

# *La Marina en la historia de Chile*



TOMO I  
*Siglo XIX*

*Sudamericana*

## Capítulo I

### *Un pueblo de espaldas al mar*

*Es Chile norte sur de gran longura,  
costa del nuevo mar, del Sur llamado,  
tendrá del leste a oeste de angostura  
cien millas, por lo más ancho tomado;  
bajo el polo Antártico en altura  
de veintisiete grados, prolongado  
hasta do el mar Océano y chileno  
mezclan sus aguas por angosto seno.  
Y estos dos anchos mares, que pretenden,  
pasando de sus términos, juntarse,  
baten las rocas, y sus olas tienden,  
mas esles impedido el allegarse;  
por esta parte al fin la tierra bienden  
y pueden por aquí comunicarse.*

*La Araucana, Primera parte, canto I.*

#### GENEALOGÍA DE UN DESINTERÉS

Desde sus orígenes y durante la mayor parte del período colonial Chile vivió de espaldas al mar. De ahí que al emanciparse de España careciera de la visión y experiencia necesarias para impulsar una actividad marítima acorde con su realidad océano-política.

Aunque el primer contacto de un europeo con lo que sería nuestro territorio lo tuvo Hernando de Magallanes en 1520 y, a pesar de ser el mar el camino que unía a la Corona con sus posesiones de América, Carlos V y sus sucesores no fueron capaces de generar una mentalidad

marítima ni de potenciar al mar como fuente de vida y recursos. Lo que predominó más bien fue una mentalidad castellana, centralizadora y continental que hacía de España una tierra de “mar adentro”, donde Castilla era el centro y El Escorial el faro, símbolos ambos de la concepción que presidió la empresa de ultramar. De hecho, sin comprender la enorme riqueza que le podía dar el dominio del mar, la corona española comprometió sus medios y energías en guerras por el predominio europeo, que terminaron por consumir sus recursos y extenuar su espíritu. Esta falta de visión permitió que otras potencias como Inglaterra y los Países Bajos desarrollaran —sin mucha competencia— su potencial marítimo, terminando por relegar a España a un segundo plano entre las naciones rectoras del mundo.

En efecto, el fracaso de la Invencible Armada de Felipe II frente a los ingleses en 1588 y el resultado también negativo en la batalla naval de Las Dunas ante los holandeses en 1639, fueron hechos negativos para las aspiraciones hegemónicas de España. En breves palabras significaron la pérdida de su supremacía marítima y el término de la seguridad para los barcos españoles en el Atlántico y en el Pacífico. De aquí en adelante la decadencia del imperio español se hizo evidente. Sobrepasada en superficie por Francia —eje de la política continental durante los siglos XVII y XVIII— y por Inglaterra —dueña de los mares— España fue progresivamente encerrándose en sí misma y en su imperio.

Si bien los Borbones —que llegaron a gobernar España a comienzos del siglo XVIII— intentaron revertir esta situación y se preocuparon de poner nuevamente el mar en el centro de gravedad de sus políticas, los esfuerzos llevados a cabo fueron tardíos y no lograron los efectos esperados. Ni las reformas introducidas en el ejército ni la reconstrucción de una escuadra profesional fueron

suficientes frente al considerable poderío militar y naval ya consolidado por sus adversarios. La permanencia de una estrategia defensiva y la construcción de naves pesadas y poco maniobrables jugaron también en su contra. Mientras los ingleses fortalecían una doctrina ofensiva aprovechando en alto grado la artillería, los españoles mantuvieron la táctica del abordaje. Además los buques españoles nunca se convirtieron del todo en unidades de combate. Más bien eran plataformas para transportar soldados, los cuales tenían un mando diferente del de los marineros que manejaban la artillería. Así, a diferencia de los ingleses, en que las artes de la navegación y la guerra eran una misma cosa, marinos y soldados españoles sólo desempeñaban su oficio, y la indisciplina y la rivalidad entre ambos hizo fracasar más de una expedición. De tal forma, ni la superioridad numérica, ni la famosa disciplina de las tropas españolas, ni su habilidad táctica para el combate cercano evitaron, en definitiva, que Inglaterra les arrebatara el comercio americano y luego el predominio oceánico mundial.<sup>1</sup> El desastre de Trafalgar de 1805 fue la culminación del proceso de deterioro marítimo iniciado a fines del siglo XVI por España, proceso que se vio reflejado en sus colonias de ultramar.

Desde otra perspectiva la falta de una visión oceano-política por parte de la corona española se manifestó en la carencia de una actitud contundente y comprometida con respecto al océano Pacífico. En líneas generales la preocupación por el mar se redujo prácticamente al intento de controlar comercial y militarmente el estrecho de Magallanes, sin mayor inquietud por explorar

<sup>1</sup> James J. Tritton, "Doctrina en la Armada española" y "Doctrina y táctica en la flota británica", en *A Doctrine Reader* (Lecciones sobre doctrina). Traducción especial de uso exclusivo para la Armada de Chile, Academia de Guerra Naval, 1996, pp. 99-109 y pp. 1-28, respectivamente.

el océano en toda su inmensidad.<sup>2</sup> Con todo, cuando algunas expediciones se aventuraron en sus aguas, los resultados fueron más bien modestos. No deja de ser sintomático, por ejemplo, que Hernán Cortés —después de la conquista de México y vislumbrando el comercio con Asia— no recibiera el apoyo de los reyes para recorrer e internarse en dicho océano y que, posteriormente, las exploraciones llevadas a cabo allí no tuvieran mayor continuidad. De hecho, después del asentamiento de la dominación española en Filipinas en 1565, no se emprendieron reconocimientos de importancia y si bien esporádicamente se descubrieron algunas islas como las Salomón, Carolina, Guam y Nueva Guinea, no hubo intención de poblarlas por parte de la Corona.<sup>3</sup> Por otra parte, el esfuerzo que desde Chile realizaron Juan Jufré y Juan Fernández por llevar a cabo un reconocimiento más profundo del Pacífico en 1575 —un año después del descubrimiento del archipiélago homólogo— se vio frustrado, pese a que, al parecer, lograron llegar a las costas de Nueva Zelanda. Aquella notable hazaña que podría haber rendido importantes beneficios para España, terminó en nada ya que el deseo de los descubridores de mantenerlo en secreto, la muerte de uno de ellos y la desidia posterior de la corona —que conoció los antecedentes sin impulsar un nuevo reconocimiento— permitió que en 1642 aquellas islas fueran redescubiertas por un navegante holandés.<sup>4</sup> De esta manera el Pacífico

<sup>2</sup> Sergio Villalobos R., *Para una meditación de la Conquista*, Santiago, Universitaria, 1980, p. 97. La obsesión de los conquistadores por el estrecho llevó a la Corona, en 1554, a ampliar la gobernación hasta allí.

<sup>3</sup> Sergio Villalobos R., *Historia del pueblo chileno*, Santiago, Zig-Zag, 1983, tomo II, pp. 276-277.

<sup>4</sup> Mario Barros van Buren, "La actividad naval del Reino de Chile", en *Revista de Marina*, N° 816, septiembre-octubre, 1993, p. 5.

se convirtió para el Imperio en una vastedad desierta, apenas utilizado para el comercio local.

