



**UNIVERSIDAD DE CHILE
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS HISTÓRICAS
ESCUELA DE POSTGRADO**

EL GIBRALTAR DE LAS COSTAS AMERICANAS

**Marinería chilena y extranjera
Valparaíso, 1811-1840**

Tesis para optar al grado de Magíster en Historia con mención en Historia de Chile

CARLA ALEGRÍA MIRANDA

Profesor Guía
Leonardo León Solís

Santiago de Chile, 2013

INDICE

INTRODUCCIÓN	Pp. 1-27
1. LA APERTURA DE VALPARAÍSO AL MUNDO	PP. 2-22
2. SOBRE LAS FUENTES DE ESTE TRABAJO	PP. 22-27
ABREVIATURAS	P. 28
CAPÍTULO I: EL OFICIO DE MAR	Pp. 29-82
1. LA TRIPULACIÓN: UN ENCUENTRO DE IDENTIDADES	PP. 29-34
2. ENFERMEDADES A BORDO Y EN TIERRA	PP. 35-40
3. NAVEGACIÓN POR EL PACÍFICO Y RECALADA EN VALPARAÍSO	PP. 40-50
4. DESERCIÓN DE MARINEROS EXTRANJEROS Y CHILENOS	PP. 50-58
5. JUEGOS, FIESTAS Y DIVERSIONES A BORDO Y EN EL PUERTO	PP. 58-82
CAPÍTULO II: MARINERÍA PESQUERA	Pp. 83-98
CAPÍTULO III: MARINA DE GUERRA	Pp. 99-174
1. EL <i>GIBRALTAR CHILENO</i> DURANTE LA PATRIA VIEJA	PP. 99-105
2. LAS INCURSIONES PATRIOTAS PARA RECUPERAR CHILE: BROWN Y CARRERA	PP. 105-109
3. EL IMPACTO DE LAS DERROTAS REALISTAS EN EL PACÍFICO: VALPARAÍSO Y CONCEPCIÓN	PP. 109-116
4. LA REACCIÓN PENINSULAR Y SU NUEVO FRACASO EN LAS COSTAS DE CHILE	PP. 116-122
5. CONTINUACIÓN DE LAS HOSTILIDADES	PP. 122-126
6. DISPONIBILIDAD DE BUQUES EN LA ARMADA REALISTA Y LA ESCUADRA CHILENA	PP. 127-133
7. EL CORSO: UN BRAZO AUXILIAR PARA LA GUERRA EN EL MAR	PP. 133-136
8. CAPITANES, OFICIALES Y MARINEROS: VICTORIAS, SUFRIMIENTOS Y CRÍMENES	PP. 137-150
9. PROVISIÓN DE VÍVERES Y PERTRECHOS	PP. 150-155
10. SUELDOS, FUGAS Y MOTINES	PP. 155-170
11. TRASLADO DE PRISIONEROS	PP. 170-174
CAPÍTULO IV: PESCADORES Y LANCHEROS	Pp. 175-186
CONCLUSIÓN	Pp. 187-192
BIBLIOGRAFÍA	Pp. 193-196

A mi hermano Leonardo

AGRADECIMIENTOS

La realización de esta tesis no habría sido posible sin la fe y ayuda de mis padres, José y Leonor, y de mis hermanos José, Constanza, Loreto y Leonardo. También, deseo expresar mi reconocimiento a personas tan importantes como Pedro González, Paola González, Víctor Caro, Jorge Coloma, Andrés Vargas y Lorena Flores, quienes, pese a desempeñarse en actividades muy distintas al trabajo historiográfico, me entregaron un sincero apoyo en cada una de mis iniciativas. Junto con ellos, quiero demostrar mi más sincera gratitud a los colegas del Magíster en Historia, Valentín Aguilera, Luis Castillo y Fernando Ulloa, compañeros que avanzaron a mi lado en este largo pero satisfactorio camino, entregándome ánimo y parte de sus conocimientos generosamente. Igualmente, agradezco a mi camarada Víctor Díaz, quien con profesionalismo y dedicación tradujo algunos pasajes de la obra del inglés John Miers y la correspondencia de los agentes diplomáticos y consulares extranjeros que no contaban con una traducción al español de la época; y a la profesora María Elisa Fernández, quien me prodigó incontables facilidades en el desarrollo de esta investigación. Pero especialmente, con mucho orgullo, deseo hacer una destacada mención a mi Profesor Guía Leonardo León, quien me procuró su confianza, sus apreciaciones y sus consejos, favoreciéndome con la gentil inclusión del presente trabajo en el Proyecto Fondecyt N° 1090144, “Montoneras plebeyas y rebelión del peonaje durante la gestación de la República, 1818-1835”, el cual actualmente se encuentra desarrollando junto al historiador Gabriel Salazar.

INTRODUCCIÓN

*El marinero y el Capitán
se reunieron en un bar
y encargaron otra botella de ron.
Ese sería el cuento final
y lo fue tanto de verdad
que bajo el mar ahora descansan juntos los dos.*

(Los Rodríguez, La Milonga del Marinero y el Capitán, 1995)

“Lectores, figuraos una muchedumbre llena de animación, compuesta de los diversos tipos que he tratado de bosquejar, pasando en direcciones contrarias por una calle angosta. El aguador que atraviesa por entre recuas de mulas y carretas; los comerciantes que discuten el precio y la calidad de la mercadería; sus dependientes que a toda prisa van y vuelven de la Aduana; el *guaso* de sombrero, poncho, botas y espuelas, sentado sobre su cómoda

montura, apoyados los pies en los huecos y grandes estribos de madera y guiando a su dócil bestia; damas en traje de calle con su quitasol, seguidas por sus *chinitas* araucanas; el dulcero pregonando sus dulces; el mercachifle, con grandes cantidades de cintas y fruslerías, y que alaba en voz estentórea la baratura de su mercadería; marineros montados en caballos que bien pudieran tomarse por descendientes del famoso Rocinante, espoleándolos y lanzándose adelante a pesar de todo obstáculo. Imaginaos todo esto y tendréis una buena idea de lo que es Valparaíso cerca del desembarcadero, en día de trabajo, por la mañana.”¹

Con estas palabras, el médico y oficial de marina de los Estados Unidos William Ruschenberg plasmó una vívida imagen del Valparaíso del Ochocientos, cuando el país atravesaba el período histórico que ha sido designado como la “crisis colonial”. Con esta categoría se engloba el paso desde una colonia del Imperio hispánico a una República independiente, proceso que implicó notorias diferencias y continuidades. Durante la transición entre ambos regímenes, se generó la convivencia de distintos sujetos históricos, resultando de ella semejanzas, resistencias y combinaciones de índole cultural. Especialmente desde el siglo XIX hacia adelante, se agregó a la presencia de la herencia colonial española, indígena y negra, el elemento foráneo en la formación de la identidad nacional. En este gran escenario, si el lente es enfocado hacia un oficio particular, uno los principales actores sociales fueron los marineros, chilenos y extranjeros; de pesca, mercante y de guerra; lancheros y pescadores. Sobre ellos se centró la mirada que subyace a este trabajo.

El objetivo principal de esta tesis es el estudio de los rasgos de la marinería local y foránea en Valparaíso durante la primera mitad del siglo XIX, prestando atención a sus distintas especialidades, su condición de habitante o pasante, y el tipo de contacto que entabló con el entorno social porteño. Teniendo en cuenta la colorida, pintoresca y multifacética imagen que grabó la escena del puerto en los observadores que hasta allí llegaron, se plantea como hipótesis de esta tesis que la presencia marinera en el puerto principal de Chile estuvo representada por personas de diferentes nacionalidades y diversos estratos sociales, dedicadas a múltiples oficios tales como la pesca de la ballena, la venta de alimentos, la provisión de vituallas o la protección del territorio. No

¹ William S. W. Ruschenberg, *Noticias de Chile (1831-1832)* (Editorial del Pacífico S.A, 1956), p. 24.

sólo llegaron connotados almirantes y sujetos especializados en los oficios de mar, sino también una muchedumbre de hombres y mujeres que, desde diversas geografías, pulularon por las callejuelas y cerros del puerto, transformándolo en un punto de confluencia, mezcla y acrisolamiento de identidades. Un genuino *Gibraltar americano*.

1. La apertura de Valparaíso al Mundo

La apertura de Valparaíso al comercio libre con los mercados de ultramar significó que, en pocos años, el apacible villorrio se convirtiera en una pequeña urbe, pintoresca y colorida que llamó poderosamente la atención de quienes tocaban sus playas. El marino y armador francés Gabriel Lafond de Lurcy, quien visitó el país en la década de 1820, señaló que el puerto era un asentamiento donde se efectuaba el comercio de tránsito de productos de todo el mundo. En él, los barcos se abastecían de artículos indispensables.

“Valparaíso, llamado por los primeros españoles que llegaron a esta costa Valle del Paraíso, puede recibir de tránsito las mercaderías de todas las naciones. Su posición geográfica lo hace el Gibraltar de las costas americanas, porque todos los navíos que vienen de Europa, aunque sea de paso, después de una larga navegación, tienen ahí donde abastecerse de víveres, agua, etc.”²

El viajero galo realizó una descripción panorámica de la bullente ciudad que se presentaba ante sus ojos, la cual se encontraba dividida en las áreas del Puerto y el Almendral.

“Valparaíso se divide en dos partes: una, llamada el puerto, ha sido construida en las gargantas y en la base de las colinas que descienden hacia el mar. Extrayendo tierra de los cerros se ha conseguido formar una calle sobre la playa, pero ésta es tan estrecha en algunos puntos que apenas deja espacio para el tránsito de una carreta, y no es posible hacer construcciones de casas. Las gargantas de los cerros se llaman quebradas y hay cinco: quebrada del Arsenal, de la Catedral o de la Merced, de San Francisco, de San Juan de Dios y de San Agustín. La sexta quebrada de San Juan de Dios o del hospital es la separación entre el puerto y el Almendral... El Almendral es la otra parte de la ciudad, y está

² Gabriel Lafond de Lurcy, *Viaje a Chile* (Editorial Universitaria, 1970), pp. 22-23.

situada en una extensión de playa considerable donde nada impide que las construcciones sean regulares.”³

¿Cuáles fueron los rasgos de Valparaíso en la primera mitad del siglo XIX? ¿Cómo era el escenario en el cual se desarrollaron los distintos sujetos que confluyeron en el puerto? Una reseña acerca de sus características geográficas, económicas, urbanas y del ingreso de personas de otros lugares nos dará una imagen general del que se transformaría en el puerto más importante de Chile.

La geografía de Valparaíso experimentó una lenta pero sostenida evolución a causa de la intervención humana y los embates de la propia naturaleza. Durante la Colonia e inicios de la República, el puerto sufrió una constante erosión de sus suelos y deforestación de sus cerros y quebradas. También, adoptó la incorporación de nuevas especies vegetales. La situación se volvió dramática después de 1810. La apertura de los puertos chilenos al comercio con todas las naciones, de acuerdo al Decreto de 1811, y su aplicación permanente después de 1818, amplió la utilización de su infraestructura, provocando una tala indiscriminada de árboles para aprovisionar con leña los centenares de buques que entraron a la bahía.⁴ El aspecto del puerto fue plasmado con precisión y opinión por los testigos de la época. Observadores contemporáneos como Carlos Eduardo Bladh, Basilio Hall y Peter Schmidtmeier se impresionaron al ver la desolación que les recibía. Bladh indicó que la estampa del puerto “forma un gran anfiteatro sobre una playa estrecha y baja, rodeada por numerosos cerros altos.”⁵ Hall observó que en las laderas, “crece una yerbecilla escasa y arbustos naturales pequeños y raquíticos.”⁶ Schmidtmeier señaló que la bahía no poseía una protección suficiente para las tormentas invernales y las fuertes brisas estivales, razón por la cual, propuso que era necesario un mejoramiento en su infraestructura. Sin embargo, su panorámica era muy hermosa, aunque se apreciaba una clara falta de agua y flora.

“La vista de la bahía y los cerros que faldean su muy estrecha playa, observada desde el mar o la costa, es bella, ya que esos cerros se elevan por encima en ascensión escarpada y están

³ Id., p. 23.

⁴ Luz María Méndez, “Paisaje y costumbres recreativas en Chile. Valparaíso en el siglo XIX”, en *Historia* (22): 151-188, 1987, pp. 156-158.

⁵ Carlos Eduardo Bladh, *La República de Chile, 1821-1828* (Editorial Universitaria, 1951), p. 18.

⁶ Basilio Hall. *Viaje a Chile, Perú y México en los años de 1820, 1821, 1822* (Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1906), p. 7.

interceptados por un número considerable de cañadas de formas muy bonitas. Pero la carencia de humedad y vegetación es grande. Ni árboles, ni cultivos, ni viviendas adornan la cresta de este gran anfiteatro, el cual, sólo con capas de plantas muy escasas y parciales, se deja casi totalmente en estado improductivo.”⁷

Uno de los fenómenos naturales que causó más impacto a los habitantes y visitantes del puerto fue el terremoto de 1822, del cual se conservan testimonios de algunos viajeros. El explorador Schmidtmeier anotó su experiencia, incluyendo la hora de la primera sacudida, los derrumbes, los fallecidos y la huida de los porteños sobrevivientes hacia los barcos o las mesetas. El británico quedó tan impactado con este gran sismo que extractó interesantes observaciones de otras crónicas que consiguió.

“Allí el primer sacudón tuvo lugar a las 10.45, cinco minutos antes que en Santiago, y en tres minutos, toda la ciudad, junto con el Almendral, fue derribada exceptuando siete u ocho casas. Se informa que perecieron unos ciento cincuenta habitantes. Muchos se embarcaron en los buques de la bahía y el resto, que constaba de varios miles, se dirigió a las mesetas de arriba, donde alzaron tiendas bajo las cuales continuaban viviendo todavía en abril de 1823 pasado. En uno de los relatos se manifiesta que el día que precedió a los dos primeros temblores, se vieron miríadas de peces muertos o muriéndose cerca de Valparaíso y San Antonio, que cubrían las aguas en una distancia considerable.”⁸

Richard L. Vowell, el marino británico, entregó detalles de la extensión territorial del movimiento telúrico y las condiciones de tiempo que se presentaron ese día. Más interesante aún, hizo una descripción minuciosa de lo que más tarde serían conocidos como tsunamis. A diferencia de otros observadores, Vowell destacó la importancia de la memoria de gente corriente, quienes le informaron de la naturaleza y magnitud del evento. Siguiendo la tradición de otros capitanes de “mar y tierra”, el marino prestó atención a los pormenores del terremoto y, seguramente en las tabernas del puerto, recogió las memorias que quedaron estampadas en su diario.

“Poco después de nuestra llegada a Chile, el 19 de noviembre de 1822, se sintió un temblor en todo el país, que se extendió aun hasta más al sur del Archipiélago de Chiloé. Esto fue con mucho el más fuerte de cuantos recordaba haber sentido la gente más

⁷ Peter Schmidtmeier, *Viaje a Chile a través de Los Andes* (Editorial Claridad, 1947), p. 241.

⁸ Op. cit., p. 338.

anciana, llenando de terror aun a los extranjeros que estaban acostumbrados a experimentar semejante fenómeno en otros países. El día había estado excepcionalmente tranquilo y abochornado para la estación, y, como después hubimos de recordarlo, en la bahía se inició una gran marejada, sin manifestación alguna de viento en las afueras, aunque ya había pasado la época del año en que se producen tormentas accidentales.”⁹

La economía y comercio de Valparaíso sufrieron una gran transformación en la primera mitad del siglo XIX, cuya explicación se encuentra en los hechos acaecidos un siglo antes. El funcionamiento de la economía chilena durante el siglo XVIII ha sido visto como un proceso de incorporación a la “economía-mundo”, que fue definida como un área del planeta económicamente autónoma, capaz de bastarse a sí misma en lo esencial y a la cual sus vínculos e intercambios interiores la dotan de una unidad orgánica. Entre sus características principales se encuentra la presencia de un centro, un capitalismo dominante, un espacio jerarquizado y una suma de economías particulares, sean aquéllas pobres o modestas con una sola relativamente rica en su centro. Si se mira la economía chilena desde la totalidad del sistema colonial, ésta resulta ser subordinada, periférica y poco significativa desde un punto de vista individual. Sin embargo, es una parte que cumple un rol dentro del todo al cual pertenece, lo que permite la existencia de sus propios grupos y espacios de dominio y poder. La relación Santiago - Valparaíso resumió la actividad mercantil externa del país, pero al mismo tiempo, sintetizó las fuerzas centrífugas y centrípetas del comercio interno. En el espacio con la mayor infraestructura económica del periodo, se concentró también el grupo mercantil de más alto desarrollo local y el más directamente conectado con los centros mercantiles y financieros externos. Esta relación, que puede ser calificada como lógica, no lo es tanto cuando se considera la no siempre coincidente localización de los sectores más productivos.

Las Guerras de Independencia generaron la coyuntura particular que terminó de trastornar las relaciones de poder y una parte importante de los comportamientos económicos en boga. En el análisis del desarrollo institucional de las nuevas sociedades, aparecen dos fenómenos ineludibles, que son el Estado nacional y el capitalismo inglés.

⁹ Richard Longeville Vowell, *Campañas y cruceros en el Océano Pacífico* (Editorial Francisco de Aguirre, 1968), p. 49.

Para que ambas instituciones lograran ajustarse en su funcionamiento, hubo que enfrentar los conflictos internos y externos que surgieron en la primera mitad del siglo XIX, provocados por la acción de productores y comerciantes, nacionales y extranjeros, y de las formas en que se desarrolló propiamente el Estado, cuyas necesidades materiales fueron fomentar una economía y un mercado nacional, además de buscar permanentemente una manera de financiar el presupuesto fiscal.

El proceso de reorganización de espacios coloniales en espacios nacionales, es una situación fundamental en la transición del siglo XVIII al XIX, que tiene una de sus traducciones más importantes en el paso del eje marítimo - comercial desde Callao a Valparaíso. Si bien este conflicto maduró en la década de 1830, éste se encontraba latente desde mucho antes. Las dificultades económicas que se venían generando desde fines de la Colonia, especialmente en lo que decía relación con el tráfico marítimo hacia y desde el Perú, se tradujeron en la pérdida de la vitalidad del Callao como primer puerto del Virreinato. El desplazamiento de un importante porcentaje del comercio colonial hacia el Río de la Plata, y en paralelo, pero con mayor lentitud, el ascenso de Valparaíso desde la apertura de la ruta de Cabo de Hornos en la década de 1740, expresaron una situación mucho más profunda.

Desde esa época, Valparaíso, el puerto principal de Chile desde la Colonia, creció progresivamente, llegando a contar, en 1712, más de 50 barcos en la bahía. El puerto se benefició también con la implementación del sistema de navíos de registro surgido en 1720. Así, y aún cuando formaba parte de las rutas del Callao, estaba igualmente ligado a varios otros puertos y caletas intermedias, y desde aquella situación, algunos de los buques que desde allí zarpaban, arribaban a Iquique, Arica, Ilo, Aranta y Pisco. El comercio en esos puntos era muy restringido, pero siempre atractivo y necesario para los mercados interiores.¹⁰

Las vías de penetración norteamericana en el Océano Pacífico durante el siglo XVIII fueron tres: el comercio de las pieles de nutria para el mercado del puerto de Cantón, desde la costa noroeste del Pacífico; la búsqueda y caza de la ballena en las costas de Chile y Perú; y la cacería de los lobos de mar en las islas esporádicas del país.

¹⁰ Eduardo Cavieres, *El comercio chileno en la economía mundo colonial* (Ediciones Universitarias de Valparaíso de la Universidad Católica de Valparaíso, 1996), pp. 16, 23, 76, 141, 210, 211 y 221.

Todas, inevitablemente, desembocaron en el comercio de contrabando. En el litoral chileno, las autoridades, a veces ajenas a los combates marítimos, trataban de impedir con oportuna violencia los desembarcos fraudulentos, alentados por la noción de que era imposible, a causa de los progresos de la ciudadanía, una ocupación firme del territorio por los foráneos. Desde 1790, las medidas se fueron haciendo más rigurosas e insistentes. En octubre de 1800, el Comandante del Resguardo de Valparaíso José Prieto, aplicó una serie de medidas a causa de la escasez de personal. Señaló que hacían falta cinco personas y un marinero debido a la gran concurrencia de barcos mercantes y de las continuas naves foráneas que arribaban al puerto, fuera para la pesca de la ballena, como cargados de mercaderías con el fin de introducirlas de forma ilícita al país. En ese entonces, el puerto disponía de siete guardias: uno con trabajos de oficina y seis ocupados en la carga y descarga de los navíos, que eran los mismos que hacían turnos de noche en el desembarcadero, cuyo punto no podía ser desamparado, alternando cada tres horas. Dichas medidas, ilusorias por la escasez y la precariedad en cuanto a la preparación del personal, fueron combinadas con otras providencias más prácticas y objetivas. Los navíos extranjeros debieron ingresar de a uno a los puertos para evitar que muchos de ellos estuviesen reunidos, ya que la prudencia exigía no permitir dentro de la bahía tantos juntos. Se decretó con gran insistencia que Valparaíso sería en adelante el único puerto que podría entregar víveres a los extranjeros. Para prevenir el soborno se revisaron los antecedentes personales de los empleados de los resguardos para evitar posibles complacencias culpables. Se perfeccionaron las técnicas de los interrogatorios, reducidas más tarde a Reales Órdenes. Las complicaciones humanas eran aún más engorrosas de resolver. El entendimiento con las tripulaciones foráneas exigía un cuerpo especializado de expertos, casi imposible de formar. La incompreensión recíproca y el efecto económico de la reiteración de los contrabandos norteamericanos obligaron a las autoridades a plantear una política defensiva más enérgica y radical, como fueron las tentativas de desalojar las islas esporádicas de la costa de Chile.¹¹

¹¹ Eugenio Pereira Salas, *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos 1778-1809* (Editorial Andrés Bello, 1971), pp. 23 y 168-171.

Las empresas comerciales de Gran Bretaña jugaron un rol primordial en el desarrollo del comercio de Chile durante el siglo XIX, en momentos en que el Estado nacional se encontraba en vías de formación. Con el arribo de comerciantes y financistas británicos, gradualmente se fue creando un sistema de dominio económico. Hizo aparición una red de casas de comisión, residentes británicos, el grupo asociado de comerciantes e inversionistas chilenos y extranjeros, propietarios mineros y casas mercantiles locales, pequeños comerciantes y productores. El proceso de las inversiones privadas en los nuevos mercados implicó que los riesgos fueran asumidos por particulares, mientras que el éxito de las empresas y el acelerado crecimiento de su comercio favorecieron de forma indirecta a la hegemonía británica sobre todo el continente. El sistema crediticio impulsado por los comerciantes y financistas de la isla tuvo una serie de efectos positivos para los productores chilenos al comienzo, pues si bien este mecanismo había hecho posible el surgimiento del poderoso grupo empresarial chileno, en desmedro de los comerciantes y mineros más débiles, con el tiempo llegó a imponerles los límites tras los cuales no podían avanzar.

En América del Sur, el paso desde un sistema mercantilista colonial a otro integrado a la economía mundial formada por el nacimiento del nuevo capitalismo europeo, localizó las relaciones económicas internacionales en las ciudades y puertos de distribución de los productos nacionales y extranjeros, zonas que recibieron grandes inversiones, y que algunas veces, evidenciaron un proceso de urbanización y modernización. En Chile, estos centros fueron el puerto de Valparaíso y las áreas mineras del actual Norte Chico. El puerto asumió el rol de *entrepot* local e internacional, convirtiéndose en un polo de desarrollo nacional a través de la concentración de capitales que eran reinvertidos en sectores productivos, en especial, la minería. En dicha ciudad, importantes casas de comisión foráneas y los más prestigiosos empresarios y comerciantes chilenos establecieron sus actividades, acrecentando el comercio y creando las condiciones para que surgiera un sistema bancario e instituciones financieras modernas.

Desde la temprana década de 1820, los británicos tuvieron una gran influencia en la modernización de la economía chilena, que se transformó en participación y luego en control efectivo sobre varios sectores de la vida económica nacional. En 1830, la actividad de las casas mercantiles británicas más prestigiosas que funcionaban en el país

incentivó la economía nacional; la minería empezaba su expansión; y Valparaíso recibía los primeros estímulos, a través de los cuales obtendría un lugar privilegiado entre los puertos más importantes del Océano Pacífico.

Con respecto a Estados Unidos, es preciso señalar que también experimentó un crecimiento constante durante el siglo. Norteamérica superó a Gran Bretaña en maquinaria y en técnicas textiles, logrando que sus manufacturas de lanas se encontraran entre las más importantes de los países desarrollados. A mediados del Ochocientos, Estados Unidos transportaba un tonelaje marítimo casi igual al de Gran Bretaña y participaba en alto grado en el transporte total efectuado desde y hacia los puertos de Europa. Sin embargo, no hay que olvidar que su deuda con el Viejo Continente, y especialmente con Gran Bretaña, era muy alta, pues se había hecho una gran inversión en la construcción de ferrocarriles.¹²

Desde la perspectiva del intercambio comercial de Chile con Gran Bretaña y otras naciones durante la Colonia, es necesario indicar que el Valparaíso de aquel entonces era tan sólo un apéndice de la capital de la Capitanía General de Chile y vínculo entre los campos cerealeros del valle central y el mercado de Lima. Por el puerto pasaban las pocas manufacturas que se importaban legalmente y es probable que también haya sido el lugar donde se desarrolló un creciente y dinámico comercio fraudulento. En esa época, contaba con una población que no superaba las dos mil almas y su actividad comercial era prácticamente inexistente, a excepción de unos pocos establecimientos minoristas que a través de una variada oferta, satisfacían la demanda de los habitantes.¹³

En el espacio de un lustro, Valparaíso se transformó en un puerto obligado de operaciones y recaladas de barcos en el Pacífico Sur, calidad que conservó durante casi un siglo. En los primeros años de la República, se constató la existencia de un número importante de navíos de bandera chilena, incluyendo a los buques de guerra de la Primera Escuadra Nacional, así como el hecho de que hubo una gran cifra de barcos adquiridos por comerciantes chilenos y extranjeros avecindados en el puerto y Santiago, a través de la compra directa a armadores foráneos, a los astilleros del Maule o por

¹² Eduardo Cavieres, *Comercio chileno y comerciantes ingleses. 1820-1888* (Editorial Universitaria, 1999), pp. 15, 23, 24, 29-31 y 60.

¹³ Luis Ortega, "Valparaíso: Comercio exterior y crecimiento urbano entre 1800 y 1880", en *Valparaíso 1536-1986* (Universidad Católica de Valparaíso. Instituto de Historia. Serie Monografías Históricas (1), 1987), pp. 101-102.

medio del remate de las presas de los corsarios locales. La inserción de Valparaíso en el comercio internacional fue rápida. Después de 1817, se transformó en puerto de destino de naves procedentes de lugares tan distintos como Londres y Liverpool en Inglaterra; Boston, Nueva York, Filadelfia y Nantucket en los Estados Unidos; Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires en la costa atlántica sudamericana; Calcuta y Port Jackson (actual Sidney) en el otro extremo de la cuenca del Pacífico; y desde 1820, del Callao y otros puertos del Perú. El tráfico marítimo de los años 1819 y 1820 pudo ser mayor, de no haber sido por los continuos cierres del puerto, provocados por los preparativos de la Escuadra Nacional y los vaivenes de la campaña naval en Chile, junto con el temor de las autoridades del inminente arribo a las costas sudamericanas de nuevos convoyes con embarcaciones de guerra enviados desde la Península para socorrer al Virrey del Perú.¹⁴

Algunos viajeros de la época dedicados a los negocios dejaron testimonio acerca de su experiencia en América del Sur y en Chile, como fue el caso de Hall, quien expuso la situación comercial con las nacientes repúblicas desde el punto de vista de Gran Bretaña. Declaró que “el comercio entre los dos países había adquirido mucha extensión y tomaba de día en día mayor incremento”¹⁵. Sin embargo, agregaba,

“la diversidad de las relaciones políticas en este país, la inestabilidad e inexperiencia de los gobiernos, la agitación del espíritu público y la falta de confianza en el comercio, en una palabra la novedad de cada institución, todo concurría a complicar un asunto ya muy embrollado por sí mismo.”¹⁶

Al comienzo de su relación con las nuevas repúblicas, Inglaterra no admitió someter sus asuntos comerciales a juicio de los países de Sudamérica, lo que dejó en evidencia con la ausencia de cónsules y agentes diplomáticos. El Comandante en Jefe Marítimo era el encargado de estar al tanto de las relaciones y resolver los conflictos entre Inglaterra y las nuevas naciones. Inglaterra fundó estaciones navales en distintos puertos de América del Sur, como Río de Janeiro, Buenos Aires, Callao, San Blas, y por supuesto, Valparaíso.

