los años 1711 y 1714 marcó el apogeo del tráfico francés en el Mar del Sur; pero hasta 1724 va en grado decadente; porque la competencia entre los propios marinos por expender sus mercaderías y la saturación por la extraordinaria abundancia producida en el mercado, determinaron la baja de los precios y trajeron la quiebra.

Sólo continuarían los contrabandistas hasta que llegó la revolución francesa.

Hay que apreciar a los marinos que se fueron quedando, siendo algunos de sus apellidos: Des Granges, Gauthier, De la Villebare, Pichart, Fleury, Chomel, Tolmont, De Russy, Pertiere Espichard, Des Carteri, Riviere, Prieur, Rochet, La Toullerie, Des Cartes, Buzat y muchos más que se radicaron especialmente en el sector del Almendral y cuyos apellidos han evolucionado a tal punto que es casi imposible reconocer su procedencia.

Datan de esa época las primeras observaciones verdaderamente científicas sobre el suelo de Chile y sobre sus producciones. Sus autores fueron el religioso Luis Feuillée y el ingeniero militar Francisco Amadeo Frezier, los que estuvieron en Valparaíso, el primero en febrero de 1708 para levantar un plano de la bahía y una vista panorámica del puerto con sus fortificaciones; además fijar su situación geográfica y ampliar sus conocimientos de astronomía e historia natural. Su trabajo científico fue publicado en tres gruesos volúmenes (1714 y 1725) llamados "Journal des observations physiques, mathématiques et botaniques, faites par l'ordre du Roi sur les cortes orientales de l'Amerique Meridionale, et dans les Indes, depuis l'année 1707 jusque en 1712" 2 vol.en 4º. Paris, 1714; en su misión a Chile el oficial Frezier debía estudiar estas costas para su mejor defensa

militar a fin de preservarlas de una invasión. Su trabajo en Valparaíso y alrededores lo realizó desde fines de septiembre de 1712 y en mayo del año siguiente continuó al norte. Su obra se tituló "Relation du voyage de la Mer du Sud aux cotes du Chili, du Pérou et de Bresil, fait pendant les années 1712, 1713 et 1714, par M.Frezier, Ingenieur Ordinaire du Roi. Ouvrage enrichi de quantité de Planches et Taille-douce". (En dos volúmenes,) destacó por las descripciones y por sus cartas geográficas de partes de la costa en favor de la navegación, como por planos y vistas de ciudades; asimismo, mostró sus conocimientos de la botánica y de la zoología, según él "en las más ricas colonias del mundo".

Otros franceses recordados como primeros porteños fueron Santiago Doublet (Dublé) armador del Havre, que vino a Chile en 1713 en el navío de su propiedad "Saint Jean Baptiste". Llegó a Concepción pero se casó en Valparaíso; En 1721 se constata que Nicolás Girardin era el comandante del "Aguila Volante" listo en la bahía para darse a la vela hacia Europa por cuenta del Rey francés de España, su Majestad Felipe V; Francisco Lorient vivía en la caleta por 1726. y se sabe que fue comisionado por el gobernador para iniciar estudios y trabajos de la canalización del río Maipo. Juan Gersy, nacido en Tolosa y casado en España, se dedicó al comercio en Valparaíso en el último tercio del siglo XVIII; Noé de Bartolomé residía allí por 1763 y era el único carpintero y calafate de navios; el marino marsellés Juan Benel llegó en "La Liebre" durante 1761; dos años después teníamos acá al sacerdote Andrés de Bartelon quien vivía todavía en 1805; entre los franceses que desarrollaron la pesca estuvo, desde 1714, el capitán D'Apremont del barco "Saint Charles" y en 1759 el piloto Luis Luisson, de Saint Malo, que después de navegar por toda la costa del país se enriqueció en Valparaíso.