En contradicción con su realidad geográfica la relación del reino de Chile con el mar no fue muy distinta a la que tuvo el imperio con éste. De una u otra manera los castellanos hicieron prevalecer su mentalidad continental, siendo muy escasos los gobernadores que durante el período colonial mostraran un interés mayor por los asuntos marítimos. Incluso uno de ellos, Luis Muñoz de Guzmán (1802), había seguido la carrera naval y fue jefe de la Escuadra Real en 1789. A ello habría que agregar que ni los pueblos originarios asentados en nuestro suelo ni los conquistadores españoles llegados a él tuvieron vocación marítima. Sólo fueron los nortinos —obligados por la aridez del desierto— y los indígenas del extremo sur —por el fraccionamiento continental— los que desarrollaron su vida en las costas. Los habitantes de la zona central —mayoritariamente mapuches— no tuvieron la necesidad de aventurarse hacia el océano, ya que la abundancia de la vegetación y de la fauna, la seguridad que les daba el entorno geográfico del propio valle y la holgada densidad demográfica en esa área les permitió sobrellevar sin mayores sobresaltos una vida apacible. Por otra parte, el escaso desarrollo técnico de los changos en las actuales regiones de Tarapacá, Antofagasta y Atacama; de los cuncos en el canal de Chacao; de los chonos o alacalufes más al sur y de los yaganes en el estrecho de Magallanes redujo sustantivamente su experiencia marítima a una pesca sencilla y cercana al litoral, sin que nada los impulsara a aventurarse hacia la inmensidad desafiante del mar. De todos estos pueblos el más numeroso y el que más trascendió en la mentalidad e imaginario colectivo republicano fue, sin duda, el de los mapuches que, como

su nombre lo indica, eran “hombres de la tierra” que se desarrollaron en torno a actividades agropecuarias.<sup>5</sup>

Por su parte la mayoría de los españoles que llevaron a cabo la conquista y los que posteriormente se asentaron en el Chile colonial provenían del centro-sur de la península y en menor grado del nororiente. Entre castellanos y extremeños las actividades marítimas eran desconocidas y la orientación al mar de Andalucía no se tradujo posteriormente en un gran despliegue de esas tareas por parte de los andaluces en Chile. Poco a poco todos ellos fueron estableciéndose preferentemente en el valle central, donde el clima benigno y las extensas y fértiles superficies de terreno permitieron la constitución de la hacienda como la principal unidad productiva del siglo XVII y del latifundio tradicional en el siglo siguiente. La zona central —entre Copiapó y el Biobío— se convirtió así en el polo del abastecimiento normal de alimentos, posibilitando la creación de incipientes núcleos urbanos y la concentración de un mayor número de población mestiza. Alejada de la zona de conflicto con los mapuches la región central fue la palestra natural del despliegue de las redes de circulación, comercio y administración.<sup>6</sup> Esta estructura rural se proyectó sobre la mentalidad del habitante y se manifestó claramente en un fuerte apego al terruño, transmitido de generación en generación en desmedro de lo marítimo. Sólo a mediados del siglo XVIII comenzó a pesar en la

<sup>5</sup> Ver Sergio Villalobos R., Osvaldo Silva G., Fernando Silva V. y Patricio Estellé M., *Historia de Chile*, Santiago, Universitaria, 2000, p. 49. Carlos López Urrutía, *Breve historia naval de Chile*, Buenos Aires, Francisco de Aguirre, 1976, pp. 5-8.

<sup>6</sup> Sergio Villalobos R., *Historia del pueblo...*, Santiago, 1983, tomo I, pp. 136-137; Hernán García Vidal (editor), *Chile, esencia y evolución*, Santiago, Instituto de Estudios Regionales de la Universidad de Chile, 1982, p. 67.

composición de la elite local el aporte vasco —el pueblo marítimo por excelencia de España—, pero aquí, en esta tierra, esa vocación ancestral no logró impregnarse con la fuerza necesaria ni desarrollarse en plenitud.

En el plano económico la forma en que la metrópoli se relacionó con Chile y la actitud más bien pasiva de las elites criollas en materia empresarial tampoco cooperaron al desarrollo de una conciencia marítima. Las restricciones comerciales impuestas por la Corona —excepto en los últimos treinta años coloniales—, la escasa producción de nuestros suelos y la relativa dependencia respecto de las decisiones e intereses del virreinato del Perú deprimieron el potencial espíritu mercantil de los criollos, los cuales a su vez fueron negligentes a la hora de enfrentar en forma emprendedora y competitiva los desafíos.

Para Chile la idea de mar se circunscribió principalmente a la ruta mercantil Valparaíso-El Callao, sin intentar ampliar los horizontes. De hecho, cuando la coyuntura favoreció a los productores de trigo con un mercado “cautivo” como era el peruano, siguieron siendo naves de ese virreinato las que controlaron el comercio. Más tarde, cuando se produjo la liberalización de éste, y la gobernación planteó la creación de una flota “chilena” que llegara hasta Panamá para enfrentar el poder de compra monopolístico de los navieros peruanos y bodegueros porteños, los comerciantes del reino dejaron morir la iniciativa.<sup>7</sup>

Quizás esta falta de ímpetu para posesionarse del mar y aprovechar sus recursos productivos descansó también en el temor que provocaron durante los tres siglos coloniales las incursiones de piratas y corsarios mayoritariamente

<sup>7</sup> Gonzalo Vial, Patricia Arancibia y Álvaro Góngora, *La Sudamericana de Vapores en la historia de Chile*, Santiago, Compañía Sudamericana de Vapores, 1997, p. 10 y siguientes.



ingleses y holandeses por las costas chilenas y del Pacífico en general. Si bien en términos generales los daños que éstos produjeron no fueron cuantiosos la presencia de naves extranjeras y su anuncio o el rumor de que rondaban por las cercanías alteró el ritmo de vida de los habitantes costeros y provocó inseguridad en el flujo comercial. Vale la pena recordar que tras la expedición de Francis Drake en 1578 —quien logró sembrar el pánico en todo el Pacífico— llegaron a las costas chilenas los ingleses Cavendish, en 1587 y 1592, Merrik y Chidley, en 1590, y Hawkins, en 1594, el cual, pese a sus caballerosas maneras, no se abstuvo de saquear Valparaíso.

Luego aparecieron los holandeses, encabezados por los hermanos De Cordes, que asolaron la isla de Chiloé en 1600,<sup>8</sup> seguidos por Van Noort, que atacó algunos barcos en el puerto de Valparaíso el mismo año; Spilbergen, que asoló la isla Santa María en 1615, y Le Maire y Schouten, que al año siguiente descubrieron el Cabo de Hornos, segundo paso interoceánico. Este descubrimiento, comprobado tres años más tarde por la corte madrileña por medio de una expedición, terminó por desbaratar el sueño español de controlar la comunicación Atlántico-Pacífico. A las anteriores sucedieron las irrupciones de los holandeses L'Hermite a la isla Juan Fernández, en 1623; Brouwer, que atacó Chiloé en 1643, y Narborough y Wood, en 1670.

Por su parte los piratas ingleses del Caribe, aun cuando actuaban en forma independiente, formaban parte de la agresión del imperio británico a las colonias hispano-americanas durante el siglo XVII: Sharp se apoderó de

<sup>8</sup> Fue el primer contacto entre los holandeses y la población aborigen de Chiloé, estableciéndose entre ellos una alianza natural con el objetivo de atacar Castro y derrotar a los españoles.

Coquimbo y La Serena en 1680, y Swan y Davis asaltaron los mismos lugares en 1686. Incluso ya entrado el siglo XVIII, en 1720, el británico Shelvocke atacó, sin éxito, la ciudad de Concepción.<sup>9</sup>

El peligro que significaban estas incursiones obligó a los gobernadores a estudiar estrategias que les permitieran defenderse. A falta de fuerzas navales propias, y siguiendo de uno u otro modo el criterio continental imperante en las fuerzas armadas españolas, adoptaron como política el despliegue —a lo largo del litoral— de tropas militares en posiciones defensivas, fortificando los accesos a los puertos más importantes. También movilizaron sus naves, aunque sin intentar disputar o buscar el dominio del mar, fórmula que hubiera permitido proteger el territorio y, más importante todavía, manejar las extensas y vitales líneas de comunicación marítima para desarrollar con efectividad el comercio.

Con todo se debe tener presente que la principal amenaza para la población criolla no provenía del mar, sino del interior y específicamente del sur del Biobío. Ello implicó que gran parte de los contingentes militares, como también los recursos financieros, se destinaran a tierra y que la actividad marítima se limitara a complementar y apoyar una campaña eminentemente terrestre.