¹⁴ Jorge Guzmán. *El Capitán Andrés Mac Farlane y el Dragón: Valparaíso y el descubrimiento de la Antártica 1819-1823* (Tesis para optar al grado de Magíster en Historia, Universidad de Chile, Facultad de Filosofía y Humanidades, Departamento de Ciencias Históricas. Santiago, 2003), pp. 37, 39 y 41.

¹⁵ Hall, op. cit., pp. 29-30.

¹⁶ Id., p. 30.

Sobre la política económica y comercial de Chile, es conveniente señalar que desde la época de la Independencia, las autoridades chilenas tenían las esperanzas de lograr el progreso a través de la expansión del comercio internacional, para potenciar la capacidad de exportación de la joven República. La política económica adoptada no ignoró los postulados proteccionistas y se orientó hacia la racionalización de los negocios y el fomento del intercambio internacional. Una política oficial de estilo pragmático dirigió la economía nacional a través de una combinación de proteccionismo y liberalismo, que consistía en la protección de ciertas actividades gracias a la maximización de los ingresos provenientes de los impuestos de aduana.

El Decreto de Libre Comercio del 21 de febrero de 1811, que fue la primera ley económica aprobada por un Gobierno chileno, estuvo dirigida al logro de dos objetivos: el comercio con todos los países amigos de España y el desarrollo de algunas actividades económicas nacionales. Esta Ley establecía que cuatro puertos estaban abiertos al comercio externo: Coquimbo, Valparaíso, Talcahuano y Valdivia. También, restringía las operaciones comerciales de los comerciantes extranjeros a los límites geográficos de los puertos y a las ciudades capitales de provincia cuando ellas no eran puertos, como Santiago y Concepción para los casos de Valparaíso y Talcahuano, limitándolos además a actuar sólo con el giro de mayoristas.

En 1817, O'Higgins impulsó nuevamente las actividades comerciales reabriendo los puertos al comercio internacional. También, para evitar conflictos entre los comerciantes chilenos y extranjeros, disminuyó los impuestos aduaneros sobre las mercaderías consignadas a empresarios nacionales. Siete años más tarde, fueron aprobadas dos nuevas leyes económicas. La primera fue promulgada por el Gobierno en favor de los foráneos que querían radicarse en el país y establecer algún tipo de industria usando mano de obra y materias primas nacionales, o bien, desarrollando tareas agrícolas. La segunda se refirió al primer plan concreto para el establecimiento de almacenes fiscales en Valparaíso con el fin de impulsar el tráfico marítimo. Con el pago general de 3% sobre el valor total de las mercaderías, la ley permitía a locales y forasteros depositar sus productos en los almacenes hasta que fueran vendidos o redistribuidos en otras plazas. Como no existían bodegas especiales que sirvieran para dicho objeto, el Gobierno permitió a los comerciantes el uso de sus propias despensas.¹⁷

¹⁷ Cavieres, *Comercio chileno y comerciantes ingleses. 1820-1888*, op cit., pp. 17, 119, 120 y 124.

Mientras se producía el auge de la actividad portuaria privada, la situación fiscal de la nación era complicada. Las autoridades centrales efectuaron un riguroso control del pago de las tarifas aduaneras a través del registro de los barcos. Pese a esta preocupación, los recursos eran siempre escasos, pues el esfuerzo libertador continuaba y el erario nacional estaba comprometido en la continuación de la campaña marítima en el Perú y la protección de las costas chilenas. Esta ardua tarea mantuvo las finanzas del Estado en una permanente condición de necesidad, el cual se vio obligado a recurrir en varias ocasiones al secuestro de propiedades privadas.¹⁸

La opinión de los comerciantes extranjeros respecto a la política económica y comercial de Chile se dejó sentir. El viajero Hall opinó, en nombre de los colegas que descargaban sus mercaderías desde los barcos británicos, que los reglamentos comerciales de las nuevas repúblicas eran muy estrictos. Las autoridades de los estados sudamericanos se justificaban afirmando que la rigurosidad de las ordenanzas se debía al temor de que fueran desobedecidas a través de la introducción de efectos sin pagar derechos o provenientes de la Península, cuyo castigo consistía en la prisión del comerciante o la confiscación de las mercaderías. También, el inglés se refirió brevemente a las tareas de los negociantes ingleses en América del Sur, quienes debían reclamar a la autoridad, permitir el examen de los productos y conciliar en lo posible los negocios, recomendándoles que “no debían jamás obrar hostilmente, a menos de recibir orden terminante del comandante en jefe en respuesta al informe que se le dirigía sobre todas las circunstancias de los hechos.”¹⁹

Para el Capitán, el comercio británico sufría prejuicios a causa de “la imposibilidad de prever un cambio de situación o de estimar con precisión el efecto probable de las grandes convulsiones políticas que destrozaban el país...”²⁰ Por este motivo, se debía “hacer penetrarse a los oficiales de los principios generales que debían dirigir su conducta y de entregarse para los demás a su discreción y capacidad.”²¹

En 1833, una nueva ley colocó finalmente en completo funcionamiento los almacenes fiscales de Valparaíso y, en 1834, el Gobierno entregó una legislación de aduana que establecía una escala de impuestos diferenciales. Aquella ley, ideada por

¹⁸ Guzmán, op. cit., p. 51.

¹⁹ Hall, op. cit., p. 31.

²⁰ Id., pp. 31-32.

²¹ Id., p. 32.

Rengifo, estaba dirigida a la protección de algunas actividades económicas locales, a la vez que intentaba maximizar los ingresos provenientes de aduana. En 1842, el mismo Ministro realizó varias modificaciones a dicha legislación, con el objetivo de rebajar suavemente todas las tarifas aduaneras vigentes.²²

Sobre la situación de los sectores productivos y su relación con la actividad comercial exterior, establecida como la base de la política económica en las primeras décadas del siglo XIX, el profesor Luis Ortega realizó un interesante análisis. Cuando la independencia se consolidó, la economía local comenzó a integrarse definitivamente a la economía mundial, que se instauró en el tercer cuarto del Ochocientos. Desde 1830, se instituyó un orden político estable, en el cual la política económica fue parte de un programa que se aplicó con determinación. Algunos de los contenidos de la estrategia que regiría durante las siguientes tres décadas habían sido implantados durante el decenio de 1820, pero desde 1840, no sin dificultades, las decisiones empezaron a formar parte de un todo que comenzó a ser implementado de forma progresiva, cuya base fue el sector externo y el comercio exterior.

A pesar de los veloces cambios experimentados en el ámbito comercial y en la administración económica, las fuerzas productivas y los mercados de factores tuvieron un desarrollo muy escaso en el periodo comprendido entre 1780 y 1850. En el país predominó una “economía de antiguo régimen”. Un análisis por sectores productivos – campo, minería y producción de manufacturas - arroja que, hasta fines de la década de 1840, éstos se encontraban dominados por una acentuada estabilidad en los procesos productivos. A lo largo del territorio, todavía era común la práctica tradicional del trueque, a la vez que todo tipo de “señas” introducían la semblanza de una vida monetaria, que aunque limitada, ésta ya comenzaba a hacerse presente. Esta situación fue producto del crecimiento del sector externo, que operaba con la lógica de las transacciones importación-exportación cada vez con más diversos medios de pago. Sin embargo, la composición de las exportaciones era un reflejo de la calidad y capacidad del aparato productivo. La relación sector externo - sector interno era todavía débil, razón por la cual, el circuito monetario asociado al primero no se expandió fluidamente hacia el interior. Mientras tanto, la producción doméstica no lograba competir en los

²² Cavieres, *Comercio chileno y comerciantes ingleses. 1820-1888*, op. cit., p. 121.

mercados internacionales más dinámicos. Por tanto, Valparaíso no tuvo un “respaldo productivo” que le permitiera fortalecerse con la venta de producciones propias y, de esa manera, encarar con más solvencia las fases más complicadas de la coyuntura comercial internacional. El país no supo, o quizás no pudo, acompañar al puerto principal en su primer auge.²³

La ciudad de Valparaíso, con motivo de la nueva dinámica económica y comercial, junto al arribo de sujetos de diversas nacionalidades, experimentó cambios en su población, actividad, infraestructura y sectorización, que fueron testimoniados por las autoridades del puerto y los curiosos visitantes. Varias fuentes han proporcionado datos de interés sobre la población y la presencia extranjera en Valparaíso. El 7 de febrero de 1795, el Cabildo de Valparaíso señaló en un acta que la población del área alcanzaba las 4.500 almas. El destacado historiador Benjamín Vicuña Mackenna refutó esa estimación reduciéndola a 3.000 vecinos de residencia estable, basándose, entre otros antecedentes, en el padrón presentado por Vicente Carvallo Goyeneche de 2.973 habitantes para 1796. Sin embargo, Vicuña Mackenna justificó el cálculo del Ayuntamiento suponiendo que éste incluyó a la gente suelta de la playa, entrantes y salientes, y a sujetos con estadía temporal.²⁴ Los viajeros que arribaron en la segunda década del siglo XIX, de acuerdo a sus propias averiguaciones, también entregaron cifras. En 1822, María Graham, viuda del Comandante de la *Doris* Thomas Graham, se enteró de que la población en el puerto alcanzaba a las 15.000 almas.²⁵ Bladh, por su parte, sostuvo que en 1821 el número ascendía a 12.000 y que en 1828 llegó a 20.000. El botánico, zoólogo y explorador alemán Eduard Poeppig, basándose en un censo ordenado por el Gobernador Lastra, apuntó que en 1827 el número de habitantes era de 20.000; en 1828 y 1830 de 17.500; y en 1831 se calculaba en 25.200, reconociendo la poca fiabilidad de los datos.²⁶

Desde mediados de los años veinte, Valparaíso comenzó a diferenciarse poco a poco, en aspecto y actividad, del resto de las ciudades de Chile. Esa separación en el tipo de crecimiento es atribuible a la convergencia de barcos, comerciantes, mercaderías

²³ Luis Ortega, *Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión 1850-1880* (DIBAM, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, LOM Ediciones, 2005), pp. 83, 89, 90 y 359.

²⁴ Benjamín Vicuña Mackenna, “Historia de Valparaíso”, en *Obras completas de Vicuña Mackenna* (Universidad de Chile, 1936), Vol. IV, pp. 492-494.

²⁵ María Graham, *Diario de mi residencia en Chile en 1822* (Editorial Francisco de Aguirre, 1972), p. 6.

²⁶ Bladh, op. cit., p. 28, y Eduard Poeppig, *Un Testigo en la alborada de Chile (1826-1829)* (Editorial Zig-Zag, 1960), p. 87.

y aventureros ansiosos de participar del activo tráfico en desarrollo. Llegó una avalancha de hombres y productos, incontenible y caótica, como el desarrollo mismo de la expansión comercial noratlántica.²⁷

Durante el siglo XIX, en Valparaíso hubo tres sectores donde se produjeron cambios, desde el punto de vista del paisaje. En el Cajón de las Palmas, junto a los bosques, había extensos huertos plantados con frutillas. Las casas estaban rodeadas de árboles frutales y pequeños jardines. En el Almendral, existían viviendas con grandes huertos y patios desde 1795, condición que se mantuvo durante la primera mitad del siglo XIX. Hacia 1828, era el lugar de encuentro de la sociedad elegante del puerto y, a mediados de siglo, se había convertido en uno de los barrios más prósperos del área. El Cerro Alegre fue el lugar favorito de los marinos ingleses en el Ochocientos, quienes instalaron sus residencias y lo transformaron en un área tan típicamente británica, que equivalía a una colonia inmersa en el puerto.²⁸ Vicuña Mackenna indicó que durante la Colonia, fue una cancha de chueca a la cual se accedía pasando por la quebrada del Almendral.²⁹

Comenzó por aquella época la sectorización de la ciudad. Su parte plana se dividió en dos ámbitos. El más antiguo conocido como el “Puerto”, de explosivo crecimiento, y hacia el este el Almendral. En los cerros y quebradas empezó a agruparse la gente pobre, cuyos ranchos eran desplazados en la parte plana por los nuevos edificios.³⁰ Los viajeros extranjeros prestaron atención a estas peculiaridades. Lafond de Lurcy se fijó en la escasa regularidad en la construcción de las casas y los establecimientos en el puerto, la mayoría de los cuales era hechos de adobe y de un solo piso. Poeppig, al igual que el viajero francés, observó el material de construcción de las viviendas, notando que los pisos de las construcciones estaban hechos de ladrillos polvorientos o de tierra apisonada.³¹

En el siglo XIX, se produjo la transición entre las sociedades preindustriales y postindustriales, surgiendo la tendencia de transformar el macropaisaje a través de la subdivisión de los predios urbanos periféricos y rurales para crear quintas y parques. Éstos fueron ejemplos claros del cambio espiritual en los sujetos y en las colectividades

²⁷ Ortega, “Valparaíso: Comercio exterior y crecimiento urbano entre 1800 y 1880”, p. 106.

²⁸ Méndez, op. cit., pp. 160-167.

²⁹ Vicuña Mackenna, op. cit., p. 512.

³⁰ Ortega, “Valparaíso: Comercio exterior y crecimiento urbano”, p. 108.

³¹ Lafond de Lurcy, op. cit., p. 23, y Poeppig, op. cit., p. 71.

occidentales del Ochocientos, que buscaron nuevos espacios de esparcimiento. En Valparaíso, las antiguas plazas de estilo español, empedradas y sin más adorno que una ocasional pila de agua central, fueron desapareciendo, a excepción de las plazas de la Intendencia y de la Municipalidad. Después del terremoto de 1822, la arquitectura del puerto comenzó a ser modificada, pues las casas se elevaron a los dos pisos y se construyeron de ladrillo. Sin embargo, las calles permanecieron polvorientas y la fisonomía general de la ciudad y de las áreas recreativas conservó el estilo colonial. Hacia 1843, se inauguró la transformación de las áreas de esparcimiento público, especialmente de la Alameda y la Plaza de la Victoria. Al año siguiente, se evidenció una preocupación por el aseo de las vías públicas y se propuso una radical modernización de las calles y plazas, ya que por iniciativa de Josué Waddington, se proyectó la instalación de faroles a gas adquiridos en Inglaterra, para iluminar las calles desde la plaza de la Municipalidad hasta la de la Victoria.³²

Los miembros del sector mercantil jugaron un papel relevante en la urbanización y construcción de las obras de infraestructura de la ciudad más urgentes e importantes. A medida que fue aumentando el comercio, las compañías privadas fueron las primeras en intentar la provisión de servicios públicos. Las experiencias pioneras en la dotación de éstos se ubicaron en los barrios en donde se habían establecido los principales vecinos locales y foráneos del sector socialmente más destacado. Después, estas compañías extendieron sus actividades al nivel de la ciudad mediante contratos con la Municipalidad o formando distintos tipos de asociaciones comerciales o sociedades anónimas.³³

En las primeras décadas del siglo XIX, el camino que unía a Valparaíso con la capital - la arteria más importante del comercio interior y el punto de partida del comercio exterior - se encontraba en muy malas condiciones, a causa de los rigores del clima invernal y porque las reparaciones no se habían hecho de la forma adecuada. Una línea de diligencia realizaba un viaje diario y posteriormente dos viajes semanales. El trayecto se recorría en un día y al comienzo se disponía de un carruaje de seis asientos, que partía cuando se completaba. Se pernoctaba en las posadas de Casablanca y

³² Luz María Méndez. "Plazas y parques de Valparaíso. Transformaciones en el micropaisaje urbano", en *Valparaíso 1536-1986*, op. cit., pp. 24-25

³³ Eduardo Cavieres, "Urbanización y cambio social. Comerciantes y artesanos de Valparaíso en la segunda mitad del siglo XIX", en *Valparaíso 1536-1986*, op. cit., pp. 58-59.

Curacaví. El puerto, que se encontraba en un proceso de crecimiento y modernización, requería vías de comunicación más expeditas, como el ferrocarril. Este medio de transporte trasladaba con mayor rapidez y a un menor costo grandes volúmenes de mercaderías y más cantidad de pasajeros. En 1851, el Congreso Nacional decretó el comienzo de las obras, autorizando al Gobierno para organizar una Sociedad Explotadora con capitales chilenos. El ferrocarril Santiago-Valparaíso contribuyó de forma relevante en la variación de la fisonomía urbana del puerto, especialmente a través de la expropiación de predios rústicos o escasamente urbanizados, que sirvieron de asiento a las vías férreas, locomotoras, edificios y coches de pasajeros del ferrocarril. Asimismo, creó nuevas calles y caminos que pronto se llenaron de habitaciones.³⁴

La llegada de hombres y mujeres extranjeros a Valparaíso fue un fenómeno que cobró fuerza luego de la apertura comercial, lograda definitivamente con el triunfo patriota de Chacabuco. El estudio de la inmigración en Chile constituye un abanico de aspectos e impresiones. Las investigaciones han profundizado los primeros pasos de la inmigración, de la cual frecuentemente se ha destacado el arribo de ingleses, norteamericanos y alemanes que alcanzaron un gran éxito en las actividades que desempeñaron. También, se ha abordado la llegada de españoles e italianos, pertenecientes en su mayor parte a estratos medios. Además, aunque en menor grado, se ha indagado la inmigración de sujetos dedicados a empleos bajos, conjunto que se caracterizó por detentar una gran variedad de nacionalidades y cuya presencia fue ineludible para las autoridades de la época.

En los inicios de la independencia ya se vislumbraba la idea de que Chile podía sustentar una mayor cantidad de población. Con los primeros pasos como una República, las autoridades chilenas que se empeñaron en estructurar la nación y dar forma a la conducción económica, no pasaron por alto este tema. Ya en 1811, Carrera propuso traer inmigrantes irlandeses para que colaboraran en la defensa del territorio. Años después, O'Higgins aprobó dos Decretos que autorizaban el arribo de colonos suizos e ingleses. El primero señalaba que debían traerse personas dedicadas a la agricultura o a alguna industria útil al país, mientras que el segundo indicaba el deseo de que llegaran artesanos, químicos y mineralogistas. Lamentablemente, ambos intentos

³⁴ Sonia Pinto, "El ferrocarril, un elemento urbano destacado en la urbanización de la región de Valparaíso", en: *Valparaíso 1536-1986*, op. cit., pp. 47, 48 y 54.

fracasaron.³⁵ Por 1820, las autoridades tenían conciencia de que se debía mostrar una buena conducta y prodigar las atenciones necesarias a los agentes y ciudadanos extranjeros. Sobre la inmigración británica y su influencia en el comercio chileno, el profesor Eduardo Cavieres fue enfático al afirmar que

“Chile, como una hospitalaria sociedad, acogió a los comerciantes británicos. Con sus negocios, capital, presencia personal y actitudes, el país comenzó a levantar los pesados portones del pasado colonial y a moverse en un mucho más amplio contexto de la historia del mundo contemporáneo.”³⁶

Con respecto a la inmigración norteamericana, el historiador Eugenio Pereira Salas citó a dos importantes pensadores que dieron luces sobre su actividad y la consiguiente inserción en la sociedad chilena. Según Martínez, muchos americanos se quedaron en tierra con el oficio de médicos, artistas, desertores, enfermos, entre otras ocupaciones. Para Barros Arana, estos hombres, atraídos por la benignidad del clima, una inclinación hacia la aventura o la esperanza de hacer rápidamente fortuna en un país que creían rico, dejaban a un lado su antigua carrera y se radicaban en los campos y en las ciudades, donde algunos de ellos eran tenidos en alta estima por su laboriosidad, su honradez y sus conocimientos, que sin ser muchos, los situaba en la categoría de los hombres más ilustrados del país. Desde el siglo XVIII, en los grupos superiores de la sociedad chilena, ya se encontraban algunos troncos genealógicos que tuvieron cierta trascendencia social por haber dado origen a connotadas familias americano-chilenas.³⁷ En la centuria siguiente, en Valparaíso los estadounidenses solían dedicarse a la fabricación de comestibles, lo que fue mencionado por los viajeros de la época. Graham indicó que “sus artículos que consisten en materiales corrientes, harina, galletas y provisiones navales, los hacen necesariamente pasar ocupados más que cualquiera otra gente.”³⁸

En Chile existió una inmigración fomentada por el Gobierno, que formó parte del “proyecto de organización nacional” y otra externa a éste. Esta última corresponde

³⁵ Carmen Norambuena, “La inmigración en el pensamiento de la intelectualidad chilena”, en *Contribuciones Científicas y Tecnológicas. Área Ciencias Sociales y Humanidades* (USACH 109): 73-83, agosto 1995, pp. 73-75.

³⁶ Cavieres, *Comercio chileno y comerciantes ingleses. 1820-1888*, op. cit., p. 235.

³⁷ Pereira Salas, op. cit., p. 306.

³⁸ Graham, op. cit., p. 24.

a una inmigración no planificada por las autoridades, que fue la más preponderante del periodo, y se define como el movimiento a través del cual los emigrantes se enteran de las oportunidades, son provistos de transporte y obtienen una ubicación y empleo iniciales, gracias a las relaciones sociales primarias que sostienen con emigrantes antecesores.³⁹ El profesor Leonardo Mazzei, acerca de la extracción social de estos hombres, indicó que

“no es aventurado suponer que gran parte de los inmigrantes tenía sus orígenes en modestos sectores campesinos y también urbanos. La emigración significó entonces para ellos un proceso de movilidad social y, por consecuencia, de ascenso social, al permitirles incorporarse a los sectores medios en la estructura social del país.”⁴⁰

La proyección empresarial de los inmigrantes determinó que se agruparan en los sectores medios, y dicha reunión hizo más patente su aporte a la emergente clase media nacional. Ellos coparon ciertos rubros económicos en las urbes, irrumpiendo en las gestiones mercantiles e industriales.⁴¹

Al iniciarse el siglo XIX, Chile albergaba una población de alrededor de quinientos mil habitantes, sin incluir a la población indígena. De estos habitantes, quince mil eran españoles peninsulares que se dedicaban al comercio o se desempeñaban como funcionarios civiles y militares de la Corona. Cuando estallaron los enfrentamientos armados durante los tiempos de la independencia, se originó una masiva salida de éstos, que implicó para el país la privación de enormes capitales que constituían un pilar para la endeble economía nacional. Al momento que el ambiente bélico cesó, algunos de los españoles que se habían ido retornaron para desenvolverse en la sociedad chilena a través de su trabajo. Sin embargo, en aquel entonces, aún no se ofrecían condiciones totalmente favorables para su permanencia. Los hispanos venían a integrarse a una sociedad más abierta a lo extranjero, en especial en el ámbito económico, con motivo de su mayor vinculación con las naciones de Europa del Norte. Gracias a este ambiente de aproximación, se generó un mayor flujo de inmigrantes de dicha nacionalidad. Valparaíso, dada su actividad económica, fue la ciudad que mayor

³⁹ Leonardo Mazzei, “Inmigración y clase media en Chile”, en *Proposiciones* (24): 152-158, agosto 1994, pp. 153 y 155.

⁴⁰ Op. cit., p. 156.

⁴¹ Id.

número de foráneos atraído, y en esta oleada, los españoles ocuparon posiciones de avanzada. La inmigración fue realizada principalmente por hombres solteros y se presume que muy jóvenes, condición que facilitó los enlaces mixtos hispano-chilenos, entre varones españoles y damas chilenas, lo que significó una reedición de las características que tuvieron los matrimonios del periodo colonial. Los hispanos se dedicaron especialmente al mediano y pequeño comercio, aunque hubo ciertas excepciones en cuanto al poder económico de los representantes de la colonia. Aquel conjunto, al igual como ocurrió con otros grupos europeos, se situó en una posición intermedia, cuyos miembros se caracterizaron por ingresar al país con menos capital y dispuestos a iniciar una nueva vida de forma independiente.⁴²

La ubicación geográfica de los europeos en Chile se identificó con las áreas donde se concentró la actividad económica. Según los censos del siglo XIX, desde el primer momento Valparaíso se convirtió en el punto de entrada principal de los italianos. Las migraciones italianas con objetivos de colonización fueron muy escasas en el Ochocientos, siendo una excepción los italianos que se encontraban en la Araucanía, Chiloé y otras regiones en las cuales se desarrolló este tipo de empresa. Entre los itálicos incorporados a la producción del país, se aprecia un pequeño número de sujetos identificados como mano de obra no calificada y dispuesta a trabajar en cualquier actividad; también hubo pequeños y mediano capitalistas, entre los cuales muchos tendrían éxito, logrando formar empresas de gran volumen. Sin embargo, la mayoría se asimiló con pequeñas empresas a nivel familiar.⁴³

El profesor Gilberto Harris dejó a un lado a los inmigrantes dedicados a profesiones y oficios propios de los grupos altos y medios. Indicó que diversos autores han englobado la importancia de la inmigración extranjera en Chile señalando que los foráneos que arribaron al país y se radicaron en él realizaron grandes progresos y logros en el ámbito económico, social y cultural. Él, en cambio, planteó abordar la “otra inmigración”, compuesta no precisamente de prometedoras, emprendedoras y exitosas personalidades, sino que de proletarios, aventureros, desertores y deudores. Por tanto,

⁴² Baldomero Estrada, “Monografía histórica de la colectividad española en Valparaíso”, en *Inmigración española en Chile* (Universidad de Chile, USACH, Universidad Católica de Valparaíso, UMCE, Embajada de España, 1994), pp. 109-116.

⁴³ Baldomero Estrada, “Participación italiana en la industrialización de Chile. Orígenes y evolución hasta 1930”, en *Presencia italiana en Chile* (Universidad Católica de Valparaíso. Instituto de Historia. Serie Monografías Históricas 7-1993), pp. 98 y 102-104.

las argumentaciones que han concluido que los europeos y norteamericanos avecindados en Chile ascendieron mayoritariamente a posiciones empresariales, son débiles, insostenibles y se encuentran fuera de lugar.⁴⁴ Su parecer adquiere fuerza si tomamos el testimonio del botánico e ingeniero inglés John Miers, que arribó a Valparaíso en el decenio de 1820, como tantos otros visitantes. El viajero entregó algunas cifras y características respecto a la población del puerto. Indicó que a su llegada, la población se calculaba en 10 mil habitantes, pero pasado un tiempo, se estimaba en 15 mil, de los cuales, 3 mil eran ingleses. A su impresión, sin embargo, el número de almas oscilaba entre 5 mil y 6 mil, de los cuales, más o menos 400 eran de nacionalidad inglesa. Luego de estos cálculos, Miers detalló la procedencia social y el oficio de los habitantes y pasantes, concluyendo que “la mayor parte de esta cifra corresponde a marineros y personas que provienen de las peores esferas sociales...”⁴⁵

2. Sobre las Fuentes de este trabajo

Después de esta reseña general del Valparaíso decimonónico, es preciso indicar las fuentes utilizadas en esta investigación. En primer lugar, se encuentran los diarios de viajeros extranjeros, de los cuales ya se han citado datos e impresiones, principalmente ingleses y norteamericanos, que constituyen una de los documentos primarios más copiosos en información sobre la situación geográfica, política, económica, social y cultural de América del Sur. El historiador Marcelo Somarriva analizó e interpretó en profundidad algunos de estos valiosos relatos, escritos por los ingleses John Constance Davie, Samuel Haigh, John Miers, Peter Schmidtmeier, Alexander Caldcleugh, Edward Hibbert, Robert Proctor, Francis Bond Head, Joseph Andrews y Charles Brand, aventureros que emprendieron la misma ruta a través del nuevo continente entre 1819 y 1829. En nuestro trabajo, se realizó la consulta de los testimonios de Haigh, Miers, Schmidtmeier y Caldcleugh, que pasaron por Valparaíso en aquellos años.

⁴⁴ Gilberto Harris, “La inmigración extranjera en Chile a revisión: también proletarios, aventureros, desertores y deudores”, en *Emigrantes e inmigrantes en Chile, 1810-1915. Nuevos aportes y notas revisionistas* (Universidad de Playa Ancha, 1996), pp. 143, 144 y 155.

⁴⁵ John Miers, *Travels in Chile and La Plata* (Printed for Baldwin, Cradock, and Joy, 1826), Vol. I, p. 446.

El ingreso hacia continentes desconocidos fue una modalidad de la exploración y del viaje romántico de las primeras décadas del siglo XIX. Los viajeros que habían visitado estas regiones en siglos precedentes, en su mayoría balleneros o contrabandistas, piratas o corsarios, viajaban en barcos que circunnavegaban el globo, y como sólo bordeaban el continente, apenas lograban pequeños vistazos de la situación del interior de estos países. Dicha condición se generaba por el bloqueo que el Imperio español imponía a sus colonias. Cuando este cerco expiró, los viajeros pudieron entrar a estas tierras y comenzar el reconocimiento de un área hasta entonces casi desconocida. Algunos de estos aventureros tenían ciertos conocimientos científicos, como fue el caso de Miers o Caldcleugh, pero gran parte de ellos eran marinos y militares que sólo contaban con una formación técnica prodigada por el ejército y la marina de Inglaterra.