Entre los franceses llegados en las postrimerías del período colonial a esta caleta estuvieron un doctor de apellido Raymondis; un tolonés Lattapiat, un Picard (Picarte) y el marino bordelés Juan José Tortel Maschet quien pasó a constituirse en uno de los mayores forjadores de la Armada de Chile en razón de servir intensamente a la causa de la libertad de su patria de adopción. Fue a sí que en 1813 armó dos goletas suyas para alejar de Valparaíso a las naves del virrey del Perú. Sufrió el destierro en Mendoza y volvió con el Ejército de Los Andes para triunfar en Chacabuco. Luego fue nombrado Capitán de Puerto para, pronto, pasar a ser interinamente el Comandante del Departamento de Marina o sea Comandante en Jefe de la naciente Armada. Entonces, propuso y obtuvo, en 1817, el Primer Reglamento de la Armada en el que se establecían las denominaciones de los grados y empleos de los marinos de guerra y sus sueldos respectivos. Vicuña Mackenna nos manifiesta que este francés gordo, parlanchín y simpático, pero bravo y bullicioso: "en todas partes metía la lengua y la espada" pues era un funcionario activo, cumplidor y, en sumo leal; por eso cuando el vicealmirante Thomas Cochrane pidió se organizara un Arsenal de Marina para abastecer bien a la Primera Escuadra Nacional, no duraron O'Higgins ni Zenteno en nombrarle su primer Comandante; así también, cuando el decidido chileno escocés partió al Perú con la Expedición Libertadora, sus espaldas en Chile quedaron seguras cuando el chileno francés con solo la corbeta "Chacabuco" vigiló nuestras costas. Chile, ya independiente, vio como le servía en el cargo de diputado suplente por Valparaíso y como Comandante de la Brigada de Artillería Cívica de nuestra ciudad. Falleció a fines de 1842 y los marinos chilenos le recuerdan con respeto y cariño.

Otro marino francés decidido por la independencia de Chile fue el contador naval Jean Lorié, todo un valiente ya que estuvo en las primeras líneas de ataque ni más ni menos que en el asalto anfíbio de la localidad y fortaleza costera de Pisco donde murió heroicamente el comandante Jaime Charles, hijo de francés; en la

captura de los fuertes de Corral donde acompañó al destacado militar francés Jorge Beauchef e, incluso, en el abordaje y captura de la fragata "Esmeralda" dentro de la defendida rada del Callao.

En la gran mayoría de estos franceses, como en los que llegaron después, se dio la grata decisión que transcribo: "Excmo. Señor: Juan Bautista Berthaume, oriundo del Reino de Francia, departamento de Calvados, y comerciante de la plaza de Valparaíso, protestando mi más sumiso respeto ante V.E. parezco y digo. "Que desde el año de 1822 residí en la República de Chile y desde entonces estoy decidido a unirme con los naturales de este país, estrechándome con los vínculos de fraternidad por medio de un diploma que me caracterice tal... Mi conducta política y amor a la libertad del país es bien notoria, si V.E. se sirve prevenir que lo acredite". Valparaíso, y agosto 25 de 1827.