Por último el secreto con que la Corona española manejó el conocimiento geográfico de su imperio entorpeció la formación de una elite criolla enterada y consciente de su realidad geopolítica general, más aún de la marítima. Sin ir más lejos, y sólo como ejemplo de lo anterior, en

<sup>9</sup> Padre prior Gabriel Guarda (O.S.B.), "El sistema defensivo del Pacífico sur", en *Memorial del Ejército de Chile*, N° 417, tercer cuatrimestre, 1984, p. 118. Los franceses no alcanzaron las aguas del reino de Chile aunque sí asolaron las de más al norte entre fines de ese siglo y el siguiente (Gennes en 1696, Beauchesne-Gouin en 1699 y Marcan en 1713).

1790 el joven Bernardo O'Higgins, en sus estudios superiores del Colegio de San Carlos de Lima, no recibió ninguna formación vinculada con la geografía: era un tema tabú, tratado con verdadero sigilo, quien sabe si por temor a que se infiltraran datos estratégicos clave para el enemigo.<sup>10</sup> Este simple hecho, sumado a la deficiente formación técnica de la educación hispánica comparada con la británica, impidió que se desarrollaran intereses relacionados con la actividad naval y que muy pocos vieran a la Marina como una opción profesional.

En definitiva Chile era un territorio pequeño, marginal e infortunado de un imperio que no supo aprovechar en forma eficaz el hecho de estar próximo al océano más extenso del mundo. Sin embargo, pese a que durante los tres largos siglos coloniales la tendencia fue a encerrarse en el interior, es posible descubrir en el período ciertos rasgos de actividad marítima, que en mayor o menor grado constituyen los antecedentes de nuestra historia naval.

#### LA ACTIVIDAD MARÍTIMA EN LA GOBERNACIÓN

En líneas generales el escaso quehacer marítimo en el Chile pre independentista se desarrolló en torno a dos áreas específicas: aquella vinculada al apoyo logístico, la defensa y las exploraciones de nuevos territorios para ampliar los dominios de la gobernación, especialmente en la zona austral, y el comercio, centrado en la ruta entre Valparaíso y El Callao.

Si bien tanto el descubrimiento como la conquista y colonización del territorio llevadas a cabo por Almagro y

<sup>10</sup> Sergio López Rubio, "Visión geopolítica del libertador O'Higgins sobre la región austral de Chile", en *Memorial del Ejército de Chile*, N° 400, 1979, p. 7.

Valdivia fueron una operación eminentemente terrestre y que la pobreza y riesgos de la empresa no permitieron una acción marítima paralela, las escasas naves que en un comienzo provinieron de Perú se constituyeron en elementos clave para mantener los esfuerzos fundacionales: de hecho permitieron el desplazamiento de hombres, pertrechos y provisiones como también las comunicaciones con Lima.

Los primeros movimientos por mar desde Perú hacia Chile se remontan a Diego de Almagro. Éste equipó tres barcos para reforzar su exploración hacia el sur, que zarparon desde El Callao en enero de 1536. El desconocimiento del litoral por parte de sus pilotos, que jamás habían surcado estas aguas, hicieron que éstos optaran por navegar sin separarse de la costa, luchando contra la corriente de Humboldt y contra los vientos del sur propios del verano. Sólo una nave, el *Santiago*, pudo cumplir su cometido de reabastecer a las tropas, haciendo contacto con los hombres de Almagro a la altura de Los Vilos.<sup>11</sup> Siguió avanzando hacia el sur reconociendo la costa, pero debido a su deficiente estado no logró llegar más allá de Quintero, nombre que se dio a la bahía en honor al piloto que la comandaba. Las otras dos naves —agotadas la estopa y la brea— empezaron a hacer agua y no pudieron avanzar más allá de Arica.<sup>12</sup>

Aunque con lentitud fue sin embargo con Pedro de Valdivia que se iniciaron las primeras actividades marítimas en nuestras costas del Pacífico. Si bien en 1540 éste se dirigió a conquistar el territorio sin ningún apoyo naval,

<sup>11</sup> Rafael Hernández Ponce, Ricardo Coujoumdjian Bergameli, "Visión histórica del Chile Indiano", en Claudio Collados Núñez (editor), *El poder naval chileno*, tomo I, Valparaíso, Revista de Marina, p. 48.

<sup>12</sup> Francisco Encina, *Historia de Chile*, Santiago, Ercilla, 1983, tomo I, p. 113.

el afianzamiento de su empresa de conquista se debió principalmente a los refuerzos que le llegaron vía marítima desde Perú. En efecto el ingreso a Valparaíso en septiembre de 1543 del *Santiago*, cargado de ropa, armas y municiones, hierro y unas cuantas botijas de vino, fue la salvación para Valdivia y sus hombres, quienes llevaban casi tres años sin recibir ningún auxilio desde el Perú, habiendo tenido que sufrir la destrucción de Santiago por los indígenas y un período de angustiosa resistencia en condiciones materiales desesperadas. La nave había sido despachada desde Lima por un socio de Valdivia, Lucas Martínez Vegaso, luego de enterarse por boca de Monroy —que había ido por tierra en busca de auxilio— de la dramática situación en que se encontraba el conquistador. Ocho meses después, en junio de 1544, un nuevo refuerzo llegó a través del galeón *San Pedro*, enviado desde el Perú por el gobernador Vaca de Castro.<sup>13</sup>

El *San Pedro* venía capitaneado por un perito marino genovés, Juan Bautista Pastene.<sup>14</sup> De acuerdo a la descripción que hace el propio Valdivia era un hombre “muy práctico de la altura y cosas tocantes a la navegación y uno de los que mejor entiende de este oficio, de cuantos navegan esta mar del sur, persona de mucha honra, fidelidad y verdad”.<sup>15</sup> Nombrado por éste como

<sup>13</sup> En abril de 1544 había recalado en las costas de Copiapó otro navío enviado desde el Perú, que fue atacado por los indios. Los sobrevivientes siguieron al sur, varando en la desembocadura del Maule, donde fueron asesinados y el barco quemado. Ver Francisco Encina, *Historia de...*, *op. cit.*, tomo I, p. 162 y Sergio Villalobos R., *Historia del pueblo...*, *op. cit.*, tomo I, p. 191.

<sup>14</sup> Ver Juan Barría González, “Juan Bautista Pastene, primer almirante del mar chileno”, en *Revista de Marina*, N° 823, noviembre-diciembre, 1994.

<sup>15</sup> Carta al emperador Carlos V, La Serena 4 de septiembre de 1545, en Pedro de Valdivia, *Cartas de relación de la conquista de Chile*, Santiago, Universitaria, 1970, p. 38.

su teniente general en el mar, Pastene fue el primero que ostentó este grado en el reino de Chile. Junto con transportar un cargamento de mercaderías Pastene traía como misión ponerse en contacto con Valdivia, auxiliarlo con armas y rechazar cualquier amago de invasión francesa, dados los fuertes conflictos y rivalidades existentes en ese momento en Europa entre Carlos V y Francisco I de Francia.<sup>16</sup>

A diferencia del *Santiaguillo* el *San Pedro* no era sólo un buque de transporte. Fue, de algún modo, la primera unidad de combate que estuvo a disposición del reino para la defensa de sus costas, aunque para Valdivia la posibilidad de que se usara con esos fines, era muy remota.<sup>17</sup> De hecho cuando Valdivia le escribe al emperador el 4 de septiembre de 1545 le señala que ha recibido “el pregón real de la guerra contra Francia, de que me holgué estar avisado”, agregándole que “podemos vivir bien seguros en estas partes de franceses, porque mientras más vinieren más se perderán”.<sup>18</sup> Es cierto que había mucho de optimismo en las palabras del conquistador, pero sin duda que la presencia del *San Pedro*, del cual podía disponer, y la circunstancia de contar con un marino experimentado como Pastene, le debe haber infundido la tranquilidad necesaria para continuar —sin mayores sobresaltos externos— con el objetivo de su empresa de conquista.<sup>19</sup>

Antes de la llegada de las dos naves mencionadas, y sólo meses después de la fundación de Santiago, Valdivia

<sup>16</sup> Diego Barros Arana, *Historia jeneral de Chile*, Santiago, tomo I, Rafael Jover editor, 1884, p. 262 y siguientes.