La misión de estos temerarios era obtener y entregar información sobre los territorios recorridos. Para plasmar sus experiencias e impresiones, todos estos autores recurrieron a un esquema conceptual del siglo XVIII, que indicaba que la geografía y el clima condicionaban la constitución física y el estado moral de los habitantes. Cada viajero que se encaminaba a una de las lejanas regiones sobre las cuales se cernía la hegemonía del Viejo Mundo, debía regresar a Londres con un minucioso testimonio de sus vivencias en tierras remotas y con noticias sobre el carácter de las regiones y la población que las habitaba, para que su libro sirviera de herramienta en el desarrollo de la industria y el comercio en aquellos lugares, considerados como eventuales campos de proyección para la expansión mercantil y cultural.

Los viajeros creían que los españoles habían corrompido a sus súbditos americanos a través de instituciones infames, despóticas y supersticiosas, tales como la Inquisición, el régimen de trabajo forzado y la religión de Roma. Los británicos afirmaban que su imperio, a diferencia de su rival español, era un protectorado de distintos intereses. Según esta imagen, el imperio respondía a proyectos de índole privada, mientras que los asentamientos hispanos y franceses habían sido promovidos por el Estado. Tanto ingleses como galos pensaban que la explotación minera fue uno de los fines económicos más relevantes de la Corona española, pese a que el Imperio peninsular también logró considerables y continuados beneficios gracias al comercio con sus colonias de ultramar. Ellos, en cambio, creían que le habían prestado mucha más atención al comercio y a la agricultura, pese a que habían viajado incentivados por

el deseo de encontrar oro. A mediados del siglo XVII, se expresó que el porvenir de los imperios no descansaba en la obtención de territorios, sino que en el comercio, el cual no se basaba en la toma de posesión de regiones, sino en el control del mar. El océano se transformó en un factor vital para las mitologías imperiales de Gran Bretaña, no tanto porque el imperio se apoyara en la marina, sino a que por generaciones se creyó que el poder del mar había hecho del imperio algo distinto y benevolente, pues mientras sus homólogos reposaban en la conquista militar, los marinos ingleses traerían libertad y prosperidad a los diferentes rincones del globo.

Cuando llegó a Europa la noticia del triunfo del Ejército de los Andes sobre los realistas en la Batalla de Chacabuco, comenzó a anunciarse que los mercados de América del Sur se encontraban disponibles para las incursiones mercantiles. A partir de ese momento, se generó un arribo masivo de empresarios ingleses al Cono Sur. Las coyunturas políticas o económicas que se suscitaron en Sudamérica hicieron necesaria la publicación de información de interés acerca de este rincón del continente.

El objetivo compartido que animó a estos viajeros a cruzar el Océano Atlántico y adentrarse en un continente prácticamente desconocido, fue saber su real situación política y social tras las agitaciones provocadas por las guerras intestinas de su independencia, para conocer la verdad acerca del estado de sus recursos minerales. La minería, que había constituido la principal fuente de riqueza del imperio español, fue el atractivo más importante de los primeros viajeros de Europa que se internaron en América del Sur. El estudio de los diarios de viaje realizado se centró en la relación que sostuvieron sus autores con un proyecto civilizador británico del cual participaron de una u otra forma. También, es preciso tener en cuenta la manera como estos escritores expresaron un compromiso con una causa de naturaleza imperial nacionalista británica. En estos libros se recogió una imagen del Cono Sur de América que fue determinante en el establecimiento de su credibilidad en el ámbito financiero metropolitano. Sin embargo, las compañías mineras británicas y los proyectos que se desarrollaron a la luz de las posibilidades que ofrecía América del Sur, terminaron en un rotundo y fulminante fracaso, lo que dirimió que todos estos textos estén atravesados por la ruina que provocó el desmoronamiento del mercado londinense entre 1825 y 1826.⁴⁶

⁴⁶ Marcelo Somarriva, *Como un mapa ante mis pies. Viajeros ingleses en el Cono Sur 1819-1829* (Tesis para optar al grado de Magíster en Estudios Latinoamericanos. Universidad de Chile, Facultad de Filosofía y Humanidades, 2007), pp. 1, 6-9, 136-137, 143-144, 197-199 y 219.

Sobre los viajeros estadounidenses, la opinión de Pereira Salas es que fueron simples cronistas que plasmaron lo que se mostraba como exótico ante sus ojos perspicaces. Según éstos, los distintos países hispanoamericanos eran tan sólo una porción derivada históricamente de la impronta española sobre la raza aborigen y la población criolla mestiza, sometida a una rigurosa dominación política, a la opresión de las instituciones coloniales y al yugo papista de la Iglesia católica. La mayoría de estos cronistas fueron marinos de profesión y el mar les había entregado una enseñanza práctica del mundo. El contacto con el Oriente, gracias a las empresas de Cantón y la comparación etnográfica con la vida natural de las islas paradisíacas del Mar del Sur - muchas de las cuales fueron descubiertas por ellos mismos - les prodigaba un inconsciente cartabón mental comparativo que templaba sus imágenes con la relatividad histórica de los desarrollos nacionales.⁴⁷

El segundo tipo de fuentes utilizadas fueron los documentos oficiales de la Intendencia y Cabildo de Valparaíso. Durante la búsqueda, lectura y transcripción de éstos, se comprobó lo que han señalado algunos investigadores respecto a los problemas para realizar estas tareas, al momento de modernizar la ortografía de los manuscritos con el fin de facilitar su lectura. Pereira Salas se refirió principalmente a los pliegos que nombran los barcos extranjeros. Desde fines del siglo XVIII, dentro de las medidas contra el ingreso de foráneos a la costa chilena, se encontraba el intento de entender otras lenguas. Muchas veces se debió recurrir a personas que decían poseer conocimientos lingüísticos. La labor de los lenguaraces era pésima, pues si se toma como punto de referencia sus traducciones del inglés al español, puede encontrarse que gran parte de ellas dificultan la clara comprensión de los textos. La costumbre de adaptar los nombres de los buques provoca problemas de lectura que complica el trabajo de los investigadores actuales.⁴⁸

Para el siglo XIX, el historiador Jorge Guzmán resaltó que la información disponible sobre entradas y salidas de barcos posee errores en la transcripción de los nombres de navíos y capitanes. Sobre este problema, en febrero de 1821, el Director Supremo Bernardo O'Higgins y el Ministro de Marina José Ignacio Zenteno instruyeron a las autoridades de los puertos de Chile para que fueran rigurosas en sus registros. Sin embargo, los subalternos respondieron al Ministro que dichas indicaciones eran difíciles

⁴⁷ Pereira Salas, op. cit., pp. 293, 296 y 297.

⁴⁸ Op. cit., pp. 170-171.

de aplicar, pues aunque se facilitara un escribiente o un intérprete a los capitanes, muchas veces tampoco se entendían entre ellos. Sobre la realización de los registros, también existían inconvenientes, ya que en el país se ignoraban muchos nombres propios de los lugares de donde provenían las naves y no se podían transformar al español los nombres foráneos. Pese a esto, el Gobierno continuó sus intentos de corregir esta situación, debido a que del registro de las entradas y cargamento de los buques dependía la recaudación de los impuestos de aduana, los cuales constituían los principales ingresos del Estado.⁴⁹

Un enfoque adecuado para concebir las fuentes primarias utilizadas en esta investigación más allá de sus aspectos técnicos es el ofrecido por el grupo de Estudios Subalternos. El profesor John Beverly, quien presentó y expuso las obras de representantes de esta corriente, señaló que ésta propuso una injerencia en la comprensión de las relaciones que producen dominación. El historiador indio Ranajit Guha definió “subalterno” como una cualidad general de la subordinación, que se manifiesta de acuerdo a condiciones étnicas, de género, edad y actividad. Basándose en los hechos ocurridos en la India durante los años coloniales y postcoloniales, afirmó que para situar al campesino alzado como un sujeto histórico se requería que los documentos sobre los levantamientos fuesen invertidos para reconstituir el proyecto de los hombres del campo como una inversión del mundo. El problema más importante es que los sucesos empíricos de las insurrecciones han sido tomados de acuerdo al lenguaje y pautas culturales de la élite, que van contra las que dirigían las rebeliones campesinas. Esta situación dificulta la construcción de la historiografía colonial y post-colonial, pues ésta se realiza a través de la consulta de los documentos escritos dejados por los grupos dominantes, quienes eran los que tenían conocimientos de lectura y escritura. Es más, si estas fuentes escritas se refirieran en buenos términos a los rebeldes, estos últimos se verían excluidos, ya que no serían considerados como hombres conscientes de su propia historia e incorporados sólo como un elemento circunstancial a otra historia y con otros sujetos. Por estas causas, Guha propuso que el discurso de la elite debía ser leído en reversa, teniendo claro que los que dejaron los escritos no son los dominados,

⁴⁹ Guzmán, op. cit., p. 41.

sino que los dominadores y tomar a la Negación como la característica central de la identidad de los subalternos, añadiéndola al trabajo del historiador.⁵⁰

¿Cómo se puede aplicar la metodología propuesta por Guha al complejo mundo porteño en los albores republicanos? ¿Es posible innovar en la mirada y aproximarse a esa historia desde la perspectiva de los estudios subalternos? La respuesta es positiva. Valparaíso fue el encuentro de mundos múltiples. Los porteños y los extranjeros convivieron en un escenario físico, político, económico y social en constante transformación. Entre ellos, hubo individuos poderosos y sujetos subordinados, en distintos campos y circunstancias. Las fuentes primarias consultadas para esta investigación, entiéndase oficios del Cabildo y de la Intendencia, así como los diarios de los viajeros extranjeros, sólo representan un punto de vista de lo que fue el pasado del puerto principal. Los documentos del Estado eran de carácter oficial. Sus páginas muestran los pensamientos, impresiones, decisiones y medidas de las autoridades chilenas de la época que versaban sobre Valparaíso, sus habitantes y pasantes. Se imponía organización y orden, los ídolos de todo Estado, a situaciones que no se habían vivido antes y que requerían el control y la intervención de los mandamases. Los relatos de los viajeros, principalmente ingleses, describen lugares, personas y experiencias desde su propia perspectiva, es decir, de acuerdo al género, actividad, religión y hábitos del escribiente. Sin embargo, a través de estas fuentes, se conoce a los otros protagonistas, tanto locales como foráneos, del puerto más importante del país.

⁵⁰ John Beverly, “Subalternidad y representación: Debates en teoría cultural”, versión electrónica otorgada por la profesora María Elisa Fernández en el seminario de Magíster en Historia “Teoría de la Historia” el año 2008, pp. 8, 23, 24 y 28.

ABREVIATURAS

ANCMV: Archivo Nacional. Cabildo y Municipalidad de Valparaíso.

ANGIV: Archivo Nacional. Gobernación e Intendencia de Valparaíso.

ABO: Archivo de don Bernardo O'Higgins.

CAPITULO I

EL OFICIO DE MAR

*“Las pendencias, la borrachera y toda especie de vicios
reinan a sus anchas”⁵¹*

1. La tripulación: un encuentro de identidades

Los hombres a bordo de los barcos poseían diferentes calidades, grados y responsabilidades, pero estaban unidos por una vida y temperamento en común. Los marineros norteamericanos de fines del siglo XVIII se pueden clasificar en balleneros, loberos y marinos del tráfico regular del NO y de China. En la jerarquía de la hermandad, el capitán ostentaba el poder absoluto, pues era en sí mismo el símbolo al que los demás marineros aspiraban en el normal escalamiento de acuerdo a los años de servicio, la experiencia, la práctica y el estudio. Delegaba sus derechos al primer oficial. Los grumetes, acunados por las constantes vicisitudes del mar, alcanzaban el comando después de concluir una preparación difícil, ingrata y peligrosa. Su prestigio dependía del valor, audacia y fuerza física, lo que les permitía sobrevivir a las asechanzas del

⁵¹ Samuel Burr Johnston, *Cartas de un tipógrafo yanqui*, (Editorial Francisco de Aguirre, 1967), p. 123.

impredicible océano. Junto a esto, debían incluirse horas de estudio, experiencia y práctica.⁵²

A este capitán correcto y ejemplar, se contraponen el testimonio de aventureros que arribaron a América del Sur por mar, como Schmidtmeyer, quien mencionó a aquél que destacaba por su poca capacidad, confiabilidad y sobriedad. Navegando con destino a Valparaíso, el viajero, quien se percató del mal estado del buque y de la escasez de tripulantes, fue testigo de desagradables conflictos entre el Capitán y los pasajeros. Ellos deseaban que el piloto tomara el mando de la nave y colaboraban con entusiasmo a los marineros en sus labores. Uno de los altercados se produjo entre el Capitán y un hombre de brillante experiencia en los oficios del mar, quien sugirió al timonel cambiar el rumbo. El primero, “al oír esto lo contradujo con un lenguaje de lo más ofensivo; a lo cual el otro arrojó el contenido de su vaso a la cara del Capitán y al no encontrarlo a distancia del brazo, el vaso mismo entró en contacto con su boca y la hizo sangrar copiosamente.”⁵³ El inglés señaló que el Comandante, “cuando bajó a pedir la entrega de la persona que lo había golpeado, ésta, con una pistola cargada en la mano, contestó que si intentaba forzar la entrada le haría un disparo.”⁵⁴

La tripulación variaba en calidad y número de acuerdo con el tipo y destino del barco. La planta estaba integrada por el primer oficial, que hacía las veces de piloto. Llevaba consigo el diario de bitácora, inspeccionaba el estado de la nave y era el responsable de los productos y efectos. El segundo, junto con ocuparse del manejo del velamen, tenía a su cargo en los navíos de comercio, la carga y descarga de las mercaderías. El contra maestre o *boatswain* era el hombre de contacto entre los oficiales y la marinería. El comisario o *quarter master* tenía como rol vigilar los turnos e intervenía en funciones burocráticas. El condestable, artillero o *gunner* poseía el oficio de las operaciones de defensa y controlaba los depósitos de armas y pólvora.

En un segundo plano se encontraban los empleados, de gran relevancia para la rutina cotidiana de a bordo. El carpintero de ribera o *carpenter mate* y sus ayudantes se ocupaban de las continuas reparaciones, al igual que el plomero o *cooper*, pendiente de las vías de agua y las bombas. El despensero, maestresala o *steward* se encargaba de la conservación de las provisiones y su entrega al cocinero o *cook*, persona muy querida o

⁵² Pereira Salas, op. cit, pp. 261 y 263.

⁵³ Schmidtmeyer, op. cit., pp. 29-30.

⁵⁴ Id., p. 30.

muy odiada por la dotación, sentimientos que dependían de su talento para la preparación de las comidas.⁵⁵ Los viajeros dejaron un espacio en su libreta de apuntes para hablar sobre este importante tripulante. Haigh plasmó con admiración la ayuda que su cocinero le prodigó durante una navegación dificultosa en el ingreso al Océano Pacífico con destino a Valparaíso, declarando que “era un gigante, en talla y en fuerzas, y, no mareándose, podía subir a cubierta, tomar drizas y levantar las velas, operaciones en las cuales nos prestó grandes servicios.”⁵⁶

A través de la revisión y lectura de las fojas de la Intendencia de Valparaíso, se constató que los cocineros de los barcos también protagonizaban conflictos en tierra. El Capitán de Puerto Pedro Angulo comunicó en 1830 al Comandante General de Marina, que el cocinero de la fragata francesa *Elizabeth* había sido demandado por una deuda, y que debía bajar a tierra a resolver este dilema. Sin embargo, el dueño y Capitán del buque, se negó terminantemente a obedecer esta disposición, hecho que Angulo consideró “demasiado escandaloso y fuera del respeto debido a la autoridad nacional...”, sugiriendo que el Capitán debía sufrir “el castigo merecido por su insubordinación y poco respeto.”⁵⁷

La vida a bordo era dura, pero no tanto como la de los marineros de la costa española del Pacífico. Los barcos de la carrera interamericana, de segunda mano o construidos en los astilleros nacionales, puestos al mando de pilotos vizcaínos o nativos de las Canarias, con marinería improvisada de criollos, mestizos, aborígenes y negros, no podía competir con las fragatas de Estados Unidos.⁵⁸ El testimonio del viajero Schmidtmeyer nos permite visualizar las características de las tripulaciones de barcos norteamericanos. Durante su estadía en Valparaíso, avistó la recalada de uno de ellos. Describió la constitución física y las habilidades en los oficios del mar de sus tripulantes, originarios de las islas Sandwich, indicando que eran “de contextura robusta y fuerte y notables por la curva considerable de su labio superior, por lo cual una gran parte de la mandíbula quedaba descubierta”, agregando que “se dice que resultan buenos marineros y entran de buena gana en el servicio del mar.”⁵⁹

⁵⁵ Pereira Salas, op. cit., p. 264.

⁵⁶ Samuel Haigh, *Viaje a Chile durante la época de la Independencia* (Imprenta Universitaria, 1917), p. 153.

⁵⁷ Pedro Angulo al Comandante General de Marina, 27 de septiembre de 1830. ANGIV, Vol. 7, f. 222.

⁵⁸ Pereira Salas, op. cit., p. 265.

⁵⁹ Schmidtmeyer, op. cit., p. 279.

En los puertos de origen, subían por la pasarela del barco los bisoños o los enganchados por manos de mercenarios, llevando consigo la maleta de viaje, que contenía sus escasas ropas, el indispensable cuchillo, la pipa, el tabaco de mascar y algunos libros, especialmente la Biblia. Se acomodaban en el estrecho espacio de la cámara baja, donde se alineaban las literas o se extendía la cama de duros resortes. El aire, a los pocos días de viaje, quedaba saturado por la promiscuidad, los desperdicios de las ratas y la humedad. Una lámpara de aceite proporcionaba algo de luminosidad a la congestionada habitación, morada o cárcel para largos meses de travesía.

Las labores a bordo eran la limpieza de los *decks*, el bombeo constante de pisos y camarotes y la manipulación del velamen. La rutina se dividía en tres guardias (*starboard* y *lardboard*), cada una de las cuales correspondía a cuatro horas continuadas que comenzaban a las cuatro de la mañana. La última de ellas, llamada la “guardia de los perros”, era la más tediosa.

La psicología del marino dependía de su condición. Se debe imaginar el encierro de decenas de individuos de todas las edades, nacionalidades, personalidades y profesiones durante meses e incluso años, en un pequeño espacio, entregados a un servicio regular y rutinario. El marino era supersticioso, pues veía un signo en todas las cosas, atribuía orígenes mágicos a las variaciones impredecibles de la naturaleza y lo atormentaban las apariciones fantasmales, mencionadas frecuentemente en los relatos. La calidad ética de un marinero se medía de acuerdo a su hombría, generosidad, valor e ímpetu. Sobre su sexualidad, es preciso apuntar que el marinero era casto cuando se lo imponía la necesidad, y el hecho de no tener una pareja femenina a bordo le parecía una de las condiciones de su existencia, aceptándola como lo hacía con la fatiga, la incomodidad y el mal tiempo, intentando no sentirse el más desgraciado de los hombres. Algunos autores han pensado que los barcos balleneros traían a bordo algunas mujeres, pero la cábala acerca de los males que su presencia atraía, llegó a ser un tabú asimilado. No se han encontrado casos de homosexualidad.⁶⁰

Los documentos de la Intendencia de Valparaíso indican que, tanto a bordo como en tierra, los marineros dejaban relucir su rudeza y su violencia. En 1830, José Matías López, en un comunicado al Gobernador de Plaza, se refería a unos hombres que habían herido al tripulante de un barco. Existía constancia, de acuerdo al testimonio de los

⁶⁰ Pereira Salas, op. cit., pp. 265, 266 y 270.

vecinos, “que hubo una riña entre marineros ingleses, y peones que estaban en la playa que fue apaciguada por el Señor [Livington] y de la que salió herido un marinero según él mismo lo ha dicho, sin que pasase adelante, ni se haya podido descubrir el autor o autores de las heridas.”⁶¹ López, preocupado por este hecho de violencia, recalcó que encomendaría a la policía “la aprehensión del que se crea delincuente y lo pasaré a la justicia ordinaria para que sea juzgado y castigado.”⁶²

Desde el Consulado Británico, llegó al conocimiento de Ramón Cavareda la lamentable noticia de un conflicto que se suscitó entre el Capitán de Puerto y el Capitán del barco mercante inglés *Ciro*, porque el funcionario exigió al extranjero entregar las herramientas de un carpintero que trabajó en el navío. El Capitán de la embarcación respondió que el carpintero era un ladrón de las propiedades del *Ciro* y lo acusó de “haber cooperado con otros de la tripulación en la más escandalosa e insubordinada conducta, la verdad de cuyas acusaciones ha sido confirmada por las declaraciones juradas de ocho personas tomadas por el Cónsul General Interino de su Majestad.”⁶³ El Cónsul John White, defendiendo a su compatriota, solicitó la intervención del Gobernador en esta rencilla para que la relación entre las autoridades porteñas y británicas no fuera “interrumpida por individuos ejerciendo, lo que él considera una autoridad indebida sobre las personas y propiedades de los vasallos de Su Majestad Británica.”⁶⁴

White, desde el Consulado Británico, se comunicó con el Gobernador en la primavera de 1831 enviándole la copia de una carta, de parte del Oficial Superior de S.M.B. en el Pacífico, que mencionaba que unos marineros del *Seringapatam*

“han sido dos veces insultados, golpeados con trozos de ladrillos y además algunos nativos les lanzaron cuchillos cuando regresaban a su bote después de su jornada laboral donde trabajan confeccionando cabos en el Almendral, sin ninguna previa provocación ni por parte del oficial ni de los tripulantes que pudiese justificar que los nativos actuaran de manera tan injuriosa.”⁶⁵

⁶¹ José Matías López al Gobernador de Plaza, 23 de julio de 1830. ANGIV, Vol. 7, f. 157, N° 112.

⁶² Id.

⁶³ John White al Gobernador de Valparaíso, 28 de septiembre de 1830. ANGIV, Vol. 7, f. 226, trad. de la época.

⁶⁴ Id.

⁶⁵ John White al Gobernador de Valparaíso, 5 de octubre de 1831. ANGIV, Vol. 7, fs. 505-505v, trad. actual.

White solicitó que “uno de los policías asista y acompañe al oficial y a los hombres de su bote al lugar donde se confeccionan los cabos y desde ahí de vuelta al bote”⁶⁶, pues gracias a la intervención de un oficial de policía, los agredidos habían sido rescatados.

Las comunicaciones oficiales entre las autoridades porteñas y los representantes extranjeros, contenidas en los archivos de la Intendencia, no sólo versaban sobre hechos de violencia. En 1832, el Vicecónsul de Francia se dirigió al Gobernador Militar y Comandante General de Marina Cavareda, para aclarar los pagos que debían hacerse al cura y al panteonista en el entierro de los marineros franceses. El diplomático expresó que “hace cerca de dos años, nunca he pagado más de 8\$ 4 por derechos debidos al Señor Cura, y 5\$ 4 por los del panteonista: en junto 14\$, como dan fe de ello los recibos que están en mis manos.”⁶⁷ Sin embargo, de un momento a otro, la cantidad que había que cancelar al panteonista varió a “22\$ 4 reales, a saber 8\$ 4 para el Señor Cura y 12\$ para el panteonista”, aumento que debía ser justificado ante el Gobierno francés a través de algún decreto que emanara de la jurisdicción local, pues, en palabras del Vicecónsul, “una tripulación francesa preferiría tal vez echar al mar el cadáver de un marinero puesto en cajón que no enterrarlo desnudo y sin cajón.”⁶⁸

Los capitanes de los barcos fueron enemigos y víctimas de los funcionarios porteños. En 1830, el Comandante del Resguardo entregó a Cavareda un parte que constataba la muerte del Capitán de un bergantín mercante francés, que

“fue ejecutada de un modo violento por Marín a las nueve de la noche de ayer, por medio de una puñalada en el pecho, y que el agresor se ha ocultado, sin que parezca hasta esta hora que son las cuatro de la tarde, a pesar del empeño con que la policía trata de descubrirlo.”⁶⁹

El parte de José Reyes señalaba que el asesino del Capitán del [*Ribanch*], el guarda del departamento de pie Antonio Marín, fue desvinculado de su cargo por su abominable conducta contra el extranjero, “y necesitándose llenarse este destino, lo

⁶⁶ Id., f. 505v, trad. actual.

⁶⁷ Vicecónsul de Francia a Ramón Cavareda, 4 de mayo de 1832. ANGIV, Vol. 7, f. 632v.

⁶⁸ Id., f. 632v-633.

⁶⁹ Ramón Cavareda al Ministro de Hacienda, 25 de diciembre de 1830. ANGIV, Vol. 6, f. 313.

pongo en conocimiento de Vuestra Señoría para que tenga la dignación de comunicarlo al Supremo Gobierno, para que sea provisto...”⁷⁰

En el margen izquierdo de la comunicación de Cavareda a Hacienda, José Tomás Ovalle y Manuel Rengifo expresaron su respuesta, indicando “devuélvase original para que el Comandante del Resguardo proponga interinamente quien subrogue al guarda don Antonio Marín, hasta que por Juez competente se declare ser criminal, y su empleo vacante.”⁷¹

2. Enfermedades a bordo y en tierra

Junto a las incómodas condiciones de vida y al duro trabajo, los marineros sufrían diversas enfermedades, para las cuales existían prevenciones y tratamientos, que se practicaban tanto en la mar como en los puntos de recalada. Durante una travesía por el océano, los problemas más graves se derivaban de la higiene de a bordo. Una de estas complicaciones fue la plaga de ratas, la cual era ahuyentada a través de “humazos” que se realizaban cuando los barcos ingresaban a los puertos. Entre los padecimientos predominantes, se encontraba la disentería y la sífilis.⁷² Testigos de la época prestaron atención a las vías de propagación de algunas afecciones. Poeppig, por ejemplo, indicó la gran implicancia del puerto principal en la transmisión de la sífilis, señalando que “los médicos de todos los buques de guerra se quejan que en ninguna parte de la costa sudamericana la tripulación se contagia con más frecuencia de la sífilis que en Valparaíso.”⁷³ Detalló que “en las listas de los hospitales aparecen a menudo la mitad de los enfermos como contagiados por esta enfermedad.”⁷⁴

⁷⁰ José Tomás de Reyes al Gobernador de la Plaza, misma fecha. ANGIV, Vol. 6, f. 314.

⁷¹ José Tomás Ovalle y Manuel Rengifo a Ramón Cavareda, 27 de diciembre de 1830. ANGIV, Vol. 6, f. 313.

⁷² Pereira Salas, op. cit., p. 271.

⁷³ Poeppig, op. cit., p. 204.

⁷⁴ Id. En 1851, el geoquímico, empresario y explorador Paul Treutler constató la presencia de sífilis en Valparaíso, afección que se aliviaba bastante con la inmersión en las termas de Cauquenes, Apoquindo y Chillán y la atención de médicos ingleses, franceses y alemanes. Sin embargo, a impresión del viajero, “parecía incomprensible que una administración que había promulgado tantas leyes sabias y creado tantas instituciones beneficiosas, no procurara poner atajo a la prostitución por comisiones sanitarias y supervigilancia policial, como ocurre en otros puertos del mundo.” Paul Treutler, *Andanzas de un alemán en Chile 1851-1863* (Editorial del Pacífico S.A, 1958), p. 42.