Tal patriotismo en pro de una nueva patria también había sido demostrado por numerosos guerreros que sirvieron a Napoleón I. En esta ocasión sólo me remito a mostrar una trilogía de ellos: Benjamín Viel Gometz, Francisco Rondizzoni Cánepa y Leoncio Segnoret Montaigne los que tuvieron hijos porteños en nuestra Armada como fueron los distinguidos oficiales Oscar Viel Toro, Contraalmirante; Francisco Rondizzoni de la Cotera, Capitán de Fragata y, Manuel Señoret Astaburuaga, Contraalmirante. En la vida civil existen otros ejemplos parecidos como fue el caso del marino mercante bretón Augusto Julio De la Motte que llegó a este puerto en 1826 donde se casó con doña Manuela Cortés Alcázar (abuelos del almirante Carlos Jouanne de la Motte) y se estableció con la Casa Le Bris y De la Motte; también fue el caso de la Casa Godefroy e Hijo de Valparaíso la que, con su comercio, se hizo dueña de la isla de Samoa, haciendo circular por la Oceanía su primera moneda: el peso chileno. Parecido fue el nivel comercial de las casa porteña de Henry Bourdon, bien poderosa y de Enrique Dubern, Rejo y Cía, éstos últimos socios de Felipe Santiago del Solar, financiador de las campañas navales. Fue en 1827 que el gobierno chileno aceptó a Charles Le Gentil Du Pont de Larche como agente general del comercio francés en nuestro primer puerto. En esos mismos años vino a Valparaíso como vice-consul de Francia Enrique Masson, quien contrajo matrimonio con la srta. Martina Carrera y quedándose definitivamente en Chile. A continuación, entre los ingenieros se destacó Eduardo Ramón Laval quien fundó una distinguida familia en Chile. Ramón, uno de sus hijos, fue el Director de la Biblioteca Nacional, escritor, profesor y gran ciudadano, quien trabajó en el ferrocarril de Valparaíso a Santiago siendo, luego, profesor de dibujo de la Escuela Naval y ejecutor de diversos trabajos en los fuertes de la bahía. El mismo ejemplo se dio con don Narciso Desmadryl, que llegó en 1845, fundando luego una importante litografía. Su hijo Antonio se casó en Chile y fue el Subdirector de la Escuela Naval en 1858 cuando se educaba en ella el curso de los Héroes. Es importante agregar que el Director era el marino francés Julio Feulliet, de gran experiencia en las escuadras del emperador Napoleón III; entre los empresarios se destacaron Jean Raveau Disoulie, (Antepasado de nuestro capellán e historiador Estanislao Raveau), Adolfo Couve, llegado en 1849, para ser pronto representante de casas extranjeras y Director de la Bolsa de Comercio; Víctor Pretot llegado en 1840; Eduardo Roux, fundador de la compañía francesa "Pompe France" junto con Jean Duprat que fue constructor naval desde 1845 y creador, en su astillero chileno, del primer buque de guerra nuestro y de Sudamérica, la fragata "Constitución"; además de los recordados dos diques flotantes llamados "Valparaíso" y con mister Atkinson, el dique "Santiago". Un familiar ingeniero, construyó en la década del 1880, el muelle Duprat tan famoso en el historial porteño. Con la inauguración en 1888 del Monumento de los Héroes de la Armada, obra del escultor francés Henry Puch, la población se acostumbró a llamarle muelle Prat. Es imposible olvidar al omnipresente

Antoine Dominique Bordes que llegó a fines de la década de 1830 a trabajar en una empresa marítima francesa. Pronto en 1847, con apenas 30 años, formó una Sociedad con el capitán Le Quellec de Burdeos. A la muerte del socio repartió los bienes de la Compañía con la familia del difunto para establecerse en París y formar la Firma comercial de mayor tonelaje en la ruta hacia el Pacífico. A su muerte, los tres hijos continuaron; mas el invento del salitre sintético por los alemanes no pudo evitar la ruina de la firma al quedar Chile sin la posibilidad de comerciar convenientemente su salitre natural. La suerte de dicha Compañía siempre estuvo ligada totalmente con el destino de Chile.

Conviene volver a los años mozos del triunfador Bordes, ya que a Valparaíso llegaron, en esa misma época, los siguientes personajes que se hicieron famosos tanto en el puerto como en todo Chile: El nombre del sabio naturalista Claudio Gay debe pronunciarse entre los franceses a quienes debemos más. A fines de 1828 llegó a Valparaíso como profesor de un colegio que dirigía aquí su compatriota M.Chanis. Algo más de un año después recibió la misión de explorar nuestro territorio nacional a fin de estudiar su geografía, su población, su flora, su fauna y dando a conocer, además, su historia, su comercio, industria y administración pública. Los 28 volúmenes creados por su mano y sabiduría ligan el recuerdo al sabio francés con nuestros primeros progresos modernos. El caso del profesor Jorge Petit fue parecido, ya que ejerció en Valparaíso desde 1849 a 1855 para, a continuación, pasar a una cátedra de la Universidad de Chile.

El otro ejemplo fue el del artista bordelés Raymond Monvoisin que estuvo en Chile entre 1843 a 1845 y desde 1848 a 1857, llegando para detenerse especialmente en Santiago y Valparaíso donde pintó al caballero de abolengo aristocrático o el señor enriquecido de formación liberal; por tal razón, en la amplia galería de este prestigiado francés se muestran hacendados, juristas, políticos, militares, comerciantes y mineros junto a sus esposas e hijos. Fue una valiosa contribución histórica y artística. Antes que él, en 1837, había estado Ernest Le Goupil, el que supo con gracia captar los pintorescos grupos urbanos que ceñían el puerto por lo alto; y, en 1843, Eduard Charton con su esposa, la que abrió una surtida librería; a lo mejor por ello, Charton fue un periodista de la pintura en razón de la belleza y fideidignidad de los paisajes naturales que representaba.