<sup>17</sup> Carlos Keller, “Don Pedro de Valdivia, creador de la Armada Nacional”, *Revista de Marina*, N° 678, septiembre-octubre, 1970, p. 626.

<sup>18</sup> Carta al emperador Carlos V, La Serena 4 de septiembre de 1545, en Pedro de Valdivia, *Cartas de relación...op. cit.*, p. 38.

<sup>19</sup> Diego Barros Arana, *Historia jeneral de... op. cit.*, tomo I, p. 264.

había captado la importancia de contar con alguna embarcación que le permitiera romper su aislamiento y mantener contacto con Perú. Necesitaba enviar noticias, algo del oro que se estaba explotando en Marga Marga y solicitar más hombres y elementos para expandir su conquista. Fue su motivación para que en julio de 1541, por primera vez en nuestro territorio, ordenara construir un bergantín.

De acuerdo a la realidad de la época improvisar un astillero no era una empresa muy difícil y bastaba la presencia de un “carpintero de ribera”, buena madera y una playa apropiada para varadero.<sup>20</sup> El sector de Concón —en la desembocadura del río Aconcagua— ofrecía entonces esas condiciones.<sup>21</sup> Contando con la ayuda de los indígenas de la comarca y el trabajo de doce de sus hombres se inició su construcción.<sup>22</sup> Pese a los esfuerzos desplegados una sublevación dirigida por los caciques de la zona quemó la nave en agosto del mismo año, sin que alcanzara a terminarse. Un mes después Santiago fue destruido.

Consciente de que se esfumaban las esperanzas de pedir auxilio a Perú y con el objetivo de salvarse del aislamiento casi absoluto en que se encontraba, Valdivia no

<sup>20</sup> Sergio Villalobos R., *Historia del pueblo...*, *op. cit.*, tomo I, p. 190.

<sup>21</sup> Valdivia, cuenta en carta al emperador Carlos V, el 4 de septiembre de 1545, que él mismo con ocho soldados a caballo hicieron “escolta” a doce hombres que trabajaban en él. En carta al emperador Carlos V, La Serena, 4 de septiembre de 1545, en Pedro de Valdivia, *Cartas de relación...*, *op. cit.*, p. 29.

<sup>22</sup> Si bien la mayoría de los historiadores señalan a Concón como el lugar donde se construyó este barco, la crónica de Jerónimo de Vivar indica que fue en un “vallecito que junto a las minas de Marga-Marga estaban cerca del mar”. Keller sostiene que el “astillero” estaba en Viña del Mar. Ver Carlos Keller, “Don Pedro de Valdivia...”, *op. cit.*, p. 624. Por su parte, Benjamín Subercaseaux en *Tierra de océano*, expresa que el lugar fue Quintero. Ver Benjamín Subercaseaux, *Tierra océano*, Santiago, Ediciones Ercilla, 1946, p. 132 y siguientes.

cejó en sus intentos e insistió en construir una nueva embarcación, que por las dramáticas circunstancias en que había quedado la incipiente colonia luego de la sublevación indígena tardó un buen tiempo en concretarse. De hecho recién en el invierno de 1544, y luego de haber recibido la ayuda del *San Pedro*, Valdivia ordenó la construcción de un pequeño lanchón que, con capacidad para apenas ocho tripulantes, fue destinado al reconocimiento del litoral norte y como medio de comunicación y cabotaje de Valparaíso con la recién fundada villa de La Serena y su puerto, Coquimbo. La idea era que visitara “de tres en tres meses” la nueva fundación para llevarle “trigo, maíz y cebada, así para comer, como para sembrar y aves y puercos para que los criasen”.<sup>23</sup>

La construcción de bergantines en Chile continuó a un ritmo lento. En 1549 se fabricó uno de mayor envergadura que el anterior —para 30 tripulantes—, contabilizándose para 1557 diecisiete naves construidas en el reino.<sup>24</sup> Años más tarde, en 1565, el número de embarcaciones capacitadas para navegar por las costas se elevó a sesenta y dos.<sup>25</sup> La mayoría de las naves fueron utilizadas para cabotaje y nuevas exploraciones por el litoral del Pacífico sur. La meta, desde el primer momento, era tomar posesión del estrecho de Magallanes no sólo para dar la mayor extensión posible a la gobernación, sino también para evitar que otros se entrometieran y disputaran territorios que ya se consideraban el límite natural de la provincia chilena.

<sup>23</sup> Carlos Keller, “Don Pedro de Valdivia...”, *op. cit.*, p. 626.

<sup>24</sup> Mario Barros van Buren, “La actividad naval...”, *op. cit.*, p. 4.

<sup>25</sup> Villalobos señala que de esas sesenta y dos naves de todos los tipos, ocho de ellas habían sido construidas en el país. Ver Sergio Villalobos R., *Historia del pueblo...*, *op. cit.*, tomo I, p. 191.



Estimulados por este propósito durante el curso del siglo XVI los gobernadores —pero por sobre todo Valdivia y García Hurtado de Mendoza— impulsaron sucesivos recorridos por las costas australes.<sup>26</sup> Bajo el mandato de Valdivia se realizaron dos reconocimientos importantes. El primero de ellos estuvo a cargo del ya mencionado Pastene, quien en 1544, el mismo año de su llegada, recibió instrucciones del gobernador para iniciar con el *San Pedro* la exploración por el litoral sur. “Viendo la voluntad del capitán Joán Batista —escribía Valdivia— por principios del mes de Septiembre adelante le di un poder y le entregué un estandarte con las armas de Su Majestad y, debajo del escudo imperial, uno con las mías, para que me fuese a descubrir doscientas leguas de costa y tomase posesión en nombre de vuestra Majestad por mí, y dile treinta hombres, muy buenos soldados que fueron en su navío...”<sup>27</sup> Acompañado del *Santiago* y de los capitanes Jerónimo de Alderete y Rodrigo Quiroga, a los cuales debía facilitar su desembarco para que tomaran posesión oficial de los puertos descubiertos, Pastene logró llegar —después de trece días de viaje— hasta los 41° y cuarto de latitud sur. Era la bahía de San Pedro, que recibió dicho nombre en honor a Valdivia y al buque explorador. Los navegantes, que habían podido apreciar las tempestades de aquellos mares, determinaron acercarse a

<sup>26</sup> Una descripción poética de las dificultades de la navegación de este período y en esta agua se encuentra en los cantos XV y XVI de Alonso de Ercilla, *La Araucanía*, Salamanca, Casa de Domingo de Portonarijs, 1574.