El escorbuto fue la afección más mortífera y devastadora. El médico holandés Johannes Bachtrom y el inglés James Lind, en su ensayo *Treatise on Scurvy* (1753), comprobaron los orígenes carenciales del escorbuto, y para combatirlo introdujeron en la dieta marinera el jugo de limón, el vinagre, la cidra, la cebada, la cerveza, el aceite de vitriolo, el apio, las zanahorias, la compota de manzanas y el *choucroute*. Si bien estas medidas sanitarias redujeron la cuota de muerte de la dolencia, su peligro aún amenazaba la navegación entre las costas de Estados Unidos y Chile. Las recaladas en las “estaciones de vitamina C”, es decir, las Islas Canarias y las de Cabo Verde, permitían tonificar los cuerpos con frutas y verduras frescas, y en el segundo tramo, el Cabo de Hornos y el de Buena Esperanza, llamados los “cabos del escorbuto”, los navegantes encontraban alivio en las islas esporádicas de Chile, en donde a la abundancia de frutas cítricas, se incluía el aprovechamiento de algunas yerbas medicinales, como la yerba buena y el bulbo del rabanal. Además, en Chile, se aplicaba el curioso y folklórico remedio de enterrar a los enfermos medio cuerpo en la arena. El origen de este tratamiento es de raigambre oriental y fue introducido al país por los marineros norteamericanos.⁷⁵

A principios del siglo XIX, los servicios prestados por el Hospital San Juan de Dios de Valparaíso a los habitantes del villorrio y a los marineros eran prácticamente inexistentes. El edificio recibía una renta de 600 pesos obtenida del ramo de temporalidades, más una capellanía de 100 pesos impuesta por el vecino Juan González Hontaneda. Sin embargo, los padres encargados del Hospital no cumplían con su deber, dura impresión que se afirmaba con hechos tales como el acaecido el 23 de julio de 1805, cuando el Gobernador Muñoz de Guzmán ordenó el encarcelamiento del Procurador de Limosnas y de su cómplice, por fugarse con el dinero destinado a los enfermos. La necesidad de un hospital con una buena administración se hizo cada vez mayor, pues los negros solían contraer graves enfermedades y las tripulaciones de los

⁷⁵ Pereira Salas, op. cit., pp. 271-273. En 1795, al adentrarse en el Pacífico sur, el oficial de la Royal Navy George Vancouver observó cómo el escorbuto aquejaba a su dotación, pese a la aplicación de varias prevenciones. No era la primera vez que la temible enfermedad brotaba: “Los funestos resultados que acarrea ordinariamente esta enfermedad me llenaban de temor. Me había jactado de haber hecho uso de la experiencia y los trabajos infatigables del grande, del inmortal capitán Cook; había creído poder defender mis tripulaciones de esa plaga contagiosa en circunstancias parecidas a aquéllas en que él había asegurado las suyas, pero mi pesar fue extremado: era la segunda vez que se manifestaba entre nosotros...” Jorge Vancouver, *Viaje a Valparaíso y Santiago* (Imprenta Mejía, 1902), p. 7.

buques que cruzaban el Cabo de Hornos arribaban al puerto afectadas por el escorbuto.⁷⁶

Los tripulantes enfermos de los barcos podían contagiar a los habitantes de los puertos al bajar a tierra. Los informes de la Intendencia de Valparaíso entregan diversos detalles sobre las prevenciones del Gobierno local para evitar la propagación de graves afecciones. Dichas medidas fueron aumentando a raíz de la creciente llegada de navíos procedentes desde diversas regiones del mundo. En 1826, Francisco de la Lastra señalaba al Ministro del Interior su iniciativa de formar una Junta de Sanidad que visitara todos los barcos que recalaran, con el fin de “precaver la introducción de epidemias o enfermedades malignas en este Puerto”, aclarando que se realizaría “indudablemente sin ningún gravamen del erario por la imperiosa necesidad que todos tenemos sobre un objeto de tan alta importancia.”⁷⁷ Ese año, Lastra insistió en la necesidad de crear dicha Junta, indicando que la solución temporal, mientras ésta se estableciera, era aprobar “la interesante propuesta que hace en la adjunta representación el médico cirujano de esta Ciudad, facultándose para que en unión del Capitán de Puerto visite todos los buques que en adelante fondeen” y reiteró “que el erario no sufre perjuicios de consideración acudiéndole a este individuo con el corto honorario que solicita en premio de ese servicio.”⁷⁸

Los documentos señalan que el Gobierno, empeñado en impedir la llegada y expansión de padecimientos en el territorio, creó el cargo de Inspector General de Policía Médica de Bahía en el año 1828. Este facultativo era el encargado de visitar los barcos que ingresaban a Valparaíso, examinar sus cartas de sanidad y en caso de que encontrara a alguno infectado, avisar de inmediato al Gobernador de la Plaza. El buque infectado era alejado de la bahía y visitado diariamente por el Inspector, quien informaría al Gobernador el momento en que la nave pudiese ingresar nuevamente a la rada. Este funcionario recibía por honorario cuatro pesos por viaje, de parte de todos los mercantes extranjeros que visitara, estuviesen o no contagiados. En Valparaíso, el cargo de Inspector recayó en Antonio Torres, mientras que en los demás puertos mayores, los facultativos fueron escogidos por los intendentes. Esta medida se inspiró en que “una parte de la población del país ha sido víctima en varias épocas de pestes mortíferas y

⁷⁶ Vicuña Mackenna, op. cit., p. 507.

⁷⁷ Francisco de la Lastra al Ministro del Interior, 15 de marzo de 1826. ANGIV, Vol. 4, s. f.

⁷⁸ Francisco de la Lastra al Ministro del Interior, 28 de septiembre de 1826. ANGIV, Vol. 4, s. f.

asoladoras cuyo origen no debe atribuirse sino a la falta de aquel establecimiento en el punto más frecuentado de sus costas...⁷⁹

Al año siguiente, José María Benavente expresaba a la cartera Interior su preocupación acerca del peligro que corrían las costas de Chile al momento que llegaran barcos provenientes desde Gibraltar, sin mencionar cuál era el mal que se había desencadenado en aquel puerto. Su grado de prevención era tal, que declaró que aunque los navíos presentaran su carta de sanidad al día, igualmente debían ser dejados en cuarentena. Sin embargo, la bahía no disponía de un lugar para destinar a las naves, pero si se trasladaban a “algún punto de la costa, o en la isla de Juan Fernández, se corre el mismo peligro por el contacto de la población, y además se les deja en libertad para el contrabando.”⁸⁰ En abril de 1833, el Gobernador Diego Portales señalaba que, pese a que el cólera había desaparecido de Europa, se continuaban practicando las precauciones acordadas meses antes contra su propagación. Sacando a relucir su lógica mercantil, expresó que aunque aún existía miedo de que los bienes europeos llegados a Chile hubiesen sido fabricados durante el predominio del mal, era necesario levantar las prevenciones “para que se liberte a dichos buques de unas precauciones tan perjudiciales a los intereses del comercio en general y especialmente a los dueños de las mercaderías que conduzcan siempre que vengan con un carta limpia.”⁸¹ Sin embargo, en cuanto a Estados Unidos, donde el cólera estaba devastando a la población, se debía mantener la alerta “sujetándose rigurosamente a las disposiciones del citado reglamento.”⁸²

Ese año, una de las mayores necesidades de Valparaíso fue la reparación del Hospital de Caridad. Portales, a través de un argumento claro y convincente, afirmaba al Ministro del Interior que el arreglo del establecimiento requería de más de dos mil pesos del tesoro público, pues la filantropía del vecindario y comercio ya no era suficiente. Dado que el puerto crecía en su número de habitantes y la cantidad de barcos que recalaba era cada vez mayor, era imperativo contar con un establecimiento en buenas condiciones. Según las sentidas palabras del Gobernador,

⁷⁹ Carlos Rodríguez al Gobernador de Valparaíso, 27 de marzo de 1828. ANGIV, Vol. 7, f. 49, N° 16.

⁸⁰ José María Benavente al Ministro del Interior, 24 de julio de 1829. ANGIV, Vol. 4, s. f., N° 449.

⁸¹ Diego Portales al Ministro del Interior, 20 de abril de 1833. ANGIV, Vol. 4, s. f., N° 482.

⁸² Id.

“los enfermos indigentes han terminado en ranchos miserables y sin ningún auxilio, su penosa existencia, los fieles servidores de la patria, en el Ejército y Armada, se han visto igualmente abandonados, y hemos pasado por la vergüenza de que los extranjeros no encontrasen en el segundo pueblo de la Republica un establecimiento público donde depositar los enfermos de la tripulación de sus buques...”⁸³

En noviembre, Cavareda se enteró de la aparición de cólera en Acapulco a través de un medio del Perú. Las informaciones de Estados Unidos y de La Habana indicaban que primero se produjo un brote de fiebre amarilla en Veracruz y luego otro de cólera, el cual se expandió por América Central. El Gobernador, dadas las desalentadoras novedades, enfatizó:

“Sin embargo de que no hay noticia alguna de que el cólera haya aparecido en ninguna parte del Mar Pacifico, se pondrá en observación el reglamento de cuarentena para impedir que por los buques que procedan de aquellos puntos puedan introducirse por ese Puerto la enunciada epidemia.”⁸⁴

A mediados del año siguiente, la presencia de cólera en el Mar Pacífico se volvió una realidad. Las medidas de prevención ordenadas por el Gobierno eran más que conocidas para la Capitanía de Puerto, quien debía colocar “en una rigurosa cuarentena a todo buque que procediese de aquel puerto, y que se observase con ellos el mismo reglamento que para los que vengan de puntos infectados del cólera morbo...”⁸⁵ En octubre, en una atmósfera invadida por el temor a una eventual plaga de cólera en Valparaíso y en el resto del territorio, se reabrió el Hospital. Cavareda visitó sus dependencias, declarando con satisfacción que “reinan en él, tanto como lo permiten sus fondos, la limpieza, la regularidad y comodidad...”⁸⁶

Pero la pesadilla de la enfermedad no terminó allí. Años más tarde, los brotes de cólera no daban tregua. En 1837, Victorino Garrido confirmó al Ministro del Interior la existencia de cólera en Centroamérica. Como consecuencia de este hecho, el Gobernador dio la orden “para que el bergantín norteamericano ‘Edwin’ que ha llegado a este puerto con procedencia del de Sonsonate quede absolutamente incomunicado y

⁸³ Diego Portales al Ministro del Interior, 18 de mayo de 1833. ANGIV, Vol. 4, s. f., N° 611.

⁸⁴ Ramón Cavareda a N.N. (se desconoce el destinatario), 23 de noviembre de 1833. ANGIV, Vol. 4, s. f., N° 1119.

⁸⁵ Ramón Cavareda a N.N., 18 de julio de 1834. ANGIV, Vol. 4, s. f., N° 609.

⁸⁶ Ramón Cavareda a N.N., 22 de octubre de 1834. ANGIV, Vol. 4, s. f., N° 893.

que sus mercaderías no sean desembarcadas hasta nueva determinación.”⁸⁷ Consecuentemente, se ordenó la cuarentena a todos los barcos provenientes de América Central, mientras que el *Edwin*, fue autorizado a descargar sus mercaderías, pues estuvo en aquella región cuando la enfermedad aún no se manifestaba en un porcentaje importante de habitantes. Además, “su tripulación llegó toda sana sin el menor indicio de haber padecido enfermedad alguna, y teniendo presente los perjuicios que se le irrogan, convendría alzarle la incomunicación permitiéndole continuar su descarga.”⁸⁸

Al año siguiente, el Gobernador manifestó al Ministerio del Interior que la fragata francesa *Melanié*, proveniente desde Centroamérica, que hizo escala en Paita, con sus papeles de sanidad limpios, se encontraba en observación sólo como una formalidad, pues el cólera había desaparecido completamente de esa región. Garrido consultó a la autoridad si era conveniente permitirle ir al fondeadero y desembarcar sus productos, pues “esta medida va a causar perjuicios al comercio y al Fisco.”⁸⁹

3. Navegación por el Pacífico y recalada en Valparaíso

Durante la travesía por el océano, existían innumerables escollos que superar antes de arribar a los puertos de escala o de destino, de índole climática, técnica o humana. El cruce del Cabo de Hornos representaba y aún representa uno de los mayores desafíos para la navegación a vela. Sin embargo, a comienzos del siglo XIX, la navegación alrededor de la temida zona era un acontecimiento frecuente. A medida que el tráfico se acrecentó, el catastro de barcos que hacía la ruta permaneció fiel a ella. En 1819, año del descubrimiento de las Shetland del Sur, la edad promedio de los navíos ingleses y algunos norteamericanos era antigua, pero se encontraban en buen estado. Las fragatas, bergantines y balandras o *cutters* eran naves simples, rápidas, maniobrables y no requerían un gran número de tripulantes. Las fragatas balleneras, loberas y mercantes que operaban en las costas de Chile, utilizaban tripulaciones de entre quince y veinticinco hombres; en los bergantines, las dotaciones no superaban a los diecisiete hombres; mientras que en las balandras, no llegaban a la decena de marineros. Gran parte de estos buques era de tamaño mediano, oscilando entre las 80 y

⁸⁷ Victorino Garrido al Ministro del Interior, 28 de agosto de 1837. ANGIV, Vol. 4, s. f., N° 1049.

⁸⁸ Victorino Garrido al Ministro del Interior, 31 de agosto de 1837. ANGIV, Vol. 4, s. f., N° 1067.

⁸⁹ Victorino Garrido al Ministro del Interior, 27 de enero de 1838. ANGIV, Vol. 4, s. f., N° 103.

las 450 toneladas. Algunos tenían portes menores, lo que no impidió que se distinguieran entre los que tuvieron mayor fortuna en la pesca de ballenas y lobos.⁹⁰

En Valparaíso, en tiempos preindustriales, la madera constituía la fuente de energía primordial para los usos culinarios de la población estable y del rancho de los marineros. También, el bosque proporcionaba maderas de mayores dimensiones para la construcción y reparación de los barcos, que a veces, arribaban destrozados después de las grandes travesías. A principios del siglo XVIII, todavía quedaban en las quebradas algunas arboledas que permitían reponer mástiles y construir pequeñas naves. Las necesidades de madera resistente y del tamaño adecuado para la tablazón de los bateles se suplían desde el siglo XVII trayendo alerce desde Chiloé.⁹¹

Al llegar al puerto, los barcos debían soportar la fuerza de los vientos y las tormentas. Algunos viajeros destacaron con prolijidad en sus cuadernos las tragedias navales que antecedieron su llegada y la inclemencia del clima porteño. En 1811, arribó Samuel Burr Johnston, uno de los tipógrafos norteamericanos que dio vida a la *Aurora de Chile* y firme promotor de la causa independentista. Atento a las peculiaridades de la rada que le daba la bienvenida a Chile, notó que

“en la playa se alza una gran cruz, erigida para conmemorar el naufragio de un buque de guerra español ocurrido algunos años atrás, cuya tripulación (unos trescientos hombres) pereció en su totalidad; fue aquella una tormenta tan grande, que las olas dañaron al pueblo entero y los habitantes tuvieron que subirse a los cerros, desde donde presenciaron tan fatal catástrofe, aunque sin poder prestar auxilio alguno a las víctimas.”⁹²

Todo indicaba que, luego de una vista general de la ensenada, era inevitable para el extranjero reparar en el detalle de dicho memorial. Haigh, funcionario de una firma comercial inglesa, también se percató de su presencia, mencionando que “un gran crucifijo marca el sitio donde naufragó una fragata española, cuya tripulación íntegra pereció; el suceso tuvo lugar en las rocas que avanzan sobre la playa y que separan la ciudad del barrio del Almendral.”⁹³

⁹⁰ Guzmán, op. cit., pp. 27-28.

⁹¹ Méndez, “Paisaje y costumbres recreativas en Chile. Valparaíso en el siglo XIX”, pp. 156-157.

⁹² Burr Johnston, op. cit., p. 16.

⁹³ Haigh, op. cit., p. 61.

Schmidtmeyer, atento a las condiciones climáticas del fondeadero, destacó el riesgo que corrían las embarcaciones producto de las tormentas invernales y las brisas, ejemplificando que “poco después de haberse apaciguado los últimos terremotos de junio de 1823, una borrasca muy violenta del noroeste ocasionó tanta destrucción y daño a los barcos de la bahía, que resultó otra calamidad pública.”⁹⁴ Frente a tamaños peligros, señaló que era insólita la poca iniciativa de los chilenos de hacer que la bahía fuese más segura, aspecto de suma relevancia dada la creciente llegada de navíos de distintas partes del mundo, los cuales no sólo se exponían “al efecto directo de ese viento, sino también a ser abordados por algunos de sus vecinos que pudiera desprenderse de sus cables.”⁹⁵

Vowell, junto con indicar las características del invierno en Valparaíso, otorgó varios consejos para enfrentar los temporales. En esta descripción, el marino sacó a relucir parte de sus conocimientos náuticos, ganados a costa de estudio y experiencia.

“Durante los meses restantes, pero más especialmente en junio y julio, se recomienda a los buques que se ven obligados a permanecer en el puerto reforzar sus anclas, teniendo cuidado a ser posible, de que no haya buque fondeado del lado norte, porque muchos de los accidentes que se producen con ocasión de los temporales se ha notado que tienen lugar a causa de que un buque se va sobre otro.”⁹⁶

Extendiéndose aún más en sus útiles explicaciones, Vowell enumeró las señales con las cuales las tormentas podían predecirse. Estos datos resultaban sumamente útiles para los dueños y capitanes de barcos anclados en la peligrosa rada porteña.

“Un temporal de esta especie puede generalmente preverse por la inusitada transparencia del aire. Un cerro que demora hacia el norte del pequeño puerto de Quintero, con dos mogotes en su cumbre, llamado ‘La Silla del Gobernador’, se puede distinguir con toda claridad antes de que venga el temporal, aunque es raras veces visible en otros días. Esta vista y una densa nube (conocida con el nombre de *mantel*) cerniéndose sobre los cerros que dominan a Viña del Mar, son señales en las cuales puede confiarse tanto como en un barómetro. Se altera primeramente el mar, y luego se

⁹⁴ Schmidtmeyer, op. cit., p. 348.

⁹⁵ Id.

⁹⁶ Vowell, op. cit., p. 45.

presenta el viento, que continúa de ordinario soplando con gran fuerza por dos o tres días.”⁹⁷

Al igual como lo hizo Schmidtmeier, el Capitán de “mar y tierra” mencionó una tragedia ocurrida en 1823, provocada por el mal tiempo del puerto. Detalló la pérdida de dieciocho barcos en un día; algunos se hicieron pedazos al varar en la Cruz de los Reyes, “a cincuenta yardas de distancia de la calle principal, atestada de espectadores, que fueron impotentes para prestarles el menor auxilio”; mientras que los que llegaron al Almendral tuvieron mejor suerte, “porque los *huasos* o criollos del interior que rondaban la playa se lanzaron impávidos a las rompientes y lograron salvar con sus lazos a todo el que se acercaba a la orilla.”⁹⁸

Sobre este acontecimiento, el viajero relató un inolvidable ejemplo de amor y valentía. Una mujer, esposa del Capitán del *Lyon*, y pasajera de la *Louise* no estimó recursos para salvar la vida de su hijo y la suya propia. Su compromiso y arrojo fueron correspondidos por los huasos porteños, quienes haciendo uso de su habilidad con el lazo, recibieron al pequeño.

“Tuvo la suficiente presencia de ánimo para envolverlo y meterlo en seguida en un baúl, después de dar aviso a los huasos estacionados en la playa (por alguno de los marineros que a nado habían salido a tierra) de hallarse listos para pescarlo. Cuando notó que las miradas de la muchedumbre se fijaban en el buque, arrojó al agua el baúl y se quedó observando cómo las olas lo empujaban a la playa, donde los huasos lo pescaron al punto con sus lazos. Habiéndolo abierto, encontraron al niño sano y bueno, porque apenas si un poco de agua había penetrado al baúl durante el corto espacio que estuvo a merced de las olas.”⁹⁹

Después, se rescató a la madre del niño, quien “no trepidó un momento y se arrojó al agua en medio de aquel espantoso mar, valiéndose su valor y presencia de ánimo para ser también salvada por los huasos.”¹⁰⁰

⁹⁷ Id., pp. 45-46.

⁹⁸ Vowell, op. cit., p. 47. El área comprendida entre la Cruz de Reyes y el Hospital, era temida por los caminantes por su soledad y porque los salteadores cometían sus fechorías a plena luz del día, hasta que un marino inglés hizo un escarmiento a bala. Vicuña Mackenna, op. cit., p. 513.

⁹⁹ Id.

¹⁰⁰ Id.

Sin embargo, los porteños no sólo mostraron solidaridad frente a este desastre, sino que también dieron a conocer a los tripulantes y pasajeros en desgracia su faceta oportunista. Vowell se percató de que los nacionales, frente a naufragios tan catastróficos como éste, “consideran que las mercaderías todas que son arrojadas a la playa por causa del naufragio les pertenecen y de ellas se apoderan en el acto, a pesar de las patrullas que las autoridades establecen para resguardar a los buques que naufragan...”¹⁰¹ Los soldados amparaban estos hechos porque “desde niños están acostumbrados a oír que las especies náufragas son del pueblo...”¹⁰²

Poeppig fue otro viajero que entregó su versión de los hechos acaecidos en ese fatídico invierno de 1823. Al igual que Vowell, no dejó de observar a los espectadores de la catástrofe, mencionando que “para el populacho, que abunda excesivamente en Valparaíso, esta escena era una fiesta, y es posible que sin la presencia del poder público se hubieran manifestado allí abiertamente las pasiones más detestables.”¹⁰³ El Gobernador se vio obligado a consentir la ayuda de los barcos de guerra ingleses, para impedir el robo de las mercaderías caídas al agua desde los navíos torturados por la fuerza del viento y del agua. Los buques “desembarcaron botes con marinería, y con el desagrado de miles de interesados en hacer rapiña, se movían guardias británicos a lo largo de la playa, a fin de proteger la propiedad que fue arrojada a ella en grandes cantidades por las olas.”¹⁰⁴

Bladh relató otra muestra de valía por parte de los huasos de Valparaíso durante una tormenta en el mar. El *Arethusa*, un barco proveniente de Nápoles, encalló en unas rocas de la costa. El Capitán y la tripulación permanecieron a bordo para cuidar el navío

¹⁰¹ Id., pp. 47-48. El marino, escritor y dibujante francés Max Radiguet también indicó los peligros que experimentaban los barcos en la bahía cuando llegaba el viento norte. Recordando la destrucción de 17 naves en 1823, ilustró a sus lectores la pequeñez del hombre ante la fuerza de la naturaleza: “¡Pobre de los navíos que intenten quedarse al ancla o que no alcancen a huir! En vano amarrarán sus cables y se pegarán a las rocas submarinas con todas las fuerzas de sus anclas: cables, cadenas y anclas serán impotente para sujetarlos...” Max Radiguet, “Valparaíso y la sociedad chilena en 1847”, en *Viajeros en Chile 1817-1847* (Editorial del Pacífico S.A., 1955), pp. 235-236.

¹⁰² Id., p. 48.

¹⁰³ Poeppig, op. cit., p. 82.

¹⁰⁴ Id. Radiguet plasmó el anhelo que desbordaba el navegante por llegar al puerto en medio de las dificultades experimentadas durante la travesía, especialmente en su paso por el Cabo de Hornos: “El nombre de Valparaíso es repetido incesantemente como sinónimo de consuelo y de esperanza durante una navegación llena de peligrosas sorpresas, producidas por vientos contrarios.” Radiguet, op. cit., p. 215. Sin embargo, cuando arribaba, la desilusión del aventurero era grande, pues las condiciones climáticas que le daban la bienvenida eran poco prometedoras: “Desgraciadamente el clima de Valparaíso es pérfido; días de duelo y de tristeza suceden a los de fiesta. Las tormentas y los temblores, afligen periódicamente esta parte de Chile. El viento Sur y el del Norte son temidos en Valparaíso como verdaderos enemigos.” Op. cit., p. 235.

y su carga. Sin embargo, la nave fue muy dañada, razón por la cual, el piloto y ocho marineros osaron lanzarse al mar y nadar hasta la orilla. El Capitán, su hijo y otros siete tripulantes permanecieron a bordo. Cuatro marineros saltaron al agua y fallecieron, mientras que el resto tampoco pudo enfrentarse al embate de las furiosas olas. En medio de estas desgracias, no obstante, un marinero inglés fue rescatado gracias al asombroso talento de un chileno, quien, “con la rapidez de un rayo, lanzó su lazo alrededor del cuello del marinero audaz y lo arrastró felizmente a tierra acompañado del grito de ‘Viva’ estrepitoso de miles de voces.”¹⁰⁵

No sólo los viajeros dieron cuenta de las nefastas consecuencias provocadas por el clima del puerto, sino que éstas también quedaron señaladas en los escritos oficiales de la Intendencia. Los soldados, mencionados por Vowell, no eran los únicos que no cumplían con la labor de impedir el robo del cargamento de los barcos naufragados. En 1825, en una nota dirigida al Ministro del Interior, Zenteno se refirió a los esfuerzos que hacía el Gobierno para recuperar parte de las mercaderías perdidas por una nave estadounidense a causa de un naufragio. El comisionado Romo consiguió recuperar pocos productos, pues “el Juez de playa y sus celadores habían ocultado muchas especies del cargamento...”¹⁰⁶ El Cónsul de Estados Unidos, al tanto de la situación, consintió que las autoridades chilenas continuaran con la búsqueda y recuperación de estos bienes, solicitando “tomar en consideración el impuro manejo que se atribuye al Juez...”¹⁰⁷

En 1831, Juan de la Fuente, desde la Aduana Principal, en respuesta a las consultas del Gobernador de Plaza, señaló que un bergantín llamado *Mariana* había naufragado en Algarrobo. El Resguardo estaba recuperando las mercaderías perdidas, labor a la que debían sumarse los funcionarios de la Renta, que continuarían con la pesquisa y entrega de productos a un empleado contador. Por otra parte, De la Fuente expresó:

“Ha llegado a mis noticias que se han agolpado en el punto del naufragio una porción de gentes, que después de estar robándose el cargamento han habido muertos y heridos entre ellos... Si Vuestra Señoría no manda una fuerza armada que contenga estos

¹⁰⁵ Bladh, op. cit., p. 28.

¹⁰⁶ José Ignacio Zenteno al Ministro del Interior, 10 de mayo de 1825. ANGI, Vol. 4, s. f.

¹⁰⁷ Id.

desórdenes, inútiles serán las providencias que arriba de jo indicadas.”¹⁰⁸

Los barcos que no naufragaban ni sufrían el robo de sus mercaderías, anclados en una bahía insegura y de duro clima, resistían el deterioro de sus estructuras y el daño de los productos a bordo. En el verano de 1834, un oficial vigilante del *Joven Nelly* notificó a Cavareda las malas condiciones que presentaba el bergantín francés,

“a causa de que el sol y los vientos han aventado las estopas de la cubierta por donde es muy probable se filtren las aguas en el próximo invierno si no se toman con oportunidad las medidas necesarias para evitar el perjuicio que indispensablemente resultaría si se mojasen la parte de mercaderías y pertrechos del buque que existen a bordo...”¹⁰⁹

El Gobernador y el Juzgado de Comercio creían que lo más conveniente “para poner en salvo aquellos intereses adoptar las medidas propuestas que es desembarcar y depositar en almacenes bajo inventario todas las mercaderías...”¹¹⁰

En Valparaíso, a los implacables temporales de invierno, que destruyeron muchas embarcaciones y se llevaron innumerables vidas ante la impotencia de los observadores porteños, se sumó el terremoto acaecido en 1822. Los viajeros extranjeros fueron muy elocuentes al entregar datos y describir su experiencia. Vowell relató cómo los barcos y las lanchas enfrentaron el sismo en el mar.

“A bordo de las naves el temblor se sintió con mucha más fuerza de la que es posible imaginar, pues fueron sacudidas como si hubieran estado golpeándose sobre escollos, con una sensación semejante a la que pudieran producir barriles llenos de agua que rodaran sobre cubierta; a la vez que al mismo tiempo las cadenas de las anclas sonaban con estrépito. El mar hervía en una serie de olas cortas como el torbellino que causan dos fuertes corrientes al encontrarse. Las lanchas que se empleaban en la bahía para cargar y descargar las naves, y que se hallaban fondeadas como a cien yardas del desembarcadero, quedaron de repente en seco.”¹¹¹

¹⁰⁸ Juan M. de la Fuente al Gobernador de Plaza, 25 de febrero de 1831. ANGIV, Vol. 7, fs. 360-360 v, N° 415.

¹⁰⁹ Ramón Cavareda a N.N., 26 de febrero de 1834. ANGIV, Vol. 4, s. f., N° 161.

¹¹⁰ Id.

¹¹¹ Vowell, op. cit., p. 54.

El marino también recreó la incertidumbre del pueblo ante un eventual *tsunami*. Contó que “hubo entonces gran temor de que el mar se retirase de la orilla y volviese de repente (como había ocurrido durante el terrible terremoto del Callao) para arrasarlo con todo, naves y cuanto había en tierra, tanto en el Puerto como en el Almendral.”¹¹²

El papel de la Marina de guerra en tan calamitoso suceso fue plasmado por Lafond de Lurcy. Con la presteza que lo caracterizaba, Lord Thomas Cochrane ordenó a los buques de guerra chilenos enviar botes para recoger a los habitantes. El francés se embarcó en la *Aurora* y prestó auxilio a las personas que lo requerían. Sin embargo, señaló: “A bordo el temblor se había sentido con igual intensidad que en tierra. Los caballos embarcados no cesaban de relinchar y patear. Se temía que la cadena del ancla se hubiese cortado, suponiéndose que se habría deslizado por el escobén de fierro.”¹¹³

Ruschenberg hizo hincapié en otra amenaza presente en Valparaíso. El muelle, cuya construcción había sido dirigida por un oficial de la Marina nacional un año antes (1830), tenía las estacas completamente carcomidas, mientras que algunos barcos también sufrían el desgaste de su estructura si permanecían estacionados mucho tiempo en la costa. En ninguno de los dos casos, la madera contaba con un revestimiento de cobre. El causante de tan grave hecho era el gusano barreno,

“pequeño, blanco y casi gelatinoso, excepto la cabeza, que tiene dos chapas de concha, móviles, y con ellas, según se supone, el animalito perfora y crece en tamaño, agrandando la cavidad constantemente a medida que necesita más espacio.”¹¹⁴

Los navegantes que arribaban a Valparaíso no sólo debían enfrentarse a fuertes temporales, grandes terremotos y voraces gusanos. En el puerto, los barcos estaban sujetos a la vigilancia, las órdenes y los reglamentos dictados por las autoridades locales y el Gobierno central. Los oficios de la Intendencia porteña contienen disposiciones que cubrían diversos aspectos, referidos a la ubicación que ocupaban los navíos, las licencias, los manifiestos y ciertas obligaciones que tenían que cumplir los capitanes. En caso de no obedecer, las embarcaciones eran retenidas y castigadas con el pago de multas. También, por motivos imponderables, hubo ocasiones en que dueños, capitanes y marineros estuvieron expuestos a desagradables situaciones. Antes de exponer dichas

¹¹² Id.