He dejado para cerrar esta visión mínima de la pintura francesa en Valparaíso al artista Augusto Borget que estuvo en Chile, durante 1837, en razón de su siguiente apreciación: "existe un rincón en la tierra donde un viaje por el mundo pudiera terminar, ese lugar es Chile; si alguna vez dejara Francia para vivir en la América del Sud, es a Chile adonde me dirigiría instintivamente...Un cielo claro, el aire saludable, la planicie alegre, la gente benévola y hospitalaria bastaría para que la vida continúe con tranquila placidez y se apague dulcemente".

Y si no se puede residir, por lo menos que sea convivir en alguna ocasión; como la siguiente, durante el 18 de septiembre de 1848 uno de los números de Fiestas Patrias en Valparaíso que se organizaron fueron las primeras regatas realizadas en puertos del Pacífico. Competieron chilenos y franceses de la fragata "Poursivant" concentrándose la lucha por el primer puesto entre éstos y los marineros del vapor "Chile" los que tuvieron el triunfo en sus manos; mas una maniobra de los galos les permitió triunfar; donando, eso si, su premio en dinero al hospital francés del Puerto.

No sólo las competencias deportivas promovieron los franceses sino que, además, hubo varios que difundieron sus danzas de salón y, asimismo, los ritmos europeos de moda como sucedió con Ms. Gelinet en 1855 cuando abrió una Academia de Baile, en la calle de la Aduana, anunciando haber sido "Director de baile de la Corte de Napoleón I". El baile y los poemas románticos produjeron un novelesco romance, iniciado en 1871, entre el marino Luis Julián Viaud de la corbeta "Flora", futuro novelista Pierre Loti, con su bella amada Carmencita, la hermosa porteña que le deleitó con sus canciones y bailes nacionales; pero escuchémoslo mejor a él: "Carmencita vivía en el barrio alejado de los muelles y de los barcos, llamado Almendral. Podía tener de 35 a 36 años y... muy pronto nos hallamos unidos por una íntima amistad, en el más honesto y casto sentido que puede darse a esta palabra. Su fino rostro tenía ojos exquisitos, alargados hasta no tener fin, siendo otro de sus medios de atracción la música porque tenía unos dedos maravillosos. Ejecutaba, sobre todo, a Liszt, de un modo atormentado y delicioso. Pedaleo yo, con frecuencia, habaneras y seguidillas, toda clase de danzas españolas y chilenas. Me dijo pronto: Esta es la zamacueca, la danza del país, ¿No la conocía Usted? ¡ Pues, vamos a bailarla y hasta se la voy a enseñar. Para que todo fuese completo esa noche, hasta se sirvió mate"... La víspera de partir con rumbo a la Polinesia, quise que ella misma bailase... y así se puso a bailar con una gracia aérea y ligera... parecía tan joven... Volvimos a vernos un año y medio después, a mi regreso de la Oceanía. Corta y melancólica escala, antes de partir de regreso para Francia... Supremo adiós. Nos separamos prometiéndonos escribirnos, pero pasaron 23 años. ¡Una eternidad! ¡Esta noche he soñado con ella!

Otro amor tan bello se materializó para el bien de la Humanidad gracias al Hermano Eugenio Eyraud, de los Sagrados Corazones y lo narra el padre Raveau: "Nació en el sur de Francia, al pie de los Alpes, en el pueblecito de Saint-Bonet, hijo de Carlos y de Margarita Gauthier y hermano de 5 Eyraud más. Un hermano mayor le enseñó a ser un verdadero maestro en el arte de trabajar el metal; entonces, con la venia de su madre se fue a la Argentina a trabajar; mas sólo pudo prosperar desde 1849 en la ciudad chilena de Copiapó. Trabajando un día de 1854, vio pasar a dos sacerdotes de aspecto muy francés con quienes conversó y no terminó nunca de conversar, en vida, con los padres Franceses de Valparaíso; incluso fue uno de sus misioneros más santos en la isla de Pascua, en la que desembarcó el domingo 3 de enero de 1864 "Cuando se encontró solo en medio de una multitud que ascendía a unos 1.200 indígenas que daban miedo". Al cabo de algunos meses cierto número de pascuenses sabían bastante bien las principales oraciones y las verdades fundamentales de la religión... Los peligros, las incomodidades, los sufrimientos fueron arrostrados y vencidos con valentía y resolución indomables. Por algo era un típico campesino francés de la primera mitad del siglo XIX, con las sanas costumbres y el sólido buen sentido característico de su tierra y su época, con su amor y su culto por la vida familiar y el trabajo, riquísimo patrimonio de esa época. El testimonio de su obra como hermano junto al sacerdote Hipólito Roussel fue del capitán de una nave: "Maravillado estoy al ver que la paciencia y el trabajo de dos hombres han podido realizar en tan pocos meses. Ahí donde sólo creía hallar una pobre cabaña mal cerrada, he descubierto edificios bien instalados, cerrados con muros y verjas, una capilla sonriente de flores, un galpón, un jardín, terrenos cultivados y plantados. Vi la iglesia llena, ví a esos indígenas, que meses antes recibían a pedradas a los extranjeros, rezar ahora de rodillas nuestras más hermosas oraciones en lengua canaca, en francés y en latín".