<sup>27</sup> Carta al emperador Carlos V, La Serena, 4 de septiembre de 1545, en Pedro de Valdivia, *Cartas de relación...*, op. cit., p. 65. Una reconstrucción de dicho estandarte se encuentra en el libro recién publicado de Isidoro Vásquez Acuña, *Historia naval del reino de Chile*, Santiago, Compañía Sudamericana de Vapores, 2004, lámina N° 4.

tierra, echaron ancla en la bahía, desembarcaron y luego de tomar posesión del territorio dieron la vuelta al norte aprovechándose del viento sur que había aparecido con el buen tiempo. De regreso, y temiendo entrar en lucha con los indios de la región, tomaron desde sus buques posesión nominal de las tierras que avistaban desde el mar, bautizándolas a nombre de la corona española.<sup>28</sup>

El segundo reconocimiento de las costas australes se llevó a cabo en 1553 y también fue ordenado por Pedro de Valdivia. El intervalo entre uno y otro se debió a las grandes dificultades que éste tuvo que vivir durante el transcurso de aquellos años, que lo llevaron incluso a viajar en 1547 al Perú en busca de auxilio. Ausente por diecisiete meses volvió a Chile con el título oficial de gobernador, embarcándose en Arica en el *San Cristóbal*, un galeón viejo en el cual junto con un refuerzo de doscientos soldados vivió una navegación larga y penosa antes de llegar a Valparaíso. Tendrían que pasar casi treinta años antes de que Juan Fernández encontrara una ruta más rápida entre El Callao y Valparaíso que, evadiendo la resistencia de los vientos y de la corriente de Humboldt, redujera el tiempo de viaje de tres meses a no más de treinta días. De paso descubriría el archipiélago que lleva su nombre.

Ya más asentado, y deseoso de ampliar sus dominios, Valdivia le encargó a Francisco de Ulloa explorar las costas del sur con el objetivo de llegar al estrecho de Magallanes y reconocerlo en todo su largo. La expedición marítima fue preparada en el puerto de Valdivia y si bien Ulloa no era marino sino un intrépido capitán, siguiendo

<sup>28</sup> El relato de este viaje puede verse en el libro de Raúl Bazán, *El patrimonio territorial que recibimos del reino de Chile*, Santiago, Instituto de Investigación del Patrimonio Territorial de Chile, Universidad de Santiago, Colección "Terra Nostra", N° 9, 1986, p. 91 y siguientes.

las instrucciones del gobernador se aventuró con tres naves a esos confines desconocidos. Si la navegación por la costa norte ya era complicada pese a la simplicidad del litoral y la ausencia de grandes tormentas, internarse por los mares del sur resultaba mucho más dificultoso: islas, canales, corrientes, vientos y tempestades fueron obstáculos inesperados que debieron enfrentar. La expedición descubrió sucesivamente el golfo de Coronados, en la boca del canal de Chacao; la costa occidental de la gran isla de Chiloé y luego la menor de San Martín, hoy Guafo. Luego de innumerables vicisitudes la expedición logró arribar efectivamente a la entrada oriental del estrecho, aunque sin llegar a su salida por el Atlántico.<sup>29</sup>

La expedición de Ulloa, de carácter descubridor, fue completada años más tarde por los capitanes Francisco Cortés Ojea y Juan Ladrillero, quienes —enviados por el nuevo gobernador Hurtado de Mendoza en 1558— lograron recorrer el paso por completo, convirtiéndose en los primeros navegantes en cruzarlo de este a oeste. Ambos eran los marinos y prácticos más famosos que había en la gobernación y pese a enormes dificultades, incluso el naufragio, pudieron regresar al puerto de Valdivia en un bergantín construido con los restos del *San Sebastián*, la nave que había cumplido el cometido.<sup>30</sup> Se había logrado el objetivo: con muy pocos medios y en menos de veinte años estos navegantes y exploradores habían ampliado los límites del reino hasta el estrecho de Magallanes.

<sup>29</sup> Una completa descripción de este viaje puede verse en la obra de Mateo Martinic, *Historia de la región magallánica*, volumen I, Punta Arenas, Universidad de Magallanes, 1992, p.163.

<sup>30</sup> Raúl Bazán, *El patrimonio territorial que recibimos...*, *op. cit.*, p. 152 y siguientes.

Pese a ello durante el siglo XVI la ruta del estrecho no fue utilizada como vía de comunicación y comercio con España y Europa. Las dificultades que presentaba su navegación y la irrupción de corsarios y piratas que, como Francis Drake, lo habían cruzado en 1578 para atacar los puertos del Pacífico, pusieron en alerta a la Corona española, la cual hizo todo lo posible por evitar la libre circulación por sus aguas. Para ello envió en 1580 una bien organizada expedición a cargo del marino Pedro Sarmiento de Gamboa, “el caballero de Galicia”, con la misión de erigir fortalezas que cerraran el paso a los intrusos. Gamboa cumplió lo ordenado y fundó dos puestos en el curso oriental del estrecho, mas éstos, a poco andar, fueron abandonados, lo cual permitió nuevas incursiones inglesas y holandesas.<sup>31</sup> El posterior descubrimiento del cabo de Hornos por el holandés Le Maire en 1616 terminó con las pretensiones españolas de hacer del Pacífico un *mare clausum*,<sup>32</sup> quedando abiertas ambas rutas al peligro del paso de buques extranjeros.

Desde el fracaso de Sarmiento de Gamboa, y coincidiendo con la pérdida del dominio del mar, el envío de exploraciones para reconocer desde el reino de Chile las islas y canales patagónicos continuó de manera esporádica. Los gobernadores que sucedieron a Valdivia y García Hurtado de Mendoza prefirieron ordenar que sus expediciones se hicieran por tierra, completándolas a veces con pequeñas avanzadas marítimas sin gran importancia, las

<sup>31</sup> Para detalles de esta expedición ver Diego Barros Arana, *Historia jeneral de...*, *op. cit.*, tomo III, p. 49 y siguientes, y José Miguel Barros, *Pedro Sarmiento de Gamboa. Avatares de un caballero de Galicia*, Santiago, Museo de Pontevedra, 2003.

<sup>32</sup> Sergio Villalobos R., “El Pacífico: una historia inexistente”, en Francisco Orrego Vicuña (editor), *La comunidad del Pacífico en perspectiva*, volumen I, Santiago, Universitaria, s/a, p. 73 y siguientes.

cuales más que estar conformadas por naves propiamente tales se componían de pequeñas flotillas de piraguas.<sup>33</sup>

En general durante el siglo XVII no hubo por parte de la administración una mayor preocupación de impulsar nuevas exploraciones ni menos intentos por estimular e involucrar a la población en una actividad marítima concreta. El hecho de que ya se conociesen dos pasos para cruzar desde el Atlántico al Pacífico permitió que este último se viera plagado de corsarios y piratas que, si bien no provocaron daños significativos en nuestras costas, hicieron mucho más difícil que se desarrollara de manera sistemática un quehacer de importancia en el mar.

Durante el siglo XVIII las nuevas rutas fueron utilizadas por naves dedicadas al comercio, el cual experimentó durante este siglo un importante crecimiento. Por su parte el interés científico propio del siglo de la Ilustración impulsó un sinnúmero de expediciones europeas con este carácter. Fue la época en que célebres marinos extranjeros conquistaron laureles gracias a sus expediciones pacíficas. Muchos pasaron por nuestras costas o islas buscando verificar observaciones astronómicas, obtener muestras botánicas y comprobar teorías como la del achatamiento terrestre de los polos. Importantes fueron, en este plano, los viajes de Byron, Wallis, Carteret, Cook, La Perouse y Feuillée.<sup>34</sup> Desde España, especialmente bajo el reinado de Carlos III, se destacaron las expediciones con fines científicos de Ruiz y Pavón, la de Antonio de Córdova, que realizó estudios hidrográficos en el estrecho, y la de Malaspina, quien junto con verificar la factibilidad del

<sup>33</sup> Benjamín Subercaseaux, *Tierra de océano...*, *op. cit.*, p. 228.