¹¹³ Lafond de Lurcy, op. cit., p. 72.

¹¹⁴ Ruschenberg, op. cit., p. 18.

prácticas, es necesario apuntar que tempranamente, en octubre de 1819, la Capitanía de Puerto de Valparaíso aplicó un duro reglamento. En su artículo primero, se estipulaba que cuando fondeara un buque mercante nacional o extranjero, su Capitán debía pasar inmediatamente a tierra con los papeles pertenecientes a la nave, a presentarse al Capitán de Puerto, a la Comandancia General y al Gobernador de la Plaza, al igual que los pasajeros que conducía. En su artículo octavo, el Reglamento disponía que ningún buque podía desamarrarse para salir sin la licencia del Capitán de Puerto.¹¹⁵

En 1825, Zenteno confirmó al Ministro de Hacienda estar al tanto “de lo decretado por el Gobierno sobre que deba manifestar su correspondiente manifiesto todo buque que conduzca mercaderías sean de la clase que fueren y para el objeto más privilegiado.”¹¹⁶ Dicho documento debía entregarse a la Capitanía de Puerto. Ese año, otra preocupación del Gobernador fue la demarcación de las áreas que eran ocupadas por las distintas clases de embarcaciones chilenas y extranjeras que se encontraran en la rada, específicamente “los buques de guerra nacionales y extranjeros, los mercantes a la carga y descarga, los balleneros y buques vacíos y sin uso...”¹¹⁷ Con miras al futuro, dado el constante aumento de barcos surtos en la ensenada, informó a la cartera de Hacienda que “al efecto estoy haciendo levantar un plano de la bahía con la demarcación insinuada que tendré la satisfacción de remitir a Vuestra Señoría de un día a otro para su debida aprobación.”¹¹⁸ Siguiendo las instrucciones de sus superiores, Zenteno dio a conocer el borrador del plano con las ubicaciones más adecuadas para los barcos.

“Los buques de guerra de la Escuadra quedan situados inmediatos al Arsenal, los mercantes a la carga y descarga ocupan el centro del fondeadero que cuadra al frente del Resguardo de modo que a este le es muy fácil rondarlos y aun espiar desde la oficina sus menores movimientos: los buques vacíos y sin uso como también los balleneros deben quedar hacia el Almendral mas allá de la Cruz de Reyes, y por último los de guerra extranjeros fondearan como lo tienen de costumbre en la parte más afuera del ancladero.”¹¹⁹

¹¹⁵ Guzmán, op. cit., p. 69.

¹¹⁶ José Ignacio Zenteno al Ministro de Hacienda, 12 de julio de 1825. ANGIV, Vol. 5, s.f.

¹¹⁷ José Ignacio Zenteno al Ministro de Hacienda, 13 de julio de 1825. ANGIV, Vol. 5, s.f.

¹¹⁸ Id.

¹¹⁹ José Ignacio Zenteno al Ministro de Hacienda, 15 de julio de 1825. ANGIV, Vol. 5, s.f.

La autoridad incluyó en su informe una explicación del criterio que utilizó para la circunscripción de los lugares donde se estacionarían los navíos.

“Las distancias están demarcadas desde la tierra debiendo advertir para mejor inteligencia de Vuestra Señoría que pasa de tres cuadras las que hay desde mi casa hasta la Cruz de Reyes, desde cuyos puntos se proyectan las líneas que limitan el fondeadero de los mercantes que se hallan a la carga y descarga, cuyo espacio es suficientísimo para contener cualquier número de buques de esta especie y darles el alineamiento que el Resguardo creyere más conveniente.”¹²⁰

Zenteno también tuvo como una de tantas preocupaciones, dado su importante cargo, el papel de los vigías. Indicó al Ministro de Hacienda que, sobre la reforma comunicada por el Gobierno, el Capitán de Puerto opinaba que se debían considerar variados aspectos de esta sacrificada labor.

“Los vigías son unos centinelas perpetuos y aislados sobre cumbres desamparadas y expuestas a todos los rigores de la intemperie de modo que estas circunstancias hacen a este servicio el más penoso e incómodo imaginable y por lo tanto es muy difícil encontrar hombres que quieran dedicarse a él sujetándose a privaciones que no sufren ni las últimas clases de la sociedad.”¹²¹

También, se hizo hincapié en el bajo sueldo de los centinelas y la importancia de su presencia en Valparaíso en tiempos beligerantes.

“Agréguese a todo que del haber que disfrutan como que se les paga en papel, solamente logran una mitad perdiendo la otra en favor del comprador de los billetes de suerte que estos empleados así como cuasi todos los demás de este Puerto sirven a medio sueldo y con la desagradable circunstancia de que ni el fisco logra del otro medio que viene a convertirse en premio de la usurería mercantil. En este concepto espero que Vuestra Señoría se sirva deliberar lo conveniente si es que ha de continuarse el establecimiento de vigías, cuyos servicios parecen de utilidad demostrada por el tiempo a lo menos de la guerra.”¹²²

¹²⁰ Id.

¹²¹ José Ignacio Zenteno al Ministro de Hacienda, 28 de julio de 1825. ANGIIV, Vol. 5, s.f.

¹²² Id.

En 1827, Lastra, después de sostener una comunicación directa con el Ministro de Hacienda e indirecta con el Gobernador Intendente de Coquimbo, realizó un análisis acerca de lo que sería más conveniente en la entrega de licencias en los distintos puertos de Chile. A impresión de Lastra, éstas debían ser otorgadas de acuerdo al motivo de la visita del barco y su nacionalidad.

“Todo buque nacional o extranjero que ha zarpado de este Puerto con destino a cualquiera otro ha sacado su licencia como está mandado en papel de 16 pesos exceptuando los que llegan de arribada que sólo hacen escala con el objeto de dejar correspondencia y pasajeros o de proveerse de aguada y víveres, que por lo regular son despachados en la misma que traen del puerto de que salieron. Esto es justo porque está muy en el orden que el buque que llega a un puerto y no desembarca su cargamento sea menos recargado de sus derechos que aquél que lo desembarca.”¹²³

El Gobernador pensó en otros casos donde era necesaria una sola licencia, como por ejemplo, para salir con cargamento hacia dos o tres puertos desde Valparaíso, y opinó: “Yo creo que en esto de las licencias de buques como en otros puntos que tienen relación con ellos, es necesario y útil se haga una distinción entre los extranjeros y nacionales para evitar las quejas de estos últimos.”¹²⁴

En 1830, De la Fuente comunicó al Gobernador de Plaza que los barcos foráneos tenían la mala costumbre de presentar sus manifiestos por mayor sin marcas ni números, una información necesaria para el cotejo o cancelación de sus cargamentos. El funcionario de la Aduana solicitaba al Gobernador que tuviera

“la dignación de mandar al Capitán de Puerto, que no reciba manifiesto por mayor hasta que se le entregue con los requisitos que dejo indicados; y en caso que aleguen cualquiera cosa les haga exhibir los conocimientos, y libro de sobordo: todo con cargo de devolvérselos.”¹²⁵

Al año siguiente, el Cónsul White expresó al Gobernador con molestia que el Comandante del buque de guerra *Clio*, situado en la bahía, había sufrido el robo de “dos boyas de cobre y dos de madera dentro de poco tiempo que se halla fondeada en este

¹²³ Francisco de la Lastra a N.N., 31 de agosto de 1827. ANGIV, Vol. 5, s.f.

¹²⁴ Id.

¹²⁵ Juan M. de la Fuente al Gobernador de la Plaza, 5 de agosto de 1830. ANGIV, Vol. 7, f. 164, N° 195.

puerto dicha corbeta...”¹²⁶, delito del cual se desconocían sus autores. White solicitó a la autoridad local que “dicte las órdenes correspondientes para cobrar dichas boyas e impedir semejantes ocurrencias, que ponen en riesgo tanto los buques fondeados en la bahía, como las personas que se ocupan en una manera tan escandalosa.”¹²⁷

4. Deserción de marineros extranjeros y chilenos

En Valparaíso y en otros puertos chilenos, la alta deserción de marinería extranjera desde inicios del siglo XIX fue, según Harris, un fenómeno alarmante. De acuerdo a sus recuentos se debe pensar que la cifra real de desertores fue el doble o el triple de la arrojada por la información disponible, ya que en los informes de los *attachez* no figuraban los que se fugaban después que se visaban las nóminas y se despachaban las naves. La deserción de marinería extranjera abrazó a marineros británicos, norteamericanos y franceses, y muy atrás numéricamente, a los italianos y alemanes.

El autor puso en tela de juicio el argumento que afirma que los flujos alógenos llegados al país fueron en su mayoría comerciantes, empresarios o empleados prominentes que desarrollaron una gran movilidad social ascendente. En realidad, una de las vías de ingreso indirecta más importantes de la inmigración extranjera, fue la de los desertores, proletarios y aventureros. Por tanto, estos “otros” inmigrantes se establecieron en número importante en territorio chileno. Desde la época de la independencia, los buques de guerra de S.M.B. cumplían estaciones regulares en Valparaíso, y a partir de 1820, los de Estados Unidos. Las naves de batalla inglesas, norteamericanas y francesas que recalaban en los puertos de Valparaíso, Coquimbo y Talcahuano poseían una tripulación de entre 100 y 450 hombres.

La desnacionalización de las dotaciones de la marina comercial obligó a las autoridades gubernamentales a permitir que la concurrencia foránea fuera de hasta dos tercios con respecto al total del contingente, medida que fue reeditada de forma frecuente. Las soluciones ideadas por el Ministro Portales, para que las tripulaciones fuesen mayoritariamente de nacionalidad chilena, fracasaron. Al mismo tiempo, la deserción de las tripulaciones foráneas provocó graves problemas a los capitanes de

¹²⁶ John White al Gobernador de Valparaíso, 24 de marzo de 1831. ANGIV, Vol. 7, fs. 377-377 v.

¹²⁷ Id., f. 377v.

navíos de pesca, mercantes y de guerra. Ante la imposibilidad de reemplazar los equipajes con sus connacionales, recurrieron a tripulaciones chilenas, las que en gran número eran finalmente abandonadas en lejanos puertos, pues el enganche no era por el viaje “en redondo”. Esta situación fue un fenómeno de larga duración.

De acuerdo al *Expediente sobre averiguar sobre los extranjeros que residen en el Reyno de Chile*, hacia 1808 habían 77 residentes foráneos en el país, de los cuales gran parte eran marinos y algunos de éstos desertores. A fines del siglo XVIII e inicios del XIX, se presentaban tímidamente en los puertos de Valparaíso, Coquimbo y Talcahuano bergantines, fragatas y goletas provenientes de Inglaterra, Estados Unidos y Francia, arribando de manera forzosa o solicitando hospitalidad, existiendo constancia de fugas y abandonos desde mercantes o embarcaciones dedicadas a la pesca. Hacia fines del Dieciocho, tanto el Gobernador de Valparaíso como el subdelegado de Coquimbo, se encontraban ocupados en contener el ingreso de muchos marineros provenientes de los barcos británicos pescadores, que desertaban de ellos o eran impelidos por sus capitanes.

La aprehensión de desertores trajo consigo variadas dificultades, como prácticas oscuras y ocultamientos, frente a los cuales las autoridades chilenas y vecindadas en el país idearon protestas, descargos, doctrinas y políticas destinados a refrenarlos. Las acusaciones de capitanes de barcos y encargados de las relaciones de otros Estados, revelan que los funcionarios marítimos y de policía mostraron negligencia, inercia y falta de protección en aplacar un mal que se presentaba reiteradamente. En 1818, el Cónsul de Estados Unidos evacuaba una solicitud de protección que impidiera las fugas desde los navíos mercantes, frente a lo cual, O’Higgins dictaminó que, si bien era un asunto de justicia cooperar para refrenar el problema, su orden no se debía llevar al extremo de privar a los buques de guerra chilenos de los hombres de mar extranjeros necesarios para su dotación. De un oficio remitido por Antonio José de Irisarri al Diputado chileno acreditado en Buenos Aires, que solicitaba la remisión de medio millar de ingleses y norteamericanos de los barcos que se presentaran en aquel puerto, se desprende que el arribo de desertores era muy importante antes de 1820. En 1821, H. Hill y L. Downes denunciaron que el Vicealmirante Cochrane arrebató muchos hombres a las naves norteamericanas. Las acusaciones, cargos y denuncias fueron dirigidos a los cuadros subalternos y no a las autoridades centrales, pues estas últimas

permanentemente se preocuparon de oficiar a las provinciales el cumplimiento de medidas preventivas y represivas.

Las autoridades nacionales, con el objetivo de aplacar la deserción, practicaron la política de allanar las casas de trato y enganche, especialmente en Valparaíso y Talcahuano, para encontrar a los fugados de varias nacionalidades. También, ordenaron entrabar la apertura de chinganas, picanterías, pulperías y despachos, prohibiendo que aquellos establecimientos dieran hospedaje a marineros forasteros sin aviso a las autoridades correspondientes.

Los diplomáticos poseían la facultad de solicitar la ayuda de las autoridades chilenas para detener y custodiar a los fugados. Los que eran arrestados debían ser puestos a disposición de sus representantes, quienes podían colocarlos en prisión a su solicitud y expensas. Sin embargo, si no eran repatriados o puestos en naves de su respectiva nacionalidad dentro de los sesenta días que seguían a su arresto, debían ser liberados, y no podían ser apresados nuevamente por el mismo motivo. El individuo que se arrancaba, si bien faltaba a un contrato que debía cumplir, no cometía ningún delito, lo que explicaría, según Harris, el gravísimo problema del “azote de la deserción”.¹²⁸

Los marinos desertores que permanecieron ocultos o tolerados en los puertos de Chile fueron muchos. Ellos ingresaron a las capas bajas y anónimas de la sociedad. Se ignora el número de balleneros y loberos que terminaron su vida en el país y tampoco se sabe la cifra que, por lazos de amor o de deseo, formaron un hogar o crearon vínculos con féminas chilenas.¹²⁹

Los documentos oficiales de la Intendencia de Valparaíso entregan al historiador importantes datos sobre los desertores y las medidas tomadas por capitanes y autoridades para atraparlos. En 1827, Lastra informó al Ministro de Relaciones Exteriores que ayudaría al Comandante del barco *Congreso Mexicano*, “para recoger los desertores pertenecientes a su nación...”, agregando que “ya ha fijado dicho Señor Comandante los respectivos carteles de indulto en los lugares públicos de esta Ciudad.”

¹²⁸ Gilberto Harris, “La marinería desertora: un ramal olvidado de la inmigración extranjera en Chile”, en *Cuadernos de Historia* (16): 173-190, diciembre 1996, pp. 173-177, 182-183, 186, 188-189.

¹²⁹ Pereira Salas, op. cit., p. 305. El profesor Mazzei y la investigadora Ximena Larreta, refiriéndose a la distribución ocupacional de los españoles en la provincia de Concepción durante el siglo XIX, indicaron que los marinos en tránsito o avecindados tuvieron cierta importancia en los orígenes de muchas colectividades europeas radicadas en la región penquista y en el resto del país. Leonardo Mazzei y Ximena Larreta, “La colectividad española en la provincia de Concepción”, en Estrada, *Inmigración española en Chile*, op. cit., p. 154.

¹³⁰ Al año siguiente, el Gobernador comunicó al Ministro del Interior que el negligente Capitán de Puerto permitía que algunos pasajeros foráneos que contaban sólo con el pase consular, se trasladaran a otros sitios. Dada la continua deserción de marinería que se producía en el puerto, la autoridad porteña señaló:

“Hice llamar al expresado Capitán y le previne que en lo sucesivo, no permitiese que de ninguna manera siguiese este abuso para cuyo fin debía impedir rigurosamente la salida de cualquier individuo que intentase hacer viaje fuera del territorio sin aquel preciso requisito.”¹³¹

En 1831, José de la Cavareda, desde Santiago, comunicó al Gobernador Cavareda que “en la mañana de este día han sido aprehendidos por la policía de esta Capital los marineros Juan José Millaury y José [Peumjean] del bergantín Nissin, cuya aprehensión me fue encargada por Vuestra Señoría en nota de cuatro del corriente.”¹³² Prontamente, ambos desertores serían devueltos a Valparaíso.

Juan Melgarejo se dirigía en 1840 al Ministro de Relaciones Exteriores, para aclarar ciertos detalles sobre un caso de deserción desde un barco francés. Señaló que de 133 desertores, trece de ellos eran de otra nacionalidad, cuatro eran pilotos y algunos más, no contabilizados, defecionaron antes de salir del territorio galo; mientras que del centenar de individuos restantes no se tenía información. El Gobernador, buscando evitar la deserción de los marinos, afirmó expresó con claridad, sobre cómo evitar la deserción de los marinos, creyendo que “el medio más seguro, y tal vez el menos costoso ya que el Gobierno está obligado a mantenerlos mientras permanezcan en Chile será el ajustarlos sin pérdida de tiempo...”¹³³. Respecto a la fuga de los desconocidos pasajeros indicó que

“ningún paso puedo dar respecto de los pasajeros, carezco hasta de sus nombres, y creo conveniente que Vuestra Señoría me remita cuanto antes sus respectivas obligaciones, porque pueden fácilmente demorar y aun eludir su pago abandonando a Valparaíso, y tal vez el territorio de la Republica.”¹³⁴

¹³⁰ Francisco de la Lastra al Ministro de Relaciones Exteriores, 20 de junio de 1827. ANGIV, Vol. 4, s. f.

¹³¹ Francisco de la Lastra al Ministro del Interior, 11 de enero de 1828. ANGIV, Vol. 4, s. f.

¹³² José de la Cavareda a Ramón Cavareda, 8 de agosto de 1831. ANGIV, Vol. 7, f. 475.

¹³³ Juan Melgarejo al Ministro de Relaciones Exteriores, 15 de mayo de 1840. ANGIV, Vol. 4, s. f., N° 467.

¹³⁴ Id.

La otra cara de la moneda era el enganche de marineros chilenos en barcos extranjeros de la carrera, loberos, balleneros y foqueros. Los hombres de mar locales fueron seducidos por salarios que no se comparaban con aquellos que obtenían en la marina comercial o de guerra. Los marineros nacionales ganaban salarios que fluctuaban entre los \$14 y \$18 pesos, mientras que los foráneos se embolsaban desde \$22.50 hasta \$35 y más. En la Escuadra, la paga iba desde \$10 a \$15 pesos, pero los tripulantes eran obligados a comprar cierta cantidad de ropa e incluso a devolver los gastos de vestuario que se les entregaba al momento del enganche. La mayoría de los alistamientos se concretaron gracias a un indecoroso tráfico corruptor auspiciado por tratantes de mar, colocadores de marineros y corredores informales e irresponsables que estimularon la imaginación del bajo pueblo con promesas de grandes salarios, lo que provocó una gran desertión que afectó incluso a la Marina de guerra. Las vías de salida fueron dos: una espontánea, que consistía en el recambio de tripulaciones por defección, enfermedad o muerte, que inevitablemente debía producirse; y otra casi forzada, asistida por quienes se enriquecían gracias a circunstancias coyunturales, pues las naves extranjeras siempre necesitaban hombres, lo que tuvo como corolario la existencia de una marinería abandonada, menesterosa y sin posibilidad de ser auxiliada en otros lugares, ya que era enganchada sin ninguna formalidad. Afortunadamente para los nautas nacionales, el cuerpo diplomático chileno acreditado en el exterior se ocupó de salvar a muchos de ellos de una muerte segura. Esta tarea no estuvo exenta de dificultades, no porque los cónsules carecieran de dinero para realizar estas operaciones, sino porque muy rara vez se verificaba la presencia de naves de bandera chilena en Europa o Estados Unidos. Para ayudarlos en sus desgracias, varias legaciones contaban con recursos provenientes de las cajas de marineros desvalidos, las cuales se engrosaban con una tercera parte de los salarios por vencer en las naves que cambiaban su bandera y cuyas dotaciones quedaban en la calle. Esta disposición apareció en un proyecto presentado a las Cámaras sólo en 1856. Muchas veces, se retrasaba la vuelta de los compatriotas al país, razón por la cual los Cónsules se veían obligados a pagar importantes sumas a los capitanes de embarcaciones foráneas.

No sería extraño pensar que las autoridades locales exageraron la nota sobre la expatriación de los marineros chilenos. Sin embargo, éstos pudieron llegar a ser miles. En todas las épocas, la presencia de nautas nacionales en los mercantes del territorio fue insignificante y reducida. En 1837, pese a la vigencia de normativas que ordenaban que la marina comercial fuese tripulada al menos por una cuarta parte de chilenos, sus capitanes reprochaban que la falta de brazos nativos los obligaba a equipar forzosamente con extranjeros.

Los mercantes fueron tripulados por un número importante de extranjeros. De ellos, no existe ninguna prueba documental que permita afirmar que arribaron premunidos de enseres, maquinaria o crecidas sumas ahorradas después de largas jornadas de trabajo, para permitirles cambiar rápidamente de condición social. Antes de 1850, los funcionarios marítimos observaron preocupados que los mercantes chilenos solían volver con menos tripulación de sus expediciones al exterior, comprobando que existía un gran abandono de nautas en puertos extranjeros. El cuerpo diplomático acreditado en el exterior ayudó a muchos, en puertos tan diversos como El Callao, Iquique, Arica, Panamá, Colón, Liverpool, Le Havre, Génova, Barcelona, Lisboa, Marsella, Palmeria, La Rochelle, La Pallice, Santurce y otros puntos.

Las denuncias, irregularidades y conductas escandalosas que afectaron a los marineros chilenos, hicieron que las autoridades locales pusieran en práctica una serie de arbitrios que persiguieron entorpecer la sangría de hombres de mar abandonados por capitanes, agentes o armadores de mercantes, evitando así incurrir en gastos de repatriación. Los patrones de buques preferían contratar a las tripulaciones por el viaje “en redondo”, enganchar marinería por salarios más bajos y evitar el pago de ajustes cuando el zarpe se difería por falta de carga. Algunas prevenciones buscaron coartar la expatriación de individuos formados en la Marina de guerra nacional, quienes ante la posibilidad de obtener mejores salarios o a la acción de enganchadores sin escrúpulos, desertaban o se negaban a renovar las contrataciones de mar, pasando a servir en la marina mercante local o incluso en la de otras banderas.

La intervención del Estado se extendió al transporte de mano de obra y a los sistemas de enganchamiento practicados por capitalistas, casas comerciales y de trato asentadas en Valparaíso, corredores marítimos y oscuros agentes, que agrupaban brazos clandestinamente para tareas distintas a las de mar, como agricultura, industria, minería

y obras públicas. Aquellos contingentes, fueran marineros, peones o carrilanos, eran enganchados sin formalidades sobre la duración de los trabajos, los salarios y las fianzas que garantizaran la repatriación posterior. Entre las precauciones adoptadas por el Gobierno para refrenar estos males, se destacaron la exigencia de la matrícula a los marineros; la supresión de las casas de enganche regentadas por particulares; la autorización por parte de gobernadores marítimos, intendentes o escribanos públicos a las contratas de nautas y de mano de obra; y la visita a las naves que hacían cruceros prolongados. Lamentablemente, todas estas ordenanzas fracasaron. En los movimientos de población, la ley de la conveniencia de los hombres es más fuerte que las restricciones del Gobierno, en especial, cuando individuos oportunistas incitan la imaginación del pueblo con falsas promesas.

La orden de que los marineros sólo podían embarcarse a través de la contrata visada por la autoridad fue letra muerta. Sólo en 1850, el Capitán de Puerto de Valparaíso exigió a los patrones de naves foráneas que enlistaban marinería, el compromiso de reintegrarlos a Chile. La desertión continuó afectando a la Escuadra chilena y abrazó a casi todo tipo de gente de mar, como pajes y grumetes, marineros primeros y segundos, soldados de guarniciones, ayudantes de condestables, timoneles, veleros, carpinteros, herreros, cocineros, bodegueros, fogoneros, sangradores y patrones de bote. A pesar de la creación de las oficinas de enganche de marinería, continuaron observándose inconvenientes, pues en varios puntos del país muy pocas veces se constató una correspondencia perfecta entre embarcados y desembarcados, o, entre el número de licencias expedidas y la cantidad de enganchados. Las esperanzas de regularizar el alistamiento de marineros en la Escuadra y disminuir la desertión fueron burladas.

Las dificultades que experimentaron los marineros chilenos, como naufragios, cambios de capitanes, abandonos, desertiones y situaciones que rayaron en el barbarismo, fueron fenómenos de larga duración. El auxilio entregado por los cónsules consistió principalmente en manutención, gastos médicos, servicio para recuperar ropas empeñadas, dinero para el reembarque y pago de sepultación, para lo cual se utilizaron miles de libras esterlinas. Sin embargo, pese a los grandes gastos, los gobernantes chilenos jamás se mostraron refractarios para socorrer a los nautas, quienes muchas veces estaban entregados a la caridad pública. Fueron cientos los casos de marinería

desvalida que debió ser ayudada por los *attachez* establecidos en puertos de Europa y Norteamérica.¹³⁵

De las fojas de la Intendencia de Valparaíso, se pueden conocer casos particulares de enganchamiento realizados de forma riesgosa e irregular. En el otoño de 1827, Lastra comunicó al Ministro del Interior que los barcos extranjeros contaban con una tripulación justa, compuesta de hombres de sus respectivas nacionalidades, y que por tanto, la inclusión de criminales en las dotaciones era innecesaria y sumamente riesgosa. El Gobernador escribió que

“es absolutamente impracticable el medio que se desea adoptar de que los apoderados o capitanes admitan a su bordo delincuentes presidiarios que de todos modos les son perjudiciales, pues a más de que no sabiendo desempeñar los trabajos de mar sólo les servirían de estorbo, van expuestos sus intereses con unos facinerosos que habituados al crimen en cualquier parte dan a todos que temer.”¹³⁶

Nueve años más tarde, Cavareda señaló al Ministro de Relaciones Exteriores estar al tanto de un oficio del Intendente de Concepción, sobre la presencia de la goleta peruana *Yanacocha* en Talcahuano. Su Capitán, apellidado [Freman], había detenido una segunda nave, la *Perubiana*, por una supuesta sublevación, teniendo como auténtico propósito el enlistamiento de marineros. Para constatar aún más la claridad de lo que sucedía, el Gobernador afirmó que la goleta, “cuando salió de Valparaíso sólo llevó doce ó trece hombres, trayendo a su regreso de Talcahuano cerca de cincuenta hombres, cuyo recurso no podrá dudar le sería aquí negado precisamente.”¹³⁷

5. Juegos, fiestas y diversiones a bordo y en el puerto

Las instancias de esparcimiento en Valparaíso otorgaron a los habitantes y visitantes oportunidades de contactarse, conocerse, compartir y divertirse, revelando su personalidad, sus hábitos, costumbres y gustos en un ambiente distendido, lo que

¹³⁵ Gilberto Harris, “La marinería enganchada en naves de bandera extranjera. Aspectos históricos, jurídicos y diplomáticos”, en *Emigrantes e inmigrantes en Chile, 1810-1915. Nuevos aportes y notas revisionistas*, op. cit., pp. 97-101, 104-112 y 115-117.

¹³⁶ Francisco de la Lastra al Ministro del Interior, 29 de mayo de 1827. ANGIV, Vol. 4, s.f.

¹³⁷ Ramón Cavareda al Ministro de Relaciones Exteriores, 21 de enero de 1836. ANGIV, Vol. 4, s.f., N° 51.

generaba una rica sociabilidad entre los grupos. A continuación, se expondrán las definiciones y características de los juegos, fiestas, celebraciones privadas y diversiones al aire libre, a través de la referencia a varios historiadores y de los testimonios de la época, tanto de los viajeros como de las autoridades, los que permiten vislumbrar y reconstruir cómo fueron tales momentos para los marineros y porteños.