Estaban muy lejos los días en que Eugenio Eyraud cavaba pozos profundos para encontrar agua, o hacía largas caminatas para traerla, o levantaba viviendas y capillas; es que estaba impregnado de la tuberculosis que lo

mataría. Entregó su alma a Dios el 19 de agosto de 1868 siendo sus últimas palabras "¿Todos mis alumnos han sido bautizados? Tenía 48 años y sus restos descansan entre los hijos pascuenses de su patria adoptiva.

Esta acción de los padres franceses en nuestra isla de Pascua impulsó a Monseñor Verdier, obispo de Papeete, a convencer a sus habitantes que aceptaran la protección oficial de Chile; así lo aprobaron soberanamente por lo que nuestro país procedió a tomar posesión de la isla el domingo 9 de septiembre de 1888, ante la presencia del Comandante Policarpo Toro que había participado por medio de las cancelaciones y gestiones más importantes.

Idéntico apostolado efectuó sor Agustina, monja francesa, que consagró gran parte de su vida a la atención de los enfermos del Hospital Naval durante las tres décadas iniciales del presente siglo. Nuestra República la condecoró con "El Orden al Mérito".

En cuanto a los paisajes urbanos de Valparaíso, arquitectos franceses no faltaron; entre ellos Emil Jecquer, quien participó en los trabajos de la iglesia parroquial porteña; Pierre Cluxeau que construyó la iglesia del Espíritu Santo entre 1844 y 1855; la bellísima iglesia de los Padres Franceses de Valparaíso (Porque también los hay en su colegio de Viña del Mar; caso similar con las Monjas Francesas en ambas ciudades prestigiando la educación porteña junto al College Francais de Valparaíso, hoy Liceo Jean D'Alembert, del educador viñamarino y decidido revitalizador de la Colectividad Francesa junto a su Sociedad de Beneficencia en la actual Maison de France, Ms. Jacques Lucas Tasker) decíamos que la iglesia de los Padres Franceses fue diseñada por Lucien Henault y construida entre 1868 y 1874. De su vecino colegio han salido importantes figuras de su historia nacional ya que los franceses llegaron a ser una colonia de gran importancia y muy numerosa a tal punto que le discutieron la primacía a los organizados y poderosos ingleses. Debido a ello crearon, en 1878, el "Círculo Francés", donde se desarrollaba una intensa vida social. Producto de siniestros, que destruyeron los documentos de su historial, se vio obligado el Círculo a trasladarse a otras tres sedes captándose en las colecciones de las Revistas "Sucesos" y "Zig-Zag" su importancia y la de su formadora, la activa y brillante Colectividad Francesa de Valparaíso de dos siglos.

La unión social de los franceses en Valparaíso había comenzado en julio de 1848 cuando se reunieron los residentes en este puerto para acordar la fundación de una "Sociedad de Beneficencia" y para llevar a su debido fin esta resolución se nombró una comisión encargada de redactar un reglamento y recoger las subscripciones. A más de 150 integrantes ascendió su número, contando con fondos más que suficientes para hacer frente a las atenciones. Su objeto era amparar y socorrer por todos los medios posibles a los compatriotas con necesidades. La comisión quedó presidida por el Doctor Pretot.