<sup>34</sup> Armando Cartes Montory, *Franceses en el país del Biobío*, Santiago, Trama Impresores, 2004, pp. 51-54.

uso de la ruta del cabo de Hornos realizó significativos aportes al conocimiento de la realidad política y económica de las colonias españolas.<sup>35</sup>

En Chile el centro de operaciones para estas expediciones fue la isla de Chiloé, cuyo puerto, Castro, había sido fundado por Ruiz de Gamboa en 1567 y que por estas fechas ya contaba con los elementos humanos y de infraestructura mínima necesarios. Desde allí zarparon en 1767 Pedro Mansilla y Cosme Ugarte, y un año más tarde también Hipólito Machado. Con todo fueron las expediciones de José de Moraleda entre, 1787 y 1793, y las de Ignacio Colmenares y Mariano Isarbirivil, las que más contribuyeron al conocimiento detallado de nuestras costas australes. No deben olvidarse tampoco los esfuerzos de los sacerdotes José García y del franciscano Francisco Menéndez, el primero de los cuales reconoció el archipiélago de los Chonos y la costa occidental de la Patagonia entre 1766-67; el segundo, en sucesivos intentos entre 1791-94, salió en busca de la mítica Ciudad de los Césares, navegando hasta el estuario de Reloncaví y continuando el accidentado viaje a pie.<sup>36</sup>

Pese a este interés científico las técnicas, métodos y materiales náuticos seguían siendo precarios. La pequeñez de los navíos y su lento navegar hacían de la travesía una empresa dura; la figura misma de los bajeles resultaba

<sup>35</sup> Rafael Sagredo y José Ignacio González, *La expedición Malaspina en la frontera austral del imperio español*, Santiago, Universitaria, 2004. Trinidad Larraín, "Chile representado en las imágenes de la expedición Malaspina", Tesis de licenciatura en Historia, Universidad Finis Terrae, Santiago, 2004.

<sup>36</sup> Eduardo Tampe Maldonado, "Chiloé: siglos XVII y XVIII. Viajes exploratorios o de reconocimiento", en *Revista de Marina*, N° 5, septiembre-octubre, 1977, pp. 549-553 y Mario Barros van Buren, "La actividad naval...", *op. cit.*, p. 6 y siguientes.

para algunos expertos contemporáneos simplemente bárbara. En efecto los marinos Jorge Juan y Antonio Ulloa, que conocieron los puertos y barcos chilenos, se mostraron impresionados de su desarreglo. En su obra *Noticias secretas de América*, de mediados de siglo XVIII, dejaron asombrada constancia de la estructura deforme de los barcos que vieron. Sus constructores se veían obligados a satisfacer el interés de sus dueños de meter en sus bodegas la mayor cantidad de mercancía. De esta manera generalmente la eslora y la manga quedaban desproporcionadas, sin distinguirse la proa de la popa. El castillo resultaba recargado y la borda tan baja que se deslizaba el agua al menor oleaje. Del mismo modo, como las bodegas eran enormes, las naves eran tan voluminosas que tenían particular dificultad para avanzar y frecuentemente se iban a pique en casos de temporal. Los aparejos también eran de mala calidad. Las lonas del velamen se confeccionaban con algodón, fibra frágil cuya elasticidad hacía que el viento fuerte ensanchara las porosidades de la urdimbre y por ellos se escapara parte de su fuerza; además el tejido era tan delgado que terminaba por rajarse pronto. Las jarcias eran mal trabajadas porque el cáñamo era hilado desigualmente, pese a que su fibra era especialmente apta por su longitud y delgadez.<sup>37</sup> Los “técnicos” de la navegación, por otra parte, dejaban mucho que desear. Con honrosas excepciones la ignorancia de los pilotos y capitanes era la norma —la mayoría, por ejemplo, no manejaba el astrolabio— y la indisciplina de la marinería era proverbial. La

<sup>37</sup> Para mayor información ver Manuel Riesco, “Instrucciones que da Manuel Riesco a su amado hijo Miguel, que con su bendición pasa a estos reinos de España a negocios de comercio”, en *Revista Chilena de Historia y Geografía*, N° 48, tomo XLIV, año XII, 4º trimestre, 1922, p. 434 y siguientes, y N° 49, tomo XLV, año XIII, 1º trimestre, 1923, p. 232 y siguientes.

despreocupación, en cualquier caso, era compartida. Los testimonios de Juan y Ulloa son elocuentes: "Durante la navegación el piloto y el contramaestre hacen la guardia alternativamente, y ésta consiste en esto: el uno de los dos que no está de guardia duerme profundamente, y el otro que está de guardia manda hacer su cama sobre el alcázar, o a la puerta de la cámara, y allí duerme con todo descuido, y a su imitación practica lo mismo la demás gente de la embarcación, de modo que llena de camas la cubierta queda hecha un dormitorio. El cuidado del navío queda absolutamente entregado al timonel, y cuando éste no puede resistir el sueño amarra la rueda del timón para mayor seguridad y se duerme como todos".<sup>38</sup>

Si bien Juan y Ulloa se refieren a los navíos del tráfico local, el cruce del cabo de Hornos, cuyas aguas y vientos tempestuosos eran conocidos por su ferocidad, constituía una experiencia aún más peligrosa. De allí que, hasta que no mejoraron la cartografía y el diseño del velamen y hasta que en el siglo XVII no aparecieron el sextante y el cronómetro, no fue utilizado. Sólo con estos adelantos tecnológicos fue posible que los navíos de registro pudiesen llegar al Pacífico sudamericano por aquel paso austral y soslayar el cruce en mula del istmo de Panamá o de México. El peligro de la travesía la hacía costosa para los criollos chilenos, amén de que el viaje generalmente no se hacía desde Valparaíso sino que desde Lima, lo que demandaba primero el traslado a esa ciudad a esperar algún zarpe.

No existen antecedentes de quiénes fueron los hombres que conformaron las tripulaciones de las expediciones que tuvieron lugar durante todo el período colonial.

<sup>38</sup> Citado en Sergio Villalobos R., *Tradición y reforma en 1810*, Santiago. Ediciones de la Universidad de Chile, 1961, p. 20.



Sin embargo todo hace suponer que la mayor parte de los españoles nacidos en Chile prefirieran el ejército a la hora de pensar en la profesión militar, dada la inexistencia en nuestros puertos de una escuadra permanente. Generalmente los hombres de mar venían de España, Panamá o Perú y casi siempre había tripulantes negros a bordo.<sup>39</sup>

Desde la perspectiva de la defensa la actividad naval en el reino de Chile fue muy escasa. La corona española delegó en el virreinato del Perú la defensa de sus costas y fue sólo después del paso de Francis Drake por el estrecho de Magallanes que ésta ordenó la creación de una flota permanente con sede en El Callao: la llamada Armada del Mar del Sur. Sin embargo las dos galeras y dos bergantines que fueron construidos en Guayaquil —el gran astillero de la época— resultaron totalmente ineficientes para la navegación dada la fuerza de las corrientes del Pacífico y la irregular geografía de su litoral. Tres fragatas y seis galeones vinieron a reemplazarlos, los cuales prestaron su primer servicio protector en 1591 bajo el modelo de convoyes. Pese a que las incursiones de piratas y corsarios fue *in crescendo* y que entre sus funciones no sólo estaba cuidar las costas sino el tráfico comercial por Panamá, en 1608 dicha Armada contaba con un solo funcionario. Recién en 1616, y cuando los ingleses y holandeses aumentaron su presencia en el Pacífico, se creó en El Callao un contingente de carácter permanente que, compuesto por cinco compañías de infantería, convirtió ese puerto en fortaleza naval. Los alrededor de trescientos hombres que componían las compañías rotaban para embarcarse, ciñéndose a un reglamento bastante completo que distinguía al personal entre oficiales, tripulantes y

<sup>39</sup> Benjamín Subercaseux, *Tierra de océano...*, *op. cit.*, p. 164.

“chusmas”. Los primeros estaban divididos en oficiales de mar y oficiales de guerra, y la nave donde iba el almirante —nave almiranta— era la segunda en formación después de la nave generala.<sup>40</sup>

Pese a su importancia y a la mayor atención que le prestaron los reyes borbones la Armada del Mar del Sur tuvo un funcionamiento variable de acuerdo al interés del virrey de turno y no fueron poco frecuentes los choques con las fortalezas terrestres en cuanto a la protección de las costas. Su momento de gloria lo alcanzó en 1645, cuando se convirtió en la flota más grande del Pacífico colonial, después de que el virrey marqués de Mancera reuniera diecisiete naves para asegurar el repoblamiento de Valdivia.<sup>41</sup> Esta empresa fue financiada por el mismo virrey y respondió, más que a una estrategia naval o geopolítica, al interés personal del funcionario real de darle el mando de la flota a su propio hijo.