La palabra “juego” posee un significado muy amplio, que alcanza un sentido metafórico. Designa no sólo al ejercicio recreativo sometido a reglas, en el cual se gana o se pierde, sino que también una disposición armónica, los efectos entre cosas o sujetos, la habilidad o el arte de crear y el espectáculo público de las fiestas y los rituales. Los juegos son factores e imágenes de cultura. Si una civilización, y al interior de ésta una época, es caracterizada por sus juegos, relucen los deseos, preferencias, fuerzas, peligros y debilidades. No se efectúan los mismos juegos en todas las culturas ni en todos los periodos históricos, pues cada uno posee sus gustos y propensiones.¹³⁸ Los juegos más populares practicados por los chilenos en la Colonia y en los primeros años de vida independiente fueron las carreras de caballos, las corridas de toros, las riñas de gallos, el juego de la pelota, los bolos y el volantín, diversiones muy comunes en Valparaíso. Sin embargo, fueron los juegos de envite y azar, en especial las barajas, los preferidos por los marineros. Entre los más practicados se encuentran las dobladillas, el treinta por fuerza, los cientos, el triunfo, el rentoy, el revesino, la béciga, la brisca, la malilla, el mediator, la briaga y la primera. Los tablajes, garitos, garipauchos o casas de juego fueron regentados por profesionales, capitanes, mirones, apostadores, “vivos” y licurgos. En sus dependencias, se practicaron el faraón (conocido después como baccarat), el monte, el sacanete, las pitillas, el quince y el paro.¹³⁹

Los viajeros extranjeros plasmaron en sus diarios interesantes datos, opiniones y experiencias sobre los juegos más populares entre los hombres de mar y los porteños. Hall, en su viaje hacia Valparaíso, a bordo del buque de S.M.B el *Conway*, observó que algunos oficiales se concentraban en avistar el puerto, mientras que otros marineros, “con su indiferencia habitual, se entretenían en el puente jugando al *leap frog*.”¹⁴⁰ Miers mostró una postura muy crítica sobre los juegos de azar, pues reprochó el nivel de vicio

¹³⁸ Isabel Cruz, *La fiesta: Metamorfosis de lo cotidiano* (Ediciones Universidad Católica de Chile, 1995), pp. XIV y 96.

¹³⁹ Eugenio Pereira Salas, *Juegos y alegrías coloniales en Chile* (Editorial Zig-Zag, 1947), pp. 205-211 y 222-224.

¹⁴⁰ Hall, op. cit., p. 4.

y de derroche que conllevaba su práctica, la cual abrazaba a todos los estratos sociales. Se refirió con desdén a la administradora de una mesa de juegos, una conocida tahúr de la Capital, apodada “Señora *Montè*”.

“Mientras vivía en Valparaíso, ella siempre administró una mesa de juegos abierta a la gente a la cual trajo muchachas de Santiago para que actuaran como señuelos y los funcionarios de las fragatas británicas que estaban estacionadas en el lugar fueron víctimas de grandes estafas de dinero por parte de esta dama. En una ocasión, recuerdo que un cirujano que no podía darse el lujo de abandonar el juego perdió en una noche treinta y seis onzas (124[/.] libras esterlinas).”¹⁴¹

Lafond de Lurcy anotó en su libreta una amarga experiencia que expresa las funestas consecuencias que provoca una monótona travesía por el mar. A bordo de la *Aurora*, frente a los indignados ojos del francés, un peligroso vicio se apoderó de todos los que viajaban: “algunos días después la rabia del juego había invadido la totalidad de los pasajeros y aun a algunos hombres de la tripulación.”¹⁴² Sin embargo, el joven se atrevió a tomar las cartas y el dinero apostado y llevárselos al puente, frente a lo cual los estupefactos jugadores reaccionaron altivamente exigiendo la devolución de estas pertenencias. El viajero escribió:

“Les contesté que no les devolvía nada, y, además, que haría poner grillos al primero que murmurase. Se me conocía bastante para dudar que no cumpliera mi amenaza. Inmediatamente el orden se restableció, y conseguí hacerme amigo de todos los jugadores que más tarde se mostraron siempre dispuestos a serme útiles cuando la ocasión se presentó.”¹⁴³

La fiesta es una manifestación de síntesis y convergencia, equilibrio y proyección, libertad y trascendencia. Como una institución compleja y original, anclada en la capacidad sensitivo-imaginaria del hombre, el festejo tradicional recupera significados compatibles de la vida humana y ordena sus aspiraciones. Es una expresión natural; una cadencia de la temporalidad habitual y una renovación creadora del tiempo; una experiencia colectiva de independencia de ciertos cánones y normas culturales; un

¹⁴¹ Miers, op. cit., Vol. II, p. 251, trad. actual.

¹⁴² Lafond de Lurcy, op cit., p. 15.

¹⁴³ Id.

fenómeno que da libre curso a las fantasías personales y un compromiso entre el mundo de lo sagrado y de lo profano.

La fiesta es un momento privilegiado de socialización espontánea, en sentido vertical, del líder con los súbditos, del Gobierno con los gobernados, y en el horizontal, de todos los grupos y clases entre sí. Desde una perspectiva económica, la festividad posee una espontaneidad que distiende la restricción de cada día, demostrada a través del despilfarro, el exceso de comida y bebida, los aparatos tales como disfraces, máscaras y fuegos artificiales, que revierten la preocupación económica diaria del ahorro. No es un gasto por el gasto, sino una ofrenda. Desde el punto de vista de la espiritualidad individual, la celebración exalta, pues el hombre abandona el control cotidiano de sus conductas y experimenta una extraversión de sus anhelos y preocupaciones más profundos, que se disipan en medio del ambiente de alegría y enaltecimiento. La formación de multitudes genera una efusión de espontaneidad, éxtasis y contacto con lo absoluto. La libertad trae consigo desorden, pero ambos términos pertenecen a dimensiones distintas. Si el hombre asiste a un festejo sólo para causar alboroto, no está compenetrado del auténtico espíritu festivo.

La fiesta en el Reino de Chile tuvo dos modalidades: religiosa y real, manifestaciones de los dos poderes rectores del mundo hispanoamericano: la Iglesia y la Monarquía. Sus rituales fueron similares, ya que la festividad real derivó de la sagrada, que prestó sus características a la muestra de vehemencia hacia los reyes y el poder civil. En la fiesta religiosa se distinguen los festejos fijos que componían el calendario festivo anual y el santoral católico, de los patronos locales y variables, que incluían las celebraciones devotas cuya fecha variaba en el transcurso de los años, por ejemplo la Semana Santa y los rituales religiosos ocasionales, cuya formas más comunes fueron la misa, la procesión y la peregrinación. Con las fiestas fijas, el año quedó delimitado y distribuido por una red sagrada que empezaba en enero con la Circuncisión del Señor y terminaba en diciembre con la fiesta de Navidad. Cada semana, el domingo resaltó la importancia del festejo religioso.¹⁴⁴ Para los balleneros y loberos norteamericanos, el descanso dominical era obligatorio. Los servicios religiosos, a cargo del capitán o de los eclesiásticos, fueron escasos, pese a que las iglesias y pastores de los puertos de origen proclamaron el carácter indefectible de las ceremonias confesionales. En el día del

¹⁴⁴ Cruz, op. cit., pp. 18, 25, 41, 42, 87 y 129.

sabbath, los marineros se dedicaban a tareas domésticas, como el repaso de los trajes, el remiendo de las ropas, el aireado de las maletas y el secado de los colchones enmohecidos. Otros se entretenían dibujando, tallando piezas en el marfil de los cachalotes, escribiendo extensas cartas familiares o actualizando sus diarios de vida.¹⁴⁵

Las fiestas religiosas y los rituales practicados en Valparaíso fueron descritos detalladamente por los viajeros extranjeros, quienes agregaron a sus explicaciones impresiones personales sobre la religiosidad practicada en este rincón del mundo. Graham, durante su estadía en el puerto, asistió a una procesión pese a profesar la religión protestante. El sentido de la ceremonia era la oración por los hombres de mar, lo que hace pensar que la viajera, junto al deseo de conocer las creencias locales, se sintió inclinada a recordar a su difunto esposo a través de este rito.

“Vestida con un traje oscuro y adornada con joyas de valor, Nuestra Señora fue sacada en un anda, conducida hasta cerca del mar en medio de un sendero de mirto y laurel; aquí y allá había altares, delante de los cuales se detenía la multitud y entonaba un cántico. Una vez que hubo visitado de esta manera a San José, a N.S. de los Dolores y a Santa Gertrudis, fue conducida de nuevo a su altar a la hora de la puesta del sol, cantándose el Ave María.”¹⁴⁶

El 29 de junio, en Chile se realizó (y aún se organiza) la fiesta de los apóstoles San Pedro y San Pablo. Sin embargo, el preferido por la devoción popular era el primer Papa, portero del cielo, patrono de los pescadores y de los porteros. La festividad de San Pedro tiene dos modalidades: una marinera, con procesión en los puertos; y otra interior, con grupos de danzantes y sacrificios de animales.¹⁴⁷ La viajera Graham observó su versión marítima en Valparaíso, en medio de alegres, entusiastas y devotos participantes, considerándolo como un espectáculo sumamente pintoresco.

“En el día de San Pedro se acostumbraba sacar su estatua con toda solemnidad de la Iglesia Matriz, en donde se guarda, y colocarla en una goleta adornada con cintas y guirnaldas, enteramente empavesada y con otras imágenes a bordo. La goleta, daba una vuelta por la bahía seguida por todos los botes y canoas tripulados por pescadores. En diversos puntos de la bahía se estacionaban

¹⁴⁵ Pereira Salas, *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos 1778-1809*, op. cit., p. 267.

¹⁴⁶ Graham, op. cit., p. 70.

¹⁴⁷ Cruz, op. cit., pp. 153-154.

algunas bandas de música y cuando la goleta iba acercándose, se la saludaba con petardos y cohetes”¹⁴⁸

Graham no sólo realizó una descripción de esta celebración. Opinó que aquel día no debía ser dedicado solamente a la adoración, sino que también debía intervenir el Gobierno en él, dada la extensa costa con la que contaba la joven República. La inglesa señaló que “acordaría recompensas honoríficas a los oficiales, recibiría y resolvería todas las peticiones y representaciones...”¹⁴⁹

Al día siguiente se celebró la fiesta de Nuestra Señora del Pilar, patrona de los hombres de mar. Graham, en compañía de su amiga “Chabelita” y siempre dejándose llevar por su curiosidad, contó: “Llegamos a la iglesia muy temprano y después de recorrer en todo sentido el espacio por donde debía pasar la procesión, nos dirigimos a la expresada venta que se halla justo frente a la iglesia.”¹⁵⁰ Recorrió el trecho por donde pasaría la procesión y luego asistió a un atractivo convite que se organizó frente a la iglesia de la Merced.

El 24 de septiembre se conmemoró a la Virgen de las Mercedes, patrona de los navegantes y marinos. Esta fiesta se realizó en la Iglesia Matriz, lugar donde se la veneró como Nuestra Señora de la Merced de Puerto Claro. Su imagen, encontrada en Quilpué, se conservó en aquella iglesia hasta 1837. Sus protegidos le organizaban misas y le entregaban votos y promesas.

El gran número de fiestas fijas que tuvieron lugar en el puerto se intercaló con celebraciones móviles y ciclos festivos de dos o más días, que conmemoraron los misterios cristianos. El festejo del *Corpus Christi*, que se rememora a fines de mayo o principios de junio, se realizó con mucho esplendor, despliegue de actividades y elementos sagrados y profanos en Valparaíso.¹⁵¹ Graham, siempre atenta a las particularidades de la sociedad chilena, describió con prolijidad su experiencia en la fiesta del Corpus. A las 9 de la mañana salió en compañía de la señora Campbell a la Iglesia Matriz, en donde prestó atención a la fachada, el interior y los asistentes mientras

¹⁴⁸ Graham, op. cit., pp. 60-61.

¹⁴⁹ Op. cit., p. 62. En 1856, durante una estadía en Valparaíso, Treutler presencié la fiesta de San Pedro. El alemán plasmó el recorrido de la procesión de la Iglesia Matriz a la Plaza de la Intendencia; la salida de una embarcación seguida por otros botes desde aquel sitio; la organización de una regata; y la apoteósica finalización de la festividad: “En la noche se realizaron en el agua magníficos fuegos artificiales, con música, bailes y bebidas, terminando así la fiesta.” Treutler, op. cit., p. 216.

¹⁵⁰ Op. cit., p. 67.

¹⁵¹ Cruz, op. cit., pp. 171, 173, 193 y 207.

se aguardaba la llegada del Gobernador. A las 11 de la mañana, Mariano de Encalada (hermano de Campbell) realizó el sermón. Terminado éste, las dos damas se apresuraron en salir de la Iglesia para ver la procesión, integrada por los funcionarios municipales y militares. Sin embargo, una muestra de devoción mucho más atractiva para la inglesa era la que se efectuaba en el mar: “unos ciento cincuenta botes y canoas, adornados con los colores nacionales, van remando por la bahía, encendiendo cohetes y deteniéndose delante de cada iglesia y de cada caleta de pescadores para entonar un himno.”¹⁵²

El ciclo religioso anual se compuso además de celebraciones extraordinarias organizadas por algún motivo particular.¹⁵³ Un caso fue una fiesta típica realizada no precisamente por los porteños, sino que por sus futuros visitantes extranjeros, cuando lograban el cruce del Ecuador. Los marineros realizaban un homenaje al dios Neptuno, en el cual los novatos eran arrojados a los estanques de agua y afeitados en medio del polígono formado por el resto de sus compañeros.¹⁵⁴ No faltó el viajero que deseó registrar tan particular iniciación. Schmidtmeier fue uno de sus testigos durante el viaje que lo traería a América del Sur. Observó que al acercarse a la línea, un marino subía al palo mayor e invitaba a un hombre inexperto a subir y mirarla. Otro sujeto se caracterizaba como el dios Neptuno, pintándose la cara y colocándose una vestidura griega. Después que el barco realizaba el cruce, el carpintero, usando un machete como navaja, rapaba la cabeza o la barba a todos quienes no habían pasado antes por el Ecuador, mientras los demás marineros los mojaban con baldes de agua. El viajero detalló que al novato se le daban instrucciones tales como “no beber nunca ponche o cerveza flojos, cuando los puede conseguir fuertes.”¹⁵⁵ También agregó que “a veces Eolo y las Pléyades se entrometen en la ceremonia y arruinan la fiesta.”¹⁵⁶

Las festividades reales fueron de carácter esporádico, fijadas según los vaivenes de la historia española, como las juras, proclamaciones, bautizos, matrimonios y el advenimiento de un nuevo gobernador a la Capitanía. La monarquía absoluta dotó a sus instituciones y ceremonial de una teatralización. Los reyes fueron personajes públicos que actuaron para su pueblo y se debían a él. Como figuración formal, la sacralización

¹⁵² Graham, op. cit., p. 46.

¹⁵³ Cruz, op. cit., p. 218.

¹⁵⁴ Pereira Salas, *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos 1778-1809*, op. cit., p. 267.

¹⁵⁵ Schmidtmeier, op. cit., p. 28.

¹⁵⁶ Id.

del Monarca se coronó durante dicha época aumentando sus rasgos de poder y majestad gracias a los festejos reales. El poder real reposó en América en una ficción, que a través del ceremonial y los símbolos, encontró su más alta manifestación en la fiesta. Simultáneamente, la festividad, con su frenesí y resplandor, sus transformaciones y momentos, fue la expresión que acompañó al poder de la ficción. El rey jamás fue visto, pero se hizo presente en el tiempo de diversión y en el espacio demarcado de la ciudad chilena.

Los acontecimientos dieron lugar a la conjugación de varios elementos que formaron parte de las fiestas, al igual que en las religiosas, tales como la misa de acción de gracias, los juegos ecuestres, las corridas de toros, las luminarias, los desfiles, las máscaras, las comedias y la colación.

El paso desde un sistema monárquico a uno republicano trajo consigo modificaciones sustanciales en el contenido de estos festejos. Uno de los primeros efectos fue la desaparición de las celebraciones reales después de la Jura postrera en honor a Fernando VII, que dio paso a la organización de festividades de carácter civil y republicano. En Valparaíso, el último juramento al Rey se efectuó en noviembre de 1814. En Chile, la organización de fiestas cívicas tuvo como fin estimular el sentimiento nacional e imbuir al pueblo de respeto hacia las nuevas autoridades e instituciones, establecidas recientemente y privadas del respaldo de la tradición. Sin embargo, el poder en la naciente República no escapó a la sacralización. Dicha atracción, sumada a la ausencia de rituales y fórmulas festivas propias, condujo a los mandamases locales a manifestar los nuevos mensajes libertarios y patrióticos a través de algunos métodos pertenecientes al antiguo ceremonial monárquico. Más adelante, el ritual festivo se modificó, liberándose de los elementos tradicionales de las juras reales, para inclinarse al modelo de los festejos franceses revolucionarios.

Las fiestas cívicas fueron registradas por las autoridades porteñas en las fojas de la Intendencia, el Cabildo y en las cartas dirigidas al Vicealmirante de la Escuadra. Cuando Chile se convirtió en una República, la fiesta civil más representativa fue la Jura de la Independencia, que fue una reformulación de las antiguas juras reales.¹⁵⁷ En Valparaíso, la Proclamación fue anunciada el 11 de aquel mes. Luego que el Bando se dio a conocer en los lugares públicos, la ciudad fue iluminada y se hizo un repique

¹⁵⁷ Cruz, op. cit., pp. 42, 241, 243, 296 y 299.

general de campanas. Al amanecer del día siguiente, se destacó el batallón de infantes en la Planchada que “usó una descarga general contestada por los castillos y buques de guerra con salva triple de artillería...”¹⁵⁸ Más tarde, el Cabildo, las corporaciones y la oficialidad se reunieron en el Palacio del Gobernador, para proceder a la Proclamación. El día de aniversario de la Independencia se estableció como fiesta cívica en 1821. Los días 11, 12 y 13 de febrero serían festivos, por tanto, permanecerían cerrados todos los tribunales y oficinas del Estado.¹⁵⁹

Otra de las festividades cívicas que se realizaron en los primeros años de la República fueron las juras a las constituciones políticas, en las cuales también participaron los hombres pertenecientes a la marina de guerra. El 26 de octubre de 1822, el Vicealmirante Cochrane fue invitado por el Ministro de Marina Echeverría al homenaje para que escoltara al Director Supremo “a aquella augusta ceremonia, trasladándose a la Sala Directorial a las diez de la mañana del preindicado día.”¹⁶⁰

En enero de 1824, se reunieron en las casas de Gobierno el Gobernador, el Cabildo, el Cura y Vicario, los directores de Hacienda, los jefes militares, los barcos de la Escuadra nacional, los inspectores de policía, el Juez de Comercio, los prelados regulares y los vecinos más importantes de Valparaíso, para celebrar la jura de la nueva Constitución Política del Estado, sancionada por el Congreso Constituyente. El grupo se encaminó hacia la Plazuela de la Aduana y frente a una gran asistencia, proclamó y leyó el valioso documento. Después, señores y concurrentes realizaron el Juramento, “entonces las fortalezas de la Plaza, y los buques de guerra saludaron a la Nación con una salva de veinte y un cañonazos.”¹⁶¹ La ceremonia finalizó con la repartición de dinero al pueblo y de medallas a las autoridades.

Cuatro años más tarde, en los días en que se conmemoraba el aniversario de la Primera Junta de Gobierno, se promulgó y firmó en Valparaíso otra de las constituciones políticas de la República. Lastra describió con entusiasmo al Ministro del Interior las solemnidades, detallando que las autoridades políticas, castrenses y religiosas salieron desde la Casa de Gobierno hacia la Casa del Cabildo, lugar en que fue depositada la Constitución que fue llevada por Lastra y el Procurador durante la procesión. Este acto

¹⁵⁸ “Proclamación de la Independencia”, sin fecha e incompleto. ANCMV, Vol. 3, p. 100.

¹⁵⁹ Cruz, op. cit., p. 304.

¹⁶⁰ Ministro de Marina a Lord Cochrane, 26 de octubre de 1822. ABO, T. XXXVII, doc. N° 181, p. 152.

¹⁶¹ “Jura y reconocimiento de la Constitución Política del Estado”, 18 de enero de 1824. ANCMV, Vol. 3, p. 203.

fue seguido de “los mas encarecidos vivas y aplausos que fueron acompañados de salvas en los castillos y buques de guerra y de un repique general de campanas.”¹⁶² Después, la Constitución fue conducida a la Plaza Principal, luego se realizó su lectura y juramento. Brillantes monedas fueron lanzadas al pueblo, “se sintieron repiques generales y se hicieron salvas que fueron contestadas por los buques de guerra extranjeros que existen en [la] bahía.”¹⁶³

Sobre los locales de diversión popular, la ramada puede ser definida como una tienda de esparcimiento agrario, cubierta de ramas de árboles y sin puertas, que proveía a su clientela de comidas y bebidas, juegos, música y baile. Su versión urbana fueron las chinganas y pulperías.¹⁶⁴

En el siglo XVIII, la participación del pueblo en las fiestas religiosas y reales creció numéricamente y la preocupación de las autoridades civiles y eclesiásticas por distraer y alegrar a dicho conglomerado social aumentó. Sin embargo, esta atención involucró no sólo la vertiente barroca del regocijo, sino también una perspectiva ilustrada, lo que originó restricciones al campo de acción popular para evitar desórdenes y abusos. En el Ochocientos, el populacho continuó desplegando sus propias formas de diversión, paralelamente a la realización de las grandes fiestas nacionales, y cotidianamente, de forma autónoma.¹⁶⁵

En la década de 1840, en Valparaíso funcionaban incontables chinganas en el Almendral y en las quebradas. Eran lugares en los que la moderación brillaba por su ausencia.¹⁶⁶ Los viajeros extranjeros fueron curiosos y entusiastas asistentes de estos locales. Poeppig dio una descripción muy minuciosa e ilustrativa del ambiente que se vivía en su interior. Señaló que el campesino, quien luego de vender sus productos compraba las novedosas mercaderías llegadas desde el exterior, finalizaba la jornada trasladándose en su caballo hacia las salidas del arrabal, lugares donde se concentraban estos locales. Dentro del rústico inmueble, el convidado observaba, en medio de la penumbra, a los huasos y las tocadoras de vihuelas, que a través del canto y el baile prodigaban una correcta diversión a los enfiestados “y no habrá peligro alguno mientras

¹⁶² “Sobre la jura y promulgación de la Constitución política de la Republica”, Francisco de la Lastra al Ministro del Interior, 20 de septiembre de 1828. ANGI, Vol. 4, s. f.

¹⁶³ Id.

¹⁶⁴ Pereira Salas, *Juegos y alegrías coloniales en Chile*, op. cit., pp. 254-256.

¹⁶⁵ Cruz, op. cit., p. 308.

¹⁶⁶ Ortega, “Valparaíso: Comercio exterior y crecimiento urbano”, p. 109.

no se incorporen individuos del más bajo populacho del puerto o marineros, que no conocen la misma moderación del campesino.”¹⁶⁷ Los hombres de mar, según el alemán, “de una naturaleza mucho más brutal, beben pronto, y a menudo la tranquila escena se verá interrumpida por una lucha seria, a que el forastero se sustraerá con rapidez.”¹⁶⁸

La pulpería fue un almacén de menesteres regentado casi siempre por una mujer, que ofrecía además tertulias populares.¹⁶⁹ Los viajeros repararon en su existencia y dejaron registro de ellas. Miers se refirió con desdén a la proliferación de estas tiendas en un Valparaíso que recibía cada vez más visitantes extranjeros, indicando que

“como en todas las ciudades portuarias hay mucho mal vivir y libertinaje, este lugar, de un extremo al otro, incluso en los recovecos de los barrancos y en recónditos despeñaderos, está lleno de pulperías o licorerías donde se consumen tragos fuertes en abundancia y donde prolifera mucha inmoralidad.”¹⁷⁰

Las tabernas fueron locales frecuentados por el pueblo, y en especial, por los marineros. Los viajeros anotaron detalles sobre su calidad y ubicación. Lafond de Lurcy señaló que “hay en la ciudad algunas malas tabernas...”, mientras que Miers apuntó que “hay dos tabernas inglesas aceptables en Valparaíso...”¹⁷¹ Poeppig indicó que estos lugares se ubicaban en la única calle que llegaba al mercado, vía en la que encontró tiendas que ofrecían productos europeos, que “alternan con las grandes bodegas de casas comerciales británicas de primer rango y con las tabernas de los marineros, de las que salen sonidos que también se podrán escuchar en Londres o Hamburgo.”¹⁷² El llamado “comercio sucio” y las denominaciones de bajo nivel tales como pulperos y fonderos, fueron naturalmente ejercidos en Valparaíso y en el resto del país por personas pertenecientes a grupos sociales bajos, en cuyas filas se encontraban chilenos y extranjeros.¹⁷³

¹⁶⁷ Poeppig, op. cit., p. 90.

¹⁶⁸ Id.

¹⁶⁹ Pereira Salas, *Juegos y alegrías coloniales en Chile*, op. cit., p. 256.

¹⁷⁰ Miers, Op. cit, Vol. I, p. 446, trad. actual.

¹⁷¹ Lafond de Lurcy, op. cit., p. 24 y Miers, id, trad. actual.

¹⁷² Poeppig, op. cit., p. 69.

¹⁷³ Harris, “La inmigración extranjera en Chile a revisión: también proletarios, aventureros, desertores y deudores”, pp. 148, 150 y 152.

Desde el siglo XVIII, los cronistas observaron en Chile, especialmente en Valparaíso, Santiago y Concepción, una cálida vida familiar recogida en las grandes casonas. Este espacio de sociabilidad privada y familiar, que se abría de forma grata y hospitalaria a los visitantes, se afianzó con las tertulias, bailes, paseos a caballo y partidas de caza. Dichas actividades siguieron una línea de sociabilidad paralela a la de las fiestas privadas, pero no son consideradas como tales, porque en ellas no se perciben los rasgos típicos de las festividades de ancestro barroco.

En dicho siglo, surgieron los matrimonios, bautizos, banquetes y cenas entre los grupos de mayor jerarquía social, seguidos por recepciones y bailes en la centuria siguiente.¹⁷⁴ Algunos viajeros relataron su experiencia al asistir a tan sofisticados convites, organizados por militares de alto grado y autoridades del Valparaíso, prestando especial atención a los demás invitados. Lafond de Lurcy relató que en los días en que Cochrane planificaba su salida hacia Brasil, arribó a Valparaíso el Almirante Bougainville con las fragatas *Thétis* y *Espérance*. El viajero galo detalló que durante su estadía en el puerto “los oficiales de la escuadra francesa, que se componía de ocho naves de guerra, venían a pasar a menudo sus veladas en casa del coronel Beauchef, donde se reunían entonces todos los oficiales franceses que servían en el ejército chileno.”¹⁷⁵ Hall registró un brillante baile ofrecido por el Gobernador de Valparaíso en el palacio como homenaje a un Almirante francés y sus oficiales, en el cual “muchas personas conocidas por estar en una situación precaria y que vivían humildemente, asistieron lujosamente vestidas, cubiertas de alhajas de un valor considerable...”¹⁷⁶ Junto a un coronel apellidado Alvarado, Haigh fue invitado a otro baile ofrecido por el Gobernador en su casa, del cual destacó la gracia y la desenvoltura de las mujeres: “Recuerdo que un oficial de la fragata *Amphion*, allí presente, me contó que su compañera le había preguntado después de bailar si por suerte tenía ya contratada una lavandera, pues en caso contrario ella le ofrecía sus servicios.”¹⁷⁷

En el Setecientos, en ocasiones especiales, los marineros norteamericanos celebraron bailes en los barcos durante sus travesías. En el siguiente siglo, en algunos

¹⁷⁴ Cruz, op. cit., p. 310.

¹⁷⁵ Op. cit., pp. 136 - 137.

¹⁷⁶ Hall, op. cit., p. 33.

¹⁷⁷ Haigh, op. cit., p. 63.

navíos anclados en la bahía de Valparaíso, también se organizaron estos agasajos, para las autoridades y personalidades destacadas.¹⁷⁸

En un día normal de trabajo, las canciones de a bordo o *sea shanties* acompañaban la maniobra del continuo ejercicio de tender, alzar, recoger y cambiar las velas en los barcos norteamericanos. Para los supersticiosos marinos, los *shanties* eran exclusivamente ritmos de trabajo, aplicados a situaciones concretas de la vida en el mar, por lo que no debían interpretarse en tierra, donde los repertorios consistían en baladas tradicionales y cantos eróticos de amor. En *The Gal's O' Chile*, dos de sus estrofas decían: “*Them señoritas, they are Smart and gay. They dance an' drink till the break o' day. Then clean ye out and blow yer pay... Rosita, Anna and Carmen too. They'll greet ye with a hullabaloo. An soon ye'll know that they can do.*” Las heroínas simbolizaban la cristalización de amores ideales; los lugares geográficos colocaban la nota exótica y poética; mientras que los personajes aportaban con su simbólica y legendaria biografía. El ciclo del Pacífico tenía como ídolo al Cabo de Hornos, siempre presente en las canciones. También, en medio del océano, los barcos balleneros estadounidenses socializaron entre sí a través del rito llamado *gam*. Era una reunión de dos o más balleneros, donde intercambiaban saludos y pagaban la visita en sus botes.¹⁷⁹

En Valparaíso, las actividades al aire libre eran muy populares entre los habitantes y los visitantes en el siglo XIX, pues constituían un relajado y ameno esparcimiento. El contacto humano con el medio natural es directo o recreado a través de señales de cultura tales como el cultivo de especies vegetales y la creación de áreas espaciales. En el medio histórico, dichos espacios están representados por los jardines, plazas y parques, que poseen una diversidad de formas, tonalidades y ornamentación. Sus usos se realizan mediante la convivencia humana, individual o colectiva, con un lugar particular.