Un lustro después empezaron los varones de la numerosa colectividad francesa, compuesta por no menos de 800 socios, a integrarse a todo proyecto que preservara los adelantos de Valparaíso para llegar a ser gran ciudad como activo puerto. Por eso, en junio de 1856 se decidieron por formar una Compañía de Bomberos que fuera francesa en tradiciones, idioma, reglamento y uniforme. Para ello, el día 1º se reunieron 120 de ellos en los salones de la Bolsa de Comercio bajo la presidencia de don Eduardo Roux a fin de declarar la constitución de la "Pompe France"; el uso del uniforme de los bomberos de París y poner pronto en

conocimiento de la flamante "Asociación de Incendios de Valparaíso" su solicitud de ingreso a tan prestigiada Institución, la que les ordenó que con tantos Voluntarios formaran mejor dos compañías: la "Pompe France" y los "Sapeurs Pompiers", aún existentes.

Ms. Roux agradeció a todos los Voluntarios fundadores su humanitaria decisión y propuso, al final, que el lema de la Compañía francesa fuese "Honor y Abnegación", idea que fue aceptada por aclamación general. En el cuartel de la "Pompe France" está en un cuadro la lista de esos fundadores y en el Archivo Nacional, en uno de los Volúmenes del Fondo Ministerio de Hacienda, una lista aún mayor sobre "Los Franceses en Valparaíso, agosto de 1860. Matrícula de las Casas de Comercio i demás establecimientos sujetos por la ley al pago de la contribución de patentes". En ella, ubicados en barrios de la gran ciudad y por el rubro de sus actividades, llegué a contar 174 empresas francesas.

Y los hubo muchos entre los que llegaron a una cúspide muy lograda en nuestro país; pero el espacio de tiempo me obliga ya a obviar apellidos y a reducir sus aportes; sólo cometeré la disgresión de nombrar a aquellos bomberos que llegaron a los cargos de oficiales superiores del Cuerpo más antiguo de Voluntarios en Chile: Raymond Deves; Humberto Landi Lespinasse y Pablo Foucher Gaete, los tres, Superintendentes; Raoul Despouy Quemsted: Comandante y Francisco Le Dantec, Director de la Compañía y periodista Director de El Mercurio de Valparaíso durante largos años.

En este grupo también un apóstol en la educación que imparten los padres franceses y la Universidad Católica de Valparaíso: don Andrés Aninat De Viale Rigo.

Numerosos fueron los descendientes de franceses que acudieron a defender a Chile durante la Guerra del Pacífico; ya eran franco chilenos que luchaban por su país natal; también fueron sus descendientes a defender la Francia de sus antepasados durante las dos guerras mundiales. Es así que hasta hoy existe en Chile la "UNION NATIONAL DES ANCIENS COMBATTANTS" que les reúne con los miembros de todas las colectividades francesas cada 11 de Noviembre, el día Aniversario del Armisticio de la 1ª Guerra Mundial.

De la misma forma se reúnen cada 14 de julio, en forma pública y solemne, junto a la Columna de Francia, inaugurada en 1910 en la avenida del mismo nombre, los franceses, sus descendientes y todos los amigos. Los mismos que se reúnen cada mes en la Maison de France, como sucesora del histórico Círculo Francés, para revisar la marcha de la Colectividad; para planificar las ayudas que aporta la Sociedad de Beneficencia a las Hermanitas de los Pobres y a otras obras de caridad; a idear proyectos conjuntos con la "Pompe France" y a difundir la Cultura a través del Liceo Jean D'Alembert de Reñaca o para unirse con otras instituciones del país en acciones comunes que estén al servicio de este país de gente tan generosa y hospitalaria.

Despidámonos con una sonrisa, acordándonos o sorprendiéndonos al saber que la pirotecnia que se desata cada 31 de Diciembre, aquí cerca en el espigón, fue una tradición porteña que inició monsieur Pierau al recibir 1873 con un vaso de vino que, en medio del entusiasmo popular no alcanzó a reconocer como francés o chileno. ¡Para el caso, dijo el francés, ambos tienen la misma calidad!

IMPRESO Y DISEÑADO EN LA UNIÓN REUNIDA DE LOS HERMANOS 472 CALLES



Vauparaiso 1830
E. Duimont
Copia de una litografía de Japón
Archivo y Biblioteca Histórica de la Armada