Aparte de la voluntad del virrey el funcionamiento de la armada dependió de los particulares: inicialmente, y a cambio de mantener los barcos y pagar a las tripulaciones, ellos fueron quienes cobraron los impuestos reales de navegación. Poco a poco, sin embargo, convirtieron los barcos de guerra en mercantes, llenándolos con sus mercancías, sin importar si la sobrecarga dificultaba su maniobrabilidad. Una vez abolido este tipo de contratos se establecieron sucesivas ordenanzas reales inspiradas en la idea de que fueran los particulares quienes cooperaran con su propia protección; pero los comerciantes se negaron a convertir sus buques comerciales en barcos de guerra y dejar espacio para la artillería, los artilleros

<sup>40</sup> Mario Barros van Buren, “La actividad naval...”, *op. cit.*, p. 13.

<sup>41</sup> Padre prior Gabriel Guarda (O.S.B.), “El sistema defensivo...”, *op. cit.*, p. 124.

y sus alimentos, en desmedro de la carga. Finalmente la práctica del “curso de paz”, según la cual una autoridad contrataba a un particular para que mediante el pillaje combatiera el contrabando, aunque probó ser eficaz en algunas ocasiones, demostró la insuficiencia de la Armada del Mar del Sur para mantener el control permanente de las aguas. Por lo demás en la gobernación de Chile no se armaron corsarios, salvo cuando algún virrey ordenó alguna patente de corso. Estos corsarios americanos se rigieron por las ordenanzas españolas.<sup>42</sup>

El tema de fondo, sin embargo, fue que tanto la corona como las autoridades locales en América carecieron de una política estratégica capaz de concebir la existencia de un poder naval permanente en el Pacífico sur. Incapaces de apreciar los beneficios que traía tener el dominio sobre el mar, movilizándolo en él a las fuerzas navales, se conformaron con el uso preferente de defensas fijas. Las fortificaciones terrestres se convirtieron así en el elemento defensivo por excelencia. Su ubicación y construcción se fueron determinando de acuerdo a las circunstancias, pero fue en las costas chilenas donde se establecieron en mayor número. Ello fue motivado por el hecho de que si bien era improbable que una flota enemiga pudiese acceder directamente desde Europa a las costas del virreinato no era imposible su instalación previa en algún punto del litoral austral que les permitiera preparar con más comodidad una invasión o ataque naval.<sup>43</sup> En un comienzo los fuertes fueron muy precarios, pero las mejores técnicas

<sup>42</sup> Lisandro Godoy Araneda, “El curso en el derecho chileno”, en *Revista de Marina*, N° 878, marzo-abril, 2003, p. 162.

<sup>43</sup> Padre prior Gabriel Guarda (O.S.B.), “El sistema defensivo...”, *op. cit.*, p. 120. Gabriel Guarda, *Flandes indiano: las fortificaciones del reino de Chile 1541-1826*, Santiago, Ediciones de la Universidad Católica de Chile, 1990.

navales del siglo ilustrado obligaron a su renovación tanto en la fortificación como en el armamento. Sin embargo los materiales de construcción no fueron siempre los adecuados: Coquimbo, por ejemplo, el principal de los puertos entre El Callao y Valparaíso, después del ataque de 1680 de Sharp, sumó a sus baterías costeras una muralla de adobe, desaparecida y reemplazada por otra del mismo material en el sector sur. La categoría de Valparaíso, en cambio, le permitió contar con cuatro castillos y dos baterías entre los siglos XVII y XVIII. Lo mismo sucedió en el caso de Concepción, desde donde se dirigía la guerra de Arauco, que contó con un castillo y dos baterías. Valdivia, por su parte, ostentó múltiples defensas, que la convirtieron en la más importante fortaleza del Pacífico sur en el género de fuertes fragmentados, siendo el recinto Real Felipe del Callao el más importante en el género de las fortalezas ideadas como entes unitarios. La importancia estratégica adquirida por Chiloé en el siglo XVIII duplicó sus construcciones defensivas, aunque algunas de ellas evidenciaron, aparte de los materiales, otro problema del sistema de fortificaciones austral: la dificultad para acabarlas a tiempo. El castillo de Agüi, por ejemplo, se concluyó recién en 1824. El fuerte de Juan Fernández también data de la segunda mitad del siglo de las luces.<sup>44</sup>

Si bien los programas de defensa fueron más numerosos y menos ambiguos en el siglo XVIII<sup>45</sup> —particularmente bajo el reinado de Carlos III— continuaron siendo determinados por las agresiones o intentos de ocupación piratas, manteniendo un carácter cíclico más que continuo y fue difícil su concertación armoniosa en una política de

<sup>44</sup> *Ibid.*, p. 123 y siguientes.

<sup>45</sup> Si el siglo XVI conoció sólo dos ordenanzas de corso el siglo XVIII tuvo 12. Cfr. Lisandro Godoy Araneda, "El corso en el...", *op. cit.*, p. 162.

conjunto. La propia historia de la Armada del Mar del Sur constituyó un ejemplo de ello. Además, si durante todo el período virreinal no se produjeron pérdidas territoriales en la zona, ello no se debió tanto a la efectividad del sistema defensivo austral o del programa naval general, sino al poco interés que despertaba el reino de Chile en las potencias enemigas.

Para una mejor comprensión hay que tener en cuenta que las fortificaciones españolas no siempre fueron pensadas para cumplir una función defensiva directa, sino una disuasiva; ello basado en la creencia de que la sola noticia de su existencia inhibiría la acción enemiga.<sup>46</sup> La tozudez por mantener, incluso en aguas tan sensibles al corso como las chilenas, una rígida separación de las funciones de conducción y mantenimiento de la nave —a cargo de los marineros—, de las de combate —en manos de la soldadesca—, debilitó el poderío de las fuerzas navales españolas. La confianza en las fortificaciones y en tripulaciones deficientemente organizadas reveló “una concepción extremadamente rígida” que impidió al imperio español alcanzar la movilidad necesaria para combatir eficazmente la piratería y retener el dominio marítimo.<sup>47</sup>

A nivel interno la guerra de Arauco, pese a ser un conflicto que condicionó la vida, el desarrollo y la existencia misma del reino por mucho tiempo no implicó la participación activa de fuerzas navales. Si bien el real situado —aporte financiero permanente destinado a mantener al

<sup>46</sup> Padre prior Gabriel Guarda (O.S.B.), “El sistema defensivo...”, *op. cit.*, p. 121 y siguientes.

<sup>47</sup> La frase es de Renato Valenzuela Ugarte, “El poder naval frente a los nuevos desafíos de la seguridad y la defensa para Chile”, en *Revista de Marina*, N° 873, marzo-abril, 2003, p. 117.

ejército en la frontera del Biobío— era remitido por vía marítima y el abastecimiento y apoyo de las tropas que operaban en tierra llegaba por esta misma vía, la guerra de Arauco tuvo un carácter eminentemente terrestre, no librándose nunca una batalla en el mar.

Bien podría ser considerado un aspecto menor, pero no deja de ser interesante constatar que, pese a que Chile no tuvo en esta época nada parecido a una Marina de guerra, hubo por parte de unos pocos jóvenes criollos interés por capacitarse en temas navales. En la segunda mitad del siglo XVIII varios de ellos partieron a la Escuela Náutica de Lima y a fines del mismo siglo otros llegaron hasta la de Cádiz. Muchos de ellos sirvieron en la Armada Real, tal vez en otras colonias españolas, y algunos pasaron a integrar la naciente marina chilena. Como ejemplos basten los nombres de Francisco de la Lastra y Manuel Blanco Encalada, quienes tendrían un destacado papel en la naciente vida republicana.