Para la comprensión del espacio, se pueden emplear dos conceptos. El micropaisaje es el área de corta dimensión, delimitado por el área vegetal cultivada, donde se estrecha la relación vital y se profundiza la espiritual: son los jardines, huertas,

¹⁷⁸ Pereira Salas, *Los primeros contactos entre Chile y Estados Unidos 1778-1809*, op. cit., p. 267, y Méndez, “Paisaje y costumbres recreativas en Chile. Valparaíso en el siglo XIX”, p. 178.

¹⁷⁹ Pereira Salas, *Los primeros contactos entre Chile y Estados Unidos 1778-1809*, pp. 267-269 y 290. Ortega citó en su trabajo esta canción traducida al español: “Ellas señoritas son elegantes y graciosas, danzan y beben hasta el amanecer, y te limpian de tu paga de un golpe... Rosita, Ana y Carmen también te saludan con un gran alboroto, y pronto sabrás lo que saben hacer.” Ortega, “Valparaíso: Comercio exterior y crecimiento urbano”, p. 114.

quintas y plazas. El macropaisaje es la dimensión extensa del entorno geográfico, en el cual la mirada se abre al sentir estético y a la comprensión espiritual de zonas infinitas abiertas a la percepción de luz, color y aroma, que causan alegría espiritual o éxtasis: espacialmente es un valle, horizonte lejano o puesta de sol y culturalmente un parque o arboleda.

El grupo social alto y los inmigrantes desarrollaron en Valparaíso y en otras ciudades de Chile un estilo de recreación que tuvo por escenario y ornamento la vegetación cultivada. Los jardines privados de uso público mostraban flores y atraían a las aves. En ellos se realizaron fiestas, bailes, ceremonias civiles y religiosas, conciertos al aire libre y rifas. En el puerto, uno de los jardines más famosos fue el Polanco, ubicado en el límite oriente del barrio del Almendral. Fue un área recreativa de uso popular con amplios salones donde se efectuaban números musicales, bailes y ventas de refrescos. En sus proximidades existían muchas chinganas y atraía a los marineros.¹⁸⁰

En los frutillares de don Santiago Polanco se hacían cabalgatas. La belleza del ambiente, los asistentes y las anécdotas que ocurrían fueron registrados por algunos visitantes. Vicuña Mackenna rescató la experiencia de Amasa Délano, quien en 1805 figuró en una partida como jinete y convidado en la familia de una hermosa joven, a quien intentó auxiliar sin éxito cuando ella deseó subir a su caballo ofreciéndole su rodilla. Con su gracia característica, el historiador contó cuál fue la reacción de la señorita ante el gesto del extranjero.

“Y como la niña viera este ademán, díjole turbada (no sabemos si en su lengua o en la del viajero, pero éste así lo apunta) - *Help me first!* (‘ayúdeme primero...’), a lo que el capitán exclamó: *Oh yes!* y dobló la otra rodilla... La dama volvió a decirle *Help me!* y entonces, cuenta el mismo actor de este pequeño drama de la puerta de calle, ‘me quedé paralizado sin saber por dónde agarrarla sin que fuera *indelicate*’, hasta que vino un mozo y alzándola por el talón la echó como una pluma sobre el lomo del corcel.”¹⁸¹

A medida que transcurría el siglo, las costumbres recreativas de los porteños se fueron diversificando. Los paseos preferidos de la población fueron las salidas a pie, a caballo o en carreta hacia lugares que atraían por su belleza o a los jardines diseñados

¹⁸⁰ Méndez, “Paisaje y costumbres recreativas en Chile. Valparaíso en el siglo XIX”, pp. 152-153 y 168-170.

¹⁸¹ Vicuña Mackenna, op. cit., p. 524.

con laboriosidad y sentido estético por los inmigrantes y vecinos. Las zonas escogidas estaban relativamente cerca, a una media hora o más, desde el centro de la ciudad.¹⁸² Sin embargo, un día dedicado al esparcimiento no siempre resultaba como había sido planeado. Las peripecias, los accidentes y los imponderables fueron plasmados con detalle y agudeza por algunos convidados extranjeros a estas salidas.

Graham plasmó en su cuaderno un fallido paseo a Quintero. La dama británica había sido invitada cortésmente por Lord Cochrane a su hacienda, a la cual viajaría en un barco a vapor, el *Rising Star*, junto con otros convidados de importancia, tales como José Zenteno y su hija Dolores, el Capitán Frederick Spencer (de la fragata de S.M.B *Alacrity*), el Capitán Crosbie, el Capitán Wilkinson, oficiales de la Escuadra patriota, entre otros. Después de pasar una agradable mañana, una pieza de la máquina se descompuso cuando el navío se encontraba frente a Quintero. Graham prosiguió contando que

“luego aumentó el viento y el mal tiempo y todo el aparejo comenzó a correrse hasta que por fin en la mañana nos encontramos más lejos que nunca del lugar de nuestro destino. El almuerzo, sin embargo, nos dio valor y resolvimos perseverar unas cuantas horas; pero el tiempo comenzó a hacerse amenazador y el cielo se volvía cada vez más negro, de modo que por último tomamos rumbo a Valparaíso, en donde desembarcamos a las dos de la tarde.”¹⁸³

Otras actividades de esparcimiento fueron las partidas de caza, muy preferidas entre los hombres de mar extranjeros, de las cuales quedaron registros escritos de su práctica en Valparaíso. Poeppig dio cuenta que el mismo día que llegó al puerto, ancló una corbeta rusa llamada *Moller*, que venía desde Río de Janeiro. Sus oficiales, jóvenes pertenecientes a buenas familias, instruidos y entusiastas, “corrían dando saltos sobre los cerros y las rocas, expresando a lo sumo por medio de breves exclamaciones su descontento por el escaso uso de sus escopetas tan relucientes que podían hacer en este país.”¹⁸⁴ Recorrieron los cerros situados detrás de la ciudad hasta un valle, con el ánimo

¹⁸² Méndez, “Paisaje y costumbres recreativas en Chile. Valparaíso en el siglo XIX”, pp. 180-181.

¹⁸³ Graham, op. cit., pp. 78-79.

¹⁸⁴ Poeppig, op. cit., pp. 72-73.

de aprovechar el poco tiempo libre que tenían, pero “apenas alcanzaron a cazar aquellos cazadores algunas lloicas y traros silbantes, que poblaban el seco matorral.”¹⁸⁵

En Valparaíso, la práctica de juegos, la realización de fiestas, el agradable paso del tiempo en los locales de diversión, en los hogares y en los espacios libres, se complementaban con una gran variedad de sabrosos alimentos y de espirituosos líquidos. Los viajeros extranjeros, tentados por las delicias ofrecidas de parte de los chilenos, no dudaron en probarlas y en dar una opinión culinaria. En su visita al puerto, algunos foráneos apuntaron datos sobre la abundancia, baratura y calidad de las comidas y bebidas, junto a los efectos que su ingesta causaba en la población. Vowell indicó que en el puerto principal los marineros se abastecían del bizcocho de mar, la carne salada y el agua. Los alimentos, distribuidos por dos ingleses, eran de gran calidad.

“Al presente se fabrica con regularidad el bizcocho de mar, y la carne salada para el gasto de las naves, por dos ingleses, los señores M. Farlane y Potts, que han levantado en el Almendral, a intento de proveerlas, un establecimiento en escala tan vasta, que ha causado la admiración de los chilenos.”¹⁸⁶

El líquido, suministrado por los aguateros locales, no gozaba de las mismas características que el entregado por otro británico.

“El agua dista de ser buena, y resulta difícil de obtenerla, pues toda la que se gasta en el puerto se compra a los *aguateros*, que la bajan a hombro en pequeños barriles desde lo alto de las quebradas, más arriba de donde se hallan las lavanderías de las mujeres. Estas quebradas tienen una producción muy precaria, estando casi secas en el verano, y tan turbias en la estación lluviosa, que con frecuencia resulta el agua inadecuada para el uso. Los buques se proveen de ella generalmente en el Almendral, donde existe un pozo de propiedad de un inglés, del que se saca el agua por medio de una rueda que mueven peones colocados en su interior.”¹⁸⁷

Poeppig retrató el disfrute de los licores por parte de los extranjeros y sus consecuencias, detallando que en especial “la clase de los artesanos europeos y los

¹⁸⁵ Id., p. 73

¹⁸⁶ Vowell, op. cit., pp. 42-43.

¹⁸⁷ Id., p. 43. Lafond de Lurcy especificó los lugares que proveían agua en abundancia y de mejor calidad: “En algunas quebradas se proporcionan agua abriendo pozos, y la de San Juan de Dios tiene una fuente de la que sale un arroyo que no se seca jamás. Este arroyo constituye una de las entradas considerables del hospital, porque los buques deben pagar un peso por cada barril de agua que sacan. En el Almendral se encuentra agua de excelente calidad, a veinticinco o treinta pies de profundidad.” Lafond de Lurcy, op. cit., pp. 23-24.

numerosos marineros se entregan muy pronto a la bebida.”¹⁸⁸ Ruschenberg enumeró algunas provisiones ofrecidas por los mercados del puerto, como carnes, aves, frutas, legumbres, pescados y moluscos. Destacó la conveniencia de los precios y explicó el faenamiento y venta de la carne, detallando que “hay uno que otro carnicero inglés que surten a los residentes extranjeros y a las naves extranjeras que hacen escala en este puerto.”¹⁸⁹

En los largos viajes por el océano, los comestibles y bebestibles reflejaban la rutinaria vida de los marineros. En los barcos, los víveres disponibles quedaban entregados al incipiente arte de los cocineros. Muchas convulsiones se producían a causa de alimentos que dejaban insatisfecha a la tripulación. El menú consistía en tres comidas regulares para cada día. El guisado común era de buey o cerdo salado, con papas, arroz, vinagre y melaza para prevenir la aparición del escorbuto. Media ración de galleta marinera acompañaba cada porción, más té, café o chocolate, de acuerdo a la estación. En los días de fiesta se servían pies de carne o de marisco, y el sabroso *lobscourse* de buey salado con papas salteadas y una salsa de pan frito o tocino.¹⁹⁰ Los testimonios de los pasajeros a bordo durante estas jornadas ilustran muy bien estos hábitos. Haigh observó cómo los marineros consumían sus provisiones en un día de navegación, mientras él esperaba con ansias el arribo a tierras americanas, escribiendo que “un capitán ignorante y un piloto aun más vulgar que se sientan a la mesa en mangas de camisa; sopa de guisantes y gruesas tajadas de jamón, con galletas que han recibido dos veces las caricias del horno...”¹⁹¹

La dieta variaba cuando el barco se acercaba a la costa americana. Durante la faena lobera en la Patagonia, los hombres se surtían de carne de lobo, huevos de aves silvestres, mariscos y pescado. En los puertos del Pacífico, el comer era un regalo, gracias a la diversidad de productos frescos y baratos.

El tabaco y el licor actuaron como drogas tranquilizantes o excitantes para el fastidio de la travesía. La pipa fue el compañero clásico del lobo de mar. El alcohol compensó, por el olvido o el impulso psicológico, la inmovilidad de la vida gregaria.

¹⁸⁸ Poeppig, op. cit., p. 88

¹⁸⁹ Ruschenberg, op. cit., p. 19.

¹⁹⁰ Pereira Salas, *Los primeros contactos entre Chile y Estados Unidos 1778-1809*, op. cit., p. 266.

¹⁹¹ Haigh, op. cit., p. 149.

Constantemente, los marineros se quejaban ante las autoridades por el truco de los despenseros de echar agua al jerez de las fiestas y al ron de todos los días.

Las islas chilenas ofrecieron un apetitoso menú a los loberos. A los alimentos indispensables que desembarcaban durante la construcción de las cabañas, se sumaban las especies domésticas. Las verduras esenciales para prevenir el escorbuto se obtenían de las huertas cultivadas con semillas estadounidenses y las frutas se conseguían en plaza o través del contrabando con el litoral.

El consumo de alcohol quedaba restringido a las oportunidades, bebiéndose aguardiente, pisco y ron en abundancia. El alza del precio de los licores generaba conflictos a bordo y en tierra. En el barco, los marineros recibían un tiesto de café de tres cuartos de litro por día y durante la estadía en las islas, debían pagar tres dólares por botella. Dicha especulación fue denunciada constantemente, ya que en las *West Indies*, lugar de procedencia del alcohol, se compraban tres galones por el mismo valor.¹⁹²

El juego, la fiesta y la diversión en Chile estuvieron sometidos a la vigilancia, orden y reglamentación de las autoridades civiles y eclesiásticas desde la Colonia, cuyo empeño se fortaleció en el siglo XIX. El poder civil jamás dio rienda suelta a la inagotable capacidad de divertimento del pueblo, pues desde el siglo XVII, se mantuvo alerta y restrictivo, para evitar el desenfreno y la desgracia. Desde la Independencia, las fiestas religiosas fueron limitadas a ciertos grupos y adquirieron características especiales. Sin embargo, el pueblo no abandonó sus prácticas festivas, pues los testimonios de los viajeros coinciden en señalar que las festividades más importantes, como la fiesta de San Pedro y el *Corpus Christi*, continuaron realizándose con mucho brillo y asistencia de espectadores. A pesar de la influencia de las nuevas ideas ilustradas y de los desequilibrios que experimentó la Iglesia durante la emancipación, el sentimiento religioso se mantuvo presente en gran parte de la población hasta muy entrado el siglo. Los primeros gobiernos republicanos fueron formalmente católicos y sus autoridades asistían en representación de los poderes públicos a las celebraciones religiosas, tal como lo hicieron sus antecesores coloniales.

La nueva racionalidad cambió la actitud de algunos gobernantes y de la jerarquía eclesiástica, que reaccionaron contra el tupido sistema festivo imperante creyendo necesario fijar un nuevo calendario. Para los políticos, este anhelo se inspiró en la

¹⁹² Pereira Salas, *Los primeros contactos entre Chile y Estados Unidos 1778-1809*, op. cit., pp. 266, 267 y 279.

Revolución Francesa, algunos de cuyos lemas y símbolos fueron adoptados en todas las repúblicas americanas para mostrar visual y didácticamente al pueblo que con la Independencia y la República, se había iniciado una nueva era.

A pesar de las medidas restrictivas ordenadas por el Gobierno y la Iglesia, las fiestas continuaron quebrando el ritmo de trabajo, renovando la devoción y entregando alegría.¹⁹³ Esta situación no pasó desapercibida para los viajeros extranjeros, quienes no dudaron en exponer su parecer, como lo hizo Graham, quien opinó:

“El Gobierno actual, al suprimir muchas de las prácticas religiosas, ha librado al pueblo de una pesada carga, a no dudarlo; pero también lo ha privado de sus diversiones acostumbradas... A mi juicio, no debiera haberse abolido la festividad de San Pedro, que tan peculiarmente se adapta a un sitio que está junto al mar.”¹⁹⁴

En el siglo XIX la ciudad logró imponer un estilo de ordenamiento a través de mecanismos de control, como la dictación de reglamentos, organización de la policía, cobro de multas y condena a la cárcel. La “urbanidad” abarcó todos los aspectos de la vida cotidiana, como la alimentación, salud, higiene, ocupación del espacio y diversión.¹⁹⁵ Los juegos, fiestas y diversiones en Valparaíso traían aparejados males como la ebriedad, la inmoralidad, el desorden y la violencia, de los cuales existen registros en las fojas de la Intendencia. En 1827, Lastra dejó constancia al Ministro del Interior de la insistente búsqueda de un cajón cuyo contenido escandalizó al Gobierno.

“Por más diligencias que tengo hechas para averiguar el paradero del cajón de naipes obscenos de que Vuestra Señoría me habla en su honorable oficio de 16 del corriente no he logrado absolutamente conseguirlo, y si por si acaso vinieron en algún buque francés seguramente se los volverían a llevar porque han dado la vela para varios puntos todos los que de esa nación existían en este Puerto. Sin embargo he encargado al Administrador de Aduana y otros empleados vigilen sobre el particular para satisfacer los virtuosos deseos del Gobierno.”¹⁹⁶

¹⁹³ Cruz, op. cit., pp. 97, 232, 236 y 237.

¹⁹⁴ Graham, op. cit., p. 60.

¹⁹⁵ Patricia Cerda, *Transformación y modernización en una sociedad tradicional: La provincia de Concepción durante la primera mitad del siglo XIX* (Tesis para optar al grado de Magíster en Historia con mención en Historia de América. Universidad de Chile, Facultad de Filosofía y Humanidades, 1986), p. 103.

¹⁹⁶ Francisco de la Lastra al Ministro del Interior, 28 de junio de 1827. ANGIV, Vol. 4, s. f.

Ese año, según un informe del Gobernador, en el teatro se produjo un hecho de exacerbación y confusión. Un ciudadano porteño fue agredido y amenazado por un agresivo oficial inglés de la fragata *Doris*, suceso que provocó una gran exaltación del público del coliseo, que no pudo ser contenido a la brevedad por los soldados de la guardia. Lastra narró los hechos posteriores al exabrupto del oficial, a través del cual, se pueden entrever las consecuencias que acarreó el ingreso creciente de extranjeros al puerto y cuáles son los límites que alcanza la naturaleza humana.

“El Mayor de Plaza y un Ayudante que allí se hallaban, ordenaron al Sargento José María Muñoz que hacía de Comandante de la guardia asegurase al referido oficial inglés. Fue prontamente a ejecutarlo, y a las primeras reconvenções que le hizo para que se diese a preso sacó la pistola y abocándola al pecho del Sargento le dio un balazo con el cual a los dos o tres minutos expiró. Creció entonces el desorden y confusión, con términos que el oficial se escapó por una puerta falsa. Al momento extrajudicialmente tuve aviso de este acontecimiento y me dirigí al Coliseo, e hice reforzar la guardia logrando por fin calmar la agitación que allí había.”¹⁹⁷

A la mañana siguiente, y después de recibir los partes del Comandante de la brigada de la guarnición y del Mayor de Plaza, el Gobernador comunicó al Cónsul los trágicos acontecimientos protagonizados por su connacional. Luego indicó: “He dispuesto que por el Mayor de esta Plaza se forme la correspondiente sumaria; y tengo el honor de ponerlo en el conocimiento de Vuestra Señoría por las noticias que pueden haberse esparcido en ésa desfigurando el hecho...”¹⁹⁸

Los viajeros extranjeros dieron cuenta sin tapujos de la peligrosidad de visitar y residir en Valparaíso. Poeppig deambuló por sus rincones durante la noche y dejó un afectado testimonio sobre los excesos ocasionados por extranjeros provenientes de distintos lugares de América y vagabundos locales.

“El numeroso populacho no sólo está muy degenerado, sino que es extraordinariamente peligroso, aun cuando se le hayan atribuido crímenes no cometidos por él, sino por delincuentes llegados a Valparaíso desde Lima, Guayaquil, etc., y para quienes, por falta de policía, es fácil llevar una vida vagabunda. Cuchillazos como

¹⁹⁷ Francisco de la Lastra a N.N., 11 de septiembre de 1827. ANGIV, Vol. 3, s. f.

¹⁹⁸ Id.

respuesta a insultos sin trascendencia, no constituyen casos raros, y en ciertos períodos las mismas calles son muy inseguras en la noche.”¹⁹⁹

Para el alemán, la visita a una chingana era una distracción que podía resultar desagradable y muy riesgosa, a causa de la calaña de los asistentes. Sin embargo, era una actividad imprescindible para saciar su curiosidad.

“Pero el forastero puede eludir fácilmente todos estos disgustos si prescinde de concurrir a aquellas partes del barrio del Almendral en que la infinidad de chinganas de la categoría más baja y sucia son frecuentadas por innumerables grupos de vagabundos muy resueltos, sobre todo en las noches de los domingos, y donde la ebriedad los induce a insultar al extranjero que pasa tranquilamente. A pesar de ello, la visita de una o de varias de estas casas, realizada con precauciones que aconseja la prudencia, es para el forastero no sólo interesante, sino indispensable.”²⁰⁰

Cuando arribó a Valparaíso, Graham decidió radicarse por un tiempo y se mudó al sector del Almendral, pues le gustó su ubicación y fachada. Señaló que los porteños “no lo consideran muy seguro para vivir en él sin peligro de que a una le roben o la asesinen, por lo que causó más asombro que aprobación mi propósito de alquilar una casa casi al final del barrio.”²⁰¹ Miers expuso que el asesinato era el crimen más común en Valparaíso. Durante el régimen español, no era habitual que el homicida fuese castigado, pero en la República, el Gobernador Zenteno realizaba una ardua labor en la detención y juicio del culpable, pues “debido a la frecuencia con que éstos se llevan a cabo en esta ciudad portuaria, especialmente entre extranjeros, fue necesario realizar algunos controles preventivos y ejecutar algunos castigos ejemplares.”²⁰² Según el inglés, “los casos de asesinatos generalmente se cometen con actos de una crueldad depravada y una barbarie impactante: un asunto insignificante podría motivar a un chileno a participar en un asesinato.”²⁰³

¹⁹⁹ Poepig, op. cit., p. 89.

²⁰⁰ Id.

²⁰¹ Graham, op. cit., p. 7.

²⁰² Miers, op. cit, Vol. II, p. 268, trad. actual.

²⁰³ Op. cit., p. 269. A mediados de siglo, Treutler se refirió a la frecuencia de los crímenes en Valparaíso y sus motivos: “Los delitos de robo y hurto eran muy raros, pero, por desgracia, eran frecuentes los asesinatos por celos, venganzas o riñas cometidos casi siempre en estado de ebriedad. Los criminales eran fusilados públicamente.” Treutler, op. cit., p. 45. En el puerto, la violencia no conocía límites. Luego de una agradable velada, el germano fue testigo de una dantesca escena, protagonizada por marineros,

Las fojas del Cabildo detallan problemas como la peligrosidad de algunos sectores de Valparaíso y los abundantes locales de diversión. En años en que el puerto experimentaba el aumento de su población y de sus habitaciones, se dificultaba el idear y ejecutar soluciones a situaciones que no se habían experimentado antes. El Ayuntamiento mostró especial preocupación por los hechos de violencia que ocurrían en el tramo más popular de la ciudad, exponiendo “que son repetidos los crímenes que se cometen en el barrio del Almendral de que tiene este Gobierno cuasi diariamente partes...”²⁰⁴ Al percatarse de que los jueces encargados se encontraban sobrepasados, nombró un campamento de tropa que los ayudara en el tan engorroso deber de conservar el orden y la seguridad en el popular sector. Junto con lo anterior, el religioso de más autoridad del Convento de la Merced ofreció dos celdas para alojar a la tropa, que serían reparadas para la mayor comodidad de aquélla en su difícil acometido.

Cuatro años más tarde, el Comandante de Serenos Ramón Jofré notificó al Gobernador Local que sus hombres se encontraban sobrepasados por el creciente número de chinganas, “a causa de la libertad que hay para la abertura de dichas.”²⁰⁵ Los serenos se encargaban de la vigilancia de éstas mientras descuidaban otras labores, pues “hacen perder gran tiempo en la noche tanto por los repetidos auxilios que damos como la vigilancia con ellas particularmente después de la hora de costumbre por refugiarse allí la gente cuando se despiden de las chinganas de la calle...”²⁰⁶ Además, estos funcionarios ponían en riesgo sus propias vidas cuando intentaban refrenar el desorden aparejado a las populares tiendas, manifestando Jofré que “en menos de seis meses me han malogrado dos Serenos en esos callejones del cuadro...”²⁰⁷ El Comandante propuso lo siguiente:

mujeres de mal vivir y soldados, la cual relató crudamente y sin tapujos: “Cuando nos habíamos despedido de esta amable familia, escuchamos repentinamente una espantosa gritería en una de las calles que conducen desde la plaza de La Matriz a los cerros, conocida como centro de la prostitución. Nos acercamos, y encontramos un gran número de prostitutas y marineros trabados en lucha con unos soldados. Dos víctimas yacían ya en el suelo, bañados en su sangre; uno tenía la barriga abierta en tal forma de una cuchillada, que los intestinos colgaban hacia afuera, y al otro le habían clavado un cuchillo en un costado. Nos alejamos rápidamente, separándonos de esta escena repugnante, y regresamos al hotel.” Op. cit., p. 55.

²⁰⁴ Acuerdo del 10 de marzo de 1823. ANCMV, Vol. 3, p. 175.

²⁰⁵ Ramón Jofré al Gobernador Local, 25 de enero de 1836. ANCMV, Vol. 5, p. 31.

²⁰⁶ Id.

²⁰⁷ Id.

“Sí Vuestra Señoría no suprime generalmente todas las chinganas al menos deje escrito número determinado y a estas se les fije alguna contribución para gastos de policía, pues está de manifiesto que estas casas cuando tienen un canto nos llama la atención, y dejamos acéfalo el pueblo exponiéndolos a la responsabilidad de algún robo que es lo más cierto que espero...”²⁰⁸

Cuando el barco hacía escala en algún puerto, los deseos reprimidos de los marineros surgían como una explosión erótica. La sociabilidad de estos hombres en tierra extranjera fue áspera y violenta, provocó graves problemas de comunicación directa, y por ende, oscureció las relaciones internacionales. Los marinos se refugiaban en penosas casas de diversión y desaseados cuchitriles, donde convivían con maleantes y mujerzuelas.²⁰⁹ Algunos viajeros, como Johnston, dieron cuenta que la exaltada conducta de los marineros no era contenida hasta llegar a puerto, sino que se desataba en la mar, especialmente cuando la tripulación se hallaba amotinada:

“Ayer y hoy nuestro bergantín ofrece el más horrendo espectáculo que jamás haya yo presenciado. A proa y a popa yacen esparcidos odres de aguardiente y vino, cuyo acceso es permitido a todo el mundo, y tan luego como se vacía uno, se le llena otra vez. Se juega a todo con el dinero que nos han robado, y las pendencias, la borrachera y toda especie de vicios reinan a sus anchas.”²¹⁰

Ya en tierra, las ganas de beber afloraban desmedidamente en los marineros, cuyas consecuencias eran el hurto, las peleas y el homicidio. Visitantes extranjeros como el francés Lafond de Lurcy escribieron con agudeza sobre el comportamiento de los hombres de mar en las chinganas del barrio del Almendral.

“Los marineros pasaban sus noches con el pueblo, en las chinganas que bordean el Almendral, frecuentadas por gran número de mujeres públicas. Los marineros extranjeros, franceses, ingleses y americanos soportan menos bien que los chilenos el vino del país o beben más que éstos; el hecho es que los naturales conservaban alguna luz de razón, mientras que los extranjeros caían rápidamente en la más brutal embriaguez, hasta el extremo de no poder moverse. Casi todos los días eran recogidos en las calles hombres asesinados en las riñas de los cerros. La facilidad de desvalijar a los

²⁰⁸ Id., pp. 31-32.

²⁰⁹ Pereira Salas, *Los primeros contactos entre Chile y Estados Unidos 1778-1809*, op. cit., pp. 270-271.