Junto con las exploraciones ya comentadas quizás el quehacer marítimo más constante que se realizó en la colonia estuvo vinculado al comercio. Aunque a fines del siglo XVII se incrementó el intercambio con las provincias trasandinas fue el comercio con Perú el que hegemonizó dicha actividad. Por entonces se enviaba al vecino país sebo, cordobanes, suelas, vino, mulas —especialmente destinadas a las minas de Potosí— y trigo en gran cantidad, convertido en el principal producto de exportación tras el terremoto peruano de 1687. También se exportaba cobre, destinado a la construcción de cañones que luego se distribuían a Europa, El Callao y también Chile. A cambio se recibían mercancías tropicales —tales como cacao o azúcar— y productos elaborados en Europa o el virreinato, sobre los cuales éste se reservaba el monopolio de comercialización.

Las importaciones llegaban al país en naves españolas radicadas en Perú y para la exportación se empleaban embarcaciones cuyas matrículas pertenecían mayoritariamente a comerciantes peruanos, los cuales también controlaban las bodegas de Valparaíso y que cobraban precios exorbitantes por el servicio a los productores chilenos. Éstos insistieron en quejarse al rey, con escaso resultado, sin intentar procurarse naves propias. Sólo en Constitución funcionó un astillero en el que se construían pequeñas embarcaciones comerciales, tal vez por la impronta naviera vasca en el lugar sugerida, por el nombre original de ese pueblo: Nueva Bilbao.<sup>48</sup> En cuanto a los trabajadores involucrados en la actividad, descartando a los braceros de astilleros y a los estibadores, cerca de tres mil individuos operaban en las aguas del Chile colonial, dos tercios de los cuales habían nacido en su suelo. El resto lo componían “españoles”, “peruanos” y, desde fines del siglo XVII, esclavos negros. Para finales del siglo XVIII este contingente cuadruplicaba al ejército de tierra, cuyos soldados y la mitad de la oficialidad ya eran nacidos en el terruño.

El trato con la metrópoli se continuaba realizando mediante el sistema de flotas y galeones que cumplían la ruta Sevilla-Portobelo-Lima. No obstante la creciente dificultad de este modelo de transporte, fruto entre otros factores de la pérdida de hegemonía española sobre los mares, junto a la persistencia del monopolio sobre el comercio americano, disminuyó la frecuencia de los viajes. Como consecuencia de ello se produjo escasez de manufacturas y aumento de sus precios, dejando como única

<sup>48</sup> Rodrigo Fuenzalida Bade, *La Armada de Chile. Desde la alborada al sesqui-centenario (1813-1968)*, tomo I, Santiago, Imprenta de la Armada, 1975, p. 9.

salida para los consumidores criollos el contrabando, que elevó considerablemente sus índices en el siglo XVIII.

Durante la última centuria colonial se ampliaron y diversificaron las concesiones comerciales a naves inglesas o francesas, debido al mismo contrabando y a los progresos en la navegación que significaron menos riesgos en las travesías intercontinentales, más capacidad de carga de los barcos y más conocimiento de las rutas australes. Por otra parte la autorización de 1735 intensificó la navegación al permitir que los armadores particulares se marginaran de las flotas reales de las Indias y Barlovento y adquirieran la categoría de "navío de registro", es decir fueran autorizados para zarpar solos siempre que registraran su carga, fueran artillados, contaran con un piloto mayor y un seguro de estropicio.

Un tipo especial de navíos de registro fueron los de El Cabo de Hornos, surgidos de la autorización para la navegación directa entre España y las colonias del Pacífico y la apertura de esta ruta, tras la ocupación inglesa de Portobelo en 1739. Naturalmente el comercio oficial también se favoreció con las reformas borbonas de "libertad de comercio", entre las cuales sobresalió el reglamento de 1778, que habilitó numerosos puertos peninsulares para el intercambio americano y que autorizó a éstos a comercializar entre sí y con la metrópoli. De ello se beneficiaron especialmente los puertos chilenos de Valparaíso y Concepción, aunque luego se sumaron Valdivia y San Carlos de Ancud. Indudablemente el monopolio comercial del Perú resultó algo mermado con este tráfico directo entre el Pacífico sur y Cádiz —sustituto de Sevilla— y entre los mismos puertos americanos, ya que Valparaíso se vinculó a Panamá en forma directa. La merma provino también de la mayor relación con las provincias trasandinas, más abastecidas gracias a las mismas medidas liberalizadoras,



aun cuando las tarifas del flete entre el virreinato y España habían caído. En cualquier caso las reformas liberalizadoras reforzaron más que debilitaron el monopolio, ya roto por el contrabando, institucionalizándolo al punto de que sus practicantes instalaron agentes especiales de compra-venta en los puertos más señalados y construyeron bodegas en sitios despoblados.

Lo que no decayó fue la importancia del comercio chileno-peruano, especialmente para la aduana y comerciantes limeños. De hecho evitar la independencia chilena tendría también un evidente trasfondo económico. Según manifestó el virrey en 1817: "(mantener la unidad) era absolutamente necesario por la íntima conexión de éste (Perú) con aquel reino, para la recíproca subsistencia de ambos y seguridad de éste, así porque los frutos de primera necesidad como son trigos, sebos, charques, jarcias y otras materias que produce aquel suelo y sostienen éste, como porque de éste salen las producciones de azúcares y otros artículos que mantienen la multitud de haciendas, y sobre este recíproco y necesario hay la circunstancia de que de no tenerle pierde esta aduana medio millón anual en los derechos y por consiguiente dificulta el poder mantener la guerra y traer indispensablemente la aniquilación de innumerables comerciantes y hacendados que viven sólo de este cambio".<sup>49</sup>

En síntesis la etapa más activa en materia marítima durante todo el período colonial tuvo lugar durante los

<sup>49</sup> Joaquín de la Pezuela, Memoria de Gobierno, citado por Sergio Villalobos R., *Chile y Perú. La historia que nos une y nos separa 1535-1883*, Santiago, Universitaria, 2002, p. 21. Sobre la economía colonial en general y la participación naval en ella, véase Mario Barros van Buren, *La actividad naval...*, *op. cit.*; Sergio Villalobos R.; Osvaldo Silva, *et. al.*, *Historia de Chile...*, *op. cit.*, pp. 155-160 y 210-223; Francisco Encina, *Resumen de la historia de Chile*, Santiago, Zig-Zag, 1961, p. 402 y siguientes.

primeros años de la conquista, siendo Pedro de Valdivia el hombre que vio con más realismo la necesidad de utilizar el mar como instrumento de expansión, comunicación y defensa. Para los primeros conquistadores de Chile llegar al estrecho de Magallanes fue una obsesión. Con todo el comercio fue el elemento central que canalizó la escasa actividad marítima de la colonia, especialmente en la ruta Valparaíso-El Callao. La carencia de una tradición naval, de un plan general eficaz y sostenido de la corona o de la propia gobernación a lo largo del tiempo y el hecho de que fueran iniciativas poco estudiadas, no planificadas e inestables, —reacción antes que prevención—,<sup>50</sup> impidió que tanto a nivel técnico como profesional se contara con una plataforma sólida donde asentar las bases de una armada tanto mercante como de guerra, siendo ésta una de las causas que explicarán las improvisaciones y deficiencias con que se iniciará el período independentista.

<sup>50</sup> Por eso disentimos de Mario Barros van Buren, "La actividad naval...", *op. cit.* y del Padre prior Gabriel Guarda (O.S.B.), "El sistema defensivo...", *op. cit.*, quienes sugieren una política naval española de conjunto y que la experiencia técnica y humana acumulada en estas actividades durante los siglos coloniales sirvieron de base para el siguiente período fundacional de la marina chilena.