²¹⁰ Burr Johnston, op. cit., p. 123.

borrachos atraía al puerto una muchedumbre de malvados, y algunos oficiales que se aventuraban de noche en estos barrios eran también asaltados. Como lo he dicho antes, en Chile el asesinato es el complemento inevitable del robo.”²¹¹

Los locales de diversión no sólo abastecían de comidas, alcohol y “esparcimiento” a los marineros. Las irregularidades en el enganche de chilenos en barcos extranjeros intentaron aplacarse a través de la vigilancia de chinganas, pulperías, tabernas, tambos, casas de trato y mansiones. En dichos lugares, los traficantes conseguían brazos, amparaban a desertores y plagiaban hombres, causando serias dificultades a la marina mercante y a la Escuadra.²¹² Las cartas dirigidas al Vicealmirante de la Armada y los oficios de la Intendencia de Valparaíso dan a conocer hechos tan graves como la defección de marinería y su adicción al alcohol, ambas propiciadas por los dueños de las pulperías y los porteños. En julio de 1819, Zenteno se comunicó con el Comandante en Jefe para informarle cuáles eran las dificultades para establecer un Arsenal de Marina en Valparaíso, enumerando entre otras, “la propensión a la embriaguez tan subversiva de la disciplina militar.”²¹³ El Ministro de Marina notició que como solución a tal vicio “Su Excelencia había hecho anticipadamente un mensaje al Senado a efecto de que acordase recargar considerablemente los impuestos sobre pulperías, cuya medida será innecesariamente puesta en ejecución.”²¹⁴

En abril del año siguiente, desde Santiago, Zenteno transmitió a Cochrane una orden de O’Higgins tendiente a prevenir la mala influencia de las pulperías y la gente de tierra sobre las tripulaciones de la Escuadra, “animando a la desertión, a la embriaguez y a otros vicios anexos al ocio...”²¹⁵ cuando los barcos se encontraban por mucho tiempo en el fondeadero. La consecuencia era la disminución de las dotaciones y la incapacidad de realizar las tareas del mar; “agregándose a esto que, con el inevitable trato de prisioneros y otros mal contentos vacila la opinión naciente aun cuando Su

²¹¹ Lafond de Lurcy, op. cit., pp. 68-69. Radiguet también hizo notar los excesos que se producían en las quebradas del puerto y la incapacidad de la policía para aplacarlos: “Aun hace pocos años la orgía descarada vociferaba ahí sin temor, pues la policía demostraba en las cercanías de las quebradas una gran circunspección; más de un cadáver encontrado en el fondo de la quebrada le había hecho comprender lo que costaba someter esos barrios malditos a la acción de la fuerza pública.” Radiguet, op. cit., p. 219.

²¹² Harris, “La marinería chilena enganchada en naves de bandera extranjera. Aspectos históricos, jurídicos y diplomáticos”, p. 107.

²¹³ José Ignacio Zenteno a Lord Cochrane, 19 de julio de 1819. ABO, T. XXXV, doc. N° 93, p. 85.

²¹⁴ Id.

²¹⁵ José Ignacio Zenteno a Lord Cochrane, 10 de abril de 1820. ABO, T. XXXVI, doc. N° 8, p. 8.

Excelencia tiene el mayor interés en afianzarla como principal fundamento de nuestra consistencia política.”²¹⁶ En julio, el Ministro informó al Lord que ningún marinero se había enlistado a la Escuadra debido al alto consumo de alcohol. Las medidas para prevenir la escasez en la dotación fueron la contribución de dos pesos diarios sobre las pulperías y los locales con expendio de bebidas espirituosas y la exigencia del valor de cantidades asignadas a comerciantes foráneos. Según el Canciller,

“de este modo se conseguirá totalmente el perjudicial efecto que ocasionan a la marinería las citadas ventas de licores: asimismo y, para ampliar mejor el enganche de gente de mar, se ha facultado a los comandantes de buques a efecto de que lo verifiquen por si mismos...”²¹⁷

En 1832, el Cónsul White se dirigió al Gobernador para dar cuenta de la alta desertión de marineros desde barcos mercantes y de guerra británicos, la cual era instigada por los pulperos chilenos.

“Es notorio que los pulperos tocan todos medios de inducir a los marineros a desertarse de sus buques y ocultarlos hasta que den la vela con el objeto de colocarlos en otros buques que los necesitan y de apropiarse sueldo como que se les adelante, haciendo así un perjuicio notable no tan sólo a las embarcaciones británicas y al comercio sino también a los mismos desertores, en virtud de que pierden sus sueldos devengados en los buques de que se desertan y porque generalmente se les pone en una situación muy desgraciada siendo no sólo la deshonra de su patria, pero también la del pago en que se les instiga a habitar.”²¹⁸

²¹⁶ Id.

²¹⁷ José Ignacio Zenteno a Lord Cochrane, 6 de julio de 1820. ABO, T. XXXVI, doc. N° 95, p. 78.

²¹⁸ John White al Gobernador de Valparaíso, 26 de septiembre de 1832. ANGIV, Vol 7, fs. 711-711v, trad. de la época.

CAPÍTULO II

MARINERÍA PESQUERA

*“La ballena se dirigió a la costa,
lanzando terribles bramidos”²¹⁹*

Después que los marineros norteamericanos atravesaban el temido Cabo de Hornos, la navegación bordeaba el continente, pasando por las alturas del Archipiélago de Chiloé y la Isla Mocha. Luego, el camino seguía hacia la Isla Santa María, que fue un auténtico centro de operaciones de balleneros y loberos. Sorteando la parte septentrional, los marinos se encontraban con las Islas de Juan Fernández. La isla de Más Adentro se convirtió en 1780 en una plaza fuerte que dificultó los desembarcos extranjeros. Más Afuera fue otro hogar de los cazadores de lobos, que establecieron las bases de la pesca y faena gracias a que sus naves no eran percibidas con facilidad. La isla de los Pájaros, San Félix, San Ambrosio y el islote González también fueron enclaves de gran utilidad para estos marineros.²²⁰

Desde 1780, la industria ballenera y lobera inglesa se concentró progresivamente en el puerto de Londres. Simultáneamente, la caída de las importaciones provenientes de las ex-colonias de Norteamérica y la disminución de los caladeros septentrionales,

²¹⁹ Capitán Amasa Délano, citado por Pereira Salas, *Los primeros contactos entre Chile y Estados Unidos 1778-1809*, op. cit., p. 258.

²²⁰ Op. cit., pp. 60-63.

provocó que balleneros y loberos se orientaran paulatinamente hacia los Mares del Sur. En una primera etapa, los caladeros explotados se circunscribieron al Océano Atlántico, abarcando la costa de Brasil, Trinidad, Islas Malvinas, Georgias del Sur y Norfolk, para después de 1819, alcanzar su máxima expansión hacia la costa de la Patagonia oriental, Tierra del Fuego y Estrecho de Magallanes, Islas Orcadas del Sur, Shetland del Sur, Bahía Delagoa, Isla Tristán de Cunha, Kerguelen, Príncipe Eduardo, Crozet, Bouvet, Mauricio, Seychelles, Singapur, Timor, Molucas, California, San Blas, Tahití, Maui, Oahu, Tonga, Moraty, Guam, Japón, Nueva Zelanda, Nueva Gales del Sur, Galápagos, la costa del Perú y el resto de la ribera de Chile continental e insular. A inicios del siglo XIX, la presencia de balleneros ingleses en la costa chilena era frecuente, especialmente entre Huasco y el Golfo de Arauco. Su visita se hizo más evidente desde 1817, a medida que el avance de la independencia favorecía la apertura de los puertos mayores del país. En ese entonces, la recalada de los barcos se volvió regular y verificable.

La consolidación económica y operacional de la industria pesquera inglesa en el Hemisferio Sur durante el siglo XVIII, dio origen a empresas cuyos nombres se asocian hoy a la historia de la navegación austral. El impulso de balleneros y loberos a buscar nuevos caladeros en el Pacífico fue disponer de *stocks* alternativos, lo que incorporó a las costas chilenas a la explotación. Esta intervención en el Pacífico se vio favorecida por el Tratado de Nootka de 1790, en virtud del cual la Corona de España garantizó el acceso a los ingleses a zonas de pesca situadas hasta diez leguas del litoral. Estos privilegios no fueron extendidos a buques de otras nacionalidades.

La combinación de circunstancias que resultó en el descubrimiento, exploración y reconocimiento de las Islas Shetland del Sur entre 1819 y 1821, se compuso de varios elementos, como los avances técnicos en la navegación, la apertura definitiva de la ruta del Cabo de Hornos y la afluencia de balleneros y loberos de varias nacionalidades hacia las aguas del Pacífico Sur. Dichos barcos, a la fecha del descubrimiento de las Islas, eran los destinatarios naturales de la noticia, ya que deambulaban por la zona o se hallaban listos para zarpar. Sus armadores, capitanes y marineros conocían el negocio y los secretos de la navegación austral, por tanto, estuvieron dispuestos a invertir en un negocio altamente lucrativo. A ello deben incluirse la apertura de los puertos chilenos a la navegación extranjera, el rápido desarrollo de una activa clase mercantil dedicada al negocio marítimo, la participación de navíos chilenos en las pesquerías de 1820 a 1822

y la utilización de Valparaíso como centro de operaciones por parte de los pioneros especuladores antárticos, transformándose en un puerto de primer orden mundial debido a su ubicación geográfica y a la contigüidad existente entre la costa chilena y la antártica.

Balleneros y loberos ocuparon los lugares más bajos en la pirámide de la familia marinera, aunque muchos capitanes fueron instruidos, como lo prueban sus propios diarios de viaje. Los marineros, rudos y fuertes, se alimentaron y vistieron según los resultados de su propia pesca, hábitos que fueron de gran utilidad en casos de pérdida total del barco.²²¹

La fragata ballenera fue un importante participante en la exploración del Océano Pacífico. La persecución de los cetáceos permitió el descubrimiento de miríadas de islas y entablar los primeros contactos comerciales en las radas y puertos de la extensa costa hispánica del Pacífico sur. El siglo XVIII fue la época dorada de esta industria. El número de productos y subproductos entregó la materia prima a muchísimas fábricas. Gran Bretaña había sido el foco de la elaboración de aceite de esperma, pero en las últimas décadas de la centuria, vio agrandarse la competencia de los marinos y comerciantes norteamericanos. La pesca de alta mar comenzó en el litoral de Nueva Inglaterra. Cape Cod fue el centro de expansión de la empresa que habían conocido los aborígenes y se aceleró con la introducción de aportes técnicos de los colonizadores. En el Setecientos, emergieron los centros de actividad, que fueron la isla de Nantucket y New Bedford. Pese a los estragos provocados en la lucha por la independencia, que arruinaron parte de la flota y obligaron a sus marinos a trasladarse a Gran Bretaña y Francia, Nueva Inglaterra rehízo la industria y consiguió satisfacer la demanda. En 1788, la atinada política del Presidente Jefferson ayudó al desarrollo del postrado negocio rebajando los derechos de aduana para enfrentar a la competencia extranjera. Además, el radio de acción de los navíos pesqueros se había extendido, bastando tan sólo un impulso final para que traspasaran la temida barrera del Cabo de Hornos.

El inicio del ciclo ballenero se registró en 1792 y participaron en él más de 24 barcos ingleses, de los cuales ocho eran de Dunkerke, seis de Nantucket y uno de Bedford, tripulados totalmente por norteamericanos. La cosecha fue muy buena, pues

²²¹ Guzmán, op. cit., pp. 22-25, 30 y 33.

gran parte de las naves retornó a sus puertos de origen con cargamentos completos. Cada cierto tiempo las flotillas inglesas se topaban y sus capitanes se voceaban las novedades de la buena suerte o los infortunios de los desastres. Gran parte de los buques se mantuvieron distanciados de los puertos y ensenadas por los justificados temores de las represalias españolas. Algunos tocaron Más Afuera o las Islas de Santa María y la Mocha sin conocimiento de las autoridades.

Cada año, barcos procedentes de Nantucket y New Bedford se hacían a la mar con la esperanza de un feliz regreso y de un buen negocio. En los Estados Unidos comenzó a concentrarse el giro principal de aquellas empresas, el ejercicio se regularizó, y la aventura compensaba los desvelos y riesgos. Se inició una abierta rivalidad entre británicos y norteamericanos, ya que los segundos se negaban a aceptar su condición de súbditos ingleses pese a que experimentaban las desventajas comerciales estipuladas en el Tratado de 1790.

En 1796, las relaciones entre las autoridades coloniales y los capitanes balleneros se tensionaron y llegaron a Chile las primeras noticias del Tratado de Paz y Amistad suscrito por los Gobiernos de España y Estados Unidos en San Lorenzo el año anterior. El Tratado señalaba que cuando los súbditos y habitantes de una de las dos partes contratantes, con sus barcos - públicos o de guerra, particulares o mercantiles - se vieran obligados a buscar refugio en algún río, bahía, rada o puerto de abrigo, serían recibidos y tratados correctamente, gozando de todo favor, protección y socorro, siendo lícito el aprovisionamiento de víveres, el arreglo de sus naves y la prosecución su viaje.

Los reclamos de Lima, Guayaquil, California, Montevideo y Santiago, provocados por la presencia de barcos angloamericanos, obligaron a la Corona a entregar una respuesta oficial. El Gobierno central constató que las insistentes quejas constituían una falta de conocimiento. Los ciudadanos norteamericanos que navegaban y pescaban en el Mar del Sur sin permiso especial no estaban respaldados por ningún tratado. Los cónsules debían abandonar la práctica de autorizar tácitamente a ciertos sujetos a navegar, quienes consiguientemente, apelaban a la propiedad de un pasaporte que no era considerado vigente por el Ministerio del Rey. Y las travesías, usando como pretexto la pesca de la ballena, tenían como real propósito efectuar el comercio de contrabando, facilitado por la inmensidad de la costa y la falta de protección.

La cuestión de si los estadounidenses podían o no navegar en el Mar del Sur era simple de decidir leyendo el Tratado de Utrecht y el que el monarca hispano suscribió en 1795. En el primero se constataba si la navegación era libre para todas las naciones o exclusivamente para España y con el segundo se verificaba la ratificación o contradicción de este punto. Sin embargo, aun cuando esta interrogante no fuese resuelta, era necesario contener los excesos que cometían los norteamericanos cuando ingresaban con excusas frívolas en los puertos. En 1799, este procedimiento fue informado al Ministro de los Estados Unidos, el que respondió que dicha declaración había sido elevada al conocimiento de su Gobierno sin estar de acuerdo con sus términos y aplicación.

El Estado español no fue inactivo frente a la presencia de barcos dedicados a la caza de ballenas en sus dominios americanos. En 1732, creó una compañía general que no prosperó por la pérdida de uno de sus navíos. En 1753, la Compañía de Caracas compró dos naves en Holanda para aprovechar la pesca mayor en las Antillas, en manos de los británicos y angloamericanos, pero la mala gestión combinada con una suerte aciaga, arruinó nuevamente la empresa. En 1775, por Real Cédula y a petición de la Sociedad Vascongada de Amigos del País, se hicieron nuevas gestiones, mas no se encontraron especialistas. Los hispanoamericanos, residentes en las áreas en las que abundaban los cetáceos, elevaron al Monarca peticiones concretas, que siguieron la línea cronológica del ingreso extranjero a los bancos de pesca, primero en Brasil, luego en Santa Catalina y finalmente en la desolada región de la Patagonia. Sin embargo, estas ambiciones comerciales fueron ahogadas por el espíritu monopolista de la Metrópoli. En 1789, surgió una sociedad estatal amplia y ambiciosa, cuando Carlos III aprobó mediante Real Cédula la creación de la Compañía de Pesca. La Real Compañía Marítima tuvo como misión realizar labores de pesca en los mares europeos, africanos y americanos, con establecimientos en lugares estratégicos. Se basó en el sistema de franquicias y en el embarque de géneros hacia el Nuevo Mundo. El aporte del erario nacional fue de seis millones el primer año y el instrumento jurídico legal se envió a Chile por vía directa para que se le diera cumplimiento. El fracaso de la Compañía Marítima de Pesca permitió a los comerciantes norteamericanos iniciar la captación legal de dichas empresas, aprovechando la experiencia de los armadores de varios

puertos situados en la costa atlántica. Los empresarios de Nantucket fueron los motores de esta ofensiva diplomática y comercial.

La penetración naval de Norteamérica en las costas chilenas alcanzó su máxima intensidad en 1803. La flota ballenera, ordenada en sus operaciones específicas y alejada de los centros urbanos, aumentó su tonelaje al ritmo acelerado del buen negocio del aceite, la esperma y las barbas de la ballena, cuyos altos precios compensaron los desvelos y sacrificios del alejamiento de la tierra natal. El ciclo ballenero del Pacífico, a diferencia de la esporádica y agónica época lobera, conservó una curva ascendente larga y regular entre 1791 y 1850 y representó para Estados Unidos una etapa de gloriosa exploración, vinculada a la empresa marítima de Nueva Inglaterra y los estados litorales del Atlántico. Los resultados prácticos fueron los contactos crecientes con las futuras repúblicas latinoamericanas, el descubrimiento de miles de islas en el Mar del Sur y la Polinesia y el desarrollo de una labor misionera en aquellos parajes. Para Chile, el ciclo ballenero, junto con establecer relaciones internacionales a la distancia, incitó una reflexión en favor de la libertad política a través de la distribución de propaganda revolucionaria por parte de los barcos de Nantucket, New Bedford y Nueva York. A medida que los peligros fueron diluyéndose, las tripulaciones norteamericanas desembarcaron en Coquimbo, Valparaíso y Talcahuano para recuperar las fuerzas perdidas en el Cabo de Hornos. Muy medidos en su acercamiento, rehuendo todo compromiso diplomático con las autoridades españolas y criollas, los balleneros establecieron una rotación anual ordenada y precisa entre Chile y los Estados Unidos.

Entre 1807 y 1810, la secuencia ballenera se desarrolló con regularidad. La estirpe marinera continuó trenzando sus ramas generacionales y de padres a hijos se heredaron el comando de las tripulaciones. Nuevos barcos reemplazaron a las fuertes fragatas que resistieron el vehemente oleaje del Cabo de Hornos y terminaron encalladas en arenas distantes o sobreviviendo como pontones en los puertos. En 1810, el ciclo ballenero comenzó a consolidarse como empresa y negocio, dejando en el litoral chileno una particular tradición de valentía, heroísmo y confraternidad, que los cronistas españoles juzgaron como atentatoria contra los legítimos intereses de la Monarquía. Durante las Guerras de Independencia, varias naves dedicadas a este rubro fueron apresadas por las expediciones punitivas organizadas en el Virreinato del Perú, dando

lugar a diversas confrontaciones diplomáticas. Aunque desearan permanecer indiferentes, la guerra también les afectaba.

La tripulación de los balleneros se componía de hombres de distinta nacionalidad y extracción social. Junto a los primogénitos de las antiguas familias navieras de Nantucket y New Bedford, se alistaban daneses, holandeses, suecos, franceses, portugueses de las islas Azores y Cabo Verde, negros de Curazao y el Caribe, españoles de las Canarias, convictos evadidos de Botary Bay y aborígenes de Nueva Zelanda.

En la empresa ballenera, la vida marinera se singularizó, tomando una trascendencia colectiva *sui generis*. El éxito de las expediciones fue circunstancial y dependía del coraje, experiencia y dominio de los marineros y oficiales. La tripulación del ballenero norteamericano se organizaba como una unidad de acción conjunta encabezada por la voluntad del capitán. El perfil de éste tenía relieve, pues con su aparente sencillez, encubría los grandes conocimientos de un oficio peligroso, y gracias a su don de mando, ejercía el dominio sobre sus hombres. Pese a su rudeza, alcoholismo y superstición, los marineros portaban un abolengo aristócrata en su sangre. Se mostraban muy satisfechos de ejercer una profesión noble y varonil. Se les reputaba de prepotentes por su engreimiento y confianza en sí mismos. Contaban con un ojo alerta, cabeza sólida y salud a toda prueba. Eran profundamente patriotas, por encarnar el entusiasmo de un pueblo libre e independiente. Al estar imbuidos de las tradiciones locales de Nantucket o New Bedford, presentaban en todos lados sus costumbres como modelos de excelencia. La onomástica de sus nombres bíblicos denotaba los lejanos orígenes puritanos y la lectura cotidiana de los libros sagrados confirmaba la extraña paradoja de hombres rudos que actuaban con mentalidades pechoñas. Los balleneros entraban a los puertos esporádicamente, pues su existencia estaba a bordo, en la rutina de la navegación.

En los barcos balleneros, la unidad de acción era perfecta e indispensable. Al hacerse a la mar, el capitán convocaba a la marinería y seleccionaba con la ayuda de los primeros oficiales a los tripulantes de las chalupas. Como el barco quedaba casi abandonado durante la cacería, resguardado sólo por los oficiales domésticos, se designaba un funcionario especial, el cuidador o *shipkeeper*. Era el encargado de la dirección del navío y de la suerte de los marinos embarcados, indicando los

movimientos de las ballenas a la vista a través de banderas desplegadas en el mástil. Los capitanes mantuvieron un estricto ceremonial. La bocina de órdenes les servía de alta voz para dar a conocer las noticias. Empleaban entre sí señales de pabellones y gallardetes para anunciar las posibilidades de pesca.

La vida cotidiana de a bordo se dio a conocer a través de las escuetas descripciones de los *log-books*, en los cuales las indicaciones geográficas preponderaban por sobre las notas humanas. Bajo su taquigrafía se escondían hazañas y tragedias que fueron la base de la leyenda marinera. En lo alto del palo mayor, encaramado en el *bird nest* o canasto protector, el *shipkeeper* o vigía divisaba a lo lejos y daba la señal de la presencia del cetáceo izando la bandera de pesca. Los cuatro *boat steeres* o bogadores, sentados uno detrás de otro, remaban hacia la proa, donde el *harponer* o troncador tomaba una actitud de trance. Sigilosamente se aproximaban al enorme animal estudiando sus partes vitales. El arponero, erguido y de pie firme, lanzaba la vara metálica del arpón, en cuyo extremo resplandecía la pieza de resorte que se abría en la herida para evitar el escurrimiento del cable de tensión. Todo dependía de la precisión del golpe, que debía penetrar el costado vital del cetáceo para herirlo de muerte. Si esto ocurría, la ballena “estaba fijada”. Se dejaba escurrir el *line* o cordel previamente mojado y a menudo el *bailer* o ayudante remataba al animal con la lanza. Otras veces, la ballena herida se lanzaba en un furioso ataque, produciendo una marejada de espuma y sangre. Los volcamientos de botes y fragatas provocados por la fuerza del terrible coletazo de los mamíferos fueron muchos. Cuando la ballena estaba muerta, los remeros la remolcaban en sus botes a la popa del barco, donde se izaba a la *cutting stage* o plataforma, especialmente en aguas subtropicales, para evitar que los voraces tiburones la despedazaran. Las largas lonjas de piel y su grueso tejido adiposo se cortaban en partes con palas afiladas y cuchillos maestros para su cocimiento en la “parada de tachos”, faena en la que participaba toda la tripulación. Por último, el espermaceti y el aceite común eran envasados en las sólidas barricas. Además, se separaban las barbas y el ámbar gris, productos de alto valor en los mercados de la época. Gran parte de las fragatas retornaba a sus puertos de origen con cargamento completo, es decir, alrededor de 1800 barriles de aceite de ballena, y en otras ocasiones, las cantidades fluctuaban entre 900 y 1300 unidades. El codiciado espermaceti se aprovechaba en importes que iban desde los 100 hasta 1800 barriles. Finalmente, los

buques transportaban gran número de barbas y huesos de ballena, que también gozaban de un buen mercado.²²² El testimonio contemporáneo de un hombre de mar respecto a este oficio es categórico. El Capitán Délano, que comandaba un buque dedicado a la caza de lobos marinos, incursionó en la caza de la ballena en Valparaíso, constatando que era una labor sumamente complicada y riesgosa. Incursionó en esta aventura junto al Capitán George Howe, cuando ambos observaron a una ballena que dormía.

“Arriamos el bote ballenero de Howe, entregamos la dirección al oficial que tenía experiencia y preparamos las armas. Una lanza de fierro, de esas que empleábamos para los elefantes de mar, de unos dos pies de largo, atada a un cable para evitar su pérdida. Nos acercamos y yo lancé la lanza y hundí más de la mitad del filo en la grupa del cetáceo. La ballena sintiéndose herida alzó la cola, bajándola luego con tal fuerza que produjo una violenta agitación de oleaje. Sólo por milagro logramos escapar. La ballena se dirigió a la costa, lanzando terribles bramidos.”²²³

Luego que Chile obtuvo su independencia, los balleneros y loberos gozaron de libre acceso a las costas y puertos locales. Los capitanes, pilotos y marineros que pululaban por Valparaíso, hablando sobre sus éxitos en la pesca de los enormes mamíferos, despertó el interés de los comerciantes locales, quienes fundaron la primera sociedad ballenera del país.²²⁴ Los capitanes de barcos balleneros no siempre podían jactarse de sus logros. La mala fortuna de algunos fue registrada por los observadores y curiosos viajeros. Graham se refirió en sus escritos a la malograda vida de un Capitán norteamericano, que había naufragado en el Cabo de Hornos y arribado en un bote a Valparaíso. De vuelta en su nación, armó un ballenero y recaló nuevamente en el puerto, sin conseguir el éxito que esperaba en las costas chilenas. Sin poder tolerar la seguidilla de fracasos, “después de vagar en tierra dos o tres días en lamentable estado de desesperación, recogióse a su camarote, escribió unas cartas para su familia, dejó instrucciones para que su cuerpo fuese entregado a las olas, y se descerrajó un tiro.”²²⁵ Lafond de Lurcy describió en extensión su experiencia y conocimiento respecto a la caza de la ballena en el litoral chileno. Cuando se dirigía hacia Valparaíso, su barco se

²²² Pereira Salas, *Los primeros contactos entre Chile y Estados Unidos 1778-1809*, op. cit., pp. 36-38, 43-44, 46-47, 69-70, 73, 75-77, 83-86, 143, 255-256, 258-259, 265, 285, 287-288 y 290-292.

²²³ Citado por Pereira Salas, *Los primeros contactos entre Chile y Estados Unidos 1778-1809*, op. cit., p. 258.

²²⁴ Guzmán, op. cit., pp. 56 y 58.

²²⁵ Graham, op. cit., p. 88.

acercó a Juan Fernández, donde se encontró con seis marineros balleneros náufragos. Luego de perder su navío, recalaron en la isla a bordo de una nave en mal estado y esperaban ser rescatados desde hace cuatro meses, “alimentándose de pescado, de langosta y de hierbas silvestres.”²²⁶ El francés agregó que

“en distintas ocasiones intentaron aproximarse a los buques que divisaban a lo lejos, pero su buque estaba en tan mal estado que no habían podido alejarse de la costa para que los divisaran; estos buques pasaban siempre a gran distancia de la costa, y si nosotros no nos hubiésemos aproximado tanto a la costa no habríamos advertido su presencia.”²²⁷

Dicho viajero indicó que la pesca de la ballena por parte de su nación se desarrolló en Talcahuano, Valdivia y San Carlos entre 1828 y 1839, señalando que “las bahías de la costa ofrecían a nuestros balleneros una pesca fácil y abundante, pero estaba prohibida.”²²⁸ Agregó que “fue en vano que durante muchos años nuestros cónsules generales reclamasen del gobierno la libre práctica de estos parajes para nuestros buques balleneros, porque siempre fracasaron en sus gestiones.”²²⁹ En 1837, la prohibición fue levantada gracias a las gestiones del Cónsul Augusto Bardel. Dos años más tarde, se produjo un breve retiro de las ballenas y los pescadores se alejaron de las costas chilenas para dirigirse a Nueva Zelanda. Los franceses se enteraron de la presencia de cachalotes en otros puntos del Océano Pacífico, tales como las islas Galápagos, la Polinesia, las Filipinas y las costas de Japón.²³⁰ El galo se refirió también a los participantes de la caza de la ballena y su comportamiento de a bordo. Afirmó que existía la necesidad de un código marítimo que refrenara la mala conducta e indisciplina en la que incurrían los marineros. Si bien los reglamentos aplicados en Talcahuano habían sido de utilidad en las operaciones de pesca, el sostén y protección ofrecido por el Gobierno francés a los capitanes y armadores, generaba el descontento de las dotaciones.

“Cuando el gobierno sostiene a los armadores balleneros con mano tan firme, cuando toma un interés tan grande en protegerlos, creo

²²⁶ Lafond de Lurcy, op. cit., p. 12.

²²⁷ Id.

²²⁸ Lafond de Lurcy, op. cit., p. 164.

²²⁹ Id.

²³⁰ Id., pp. 164-165.

que existe el derecho de poner condiciones al empleo del dinero que se da y velar por que la pesca se organice en forma que nos dé buenos marineros. Ahora, ¿qué pueden en favor de tal resultado las primas acordadas por el gobierno, cuando ellas son acaparadas por los armadores y los capitanes, y las clases inferiores de las tripulaciones no han ganado absolutamente nada después de una campaña de dos años; cuando, en fin, las condiciones impuestas a los marineros contribuyen más a descorazarlos que a atraerlos?”²³¹

Los oficios de la Intendencia de Valparaíso guardan interesantes casos sobre marineros que dejaron una huella imborrable en el puerto por la criminalidad y atrevimiento de sus actos. En la Navidad de 1832, Fermín Rojas, desde el Juzgado de Letras, informó a Portales que el Capitán Enrique Paddock, culpable de asesinato, había sido condenado a pena de muerte. El manuscrito señala:

“Intímese al reo Don Enrique Paddock por el Escribano de este Puerto, a las cinco de la mañana del veinte y seis, a presencia de los intérpretes que lo han sido, juramentados nuevamente para que se la hagan entender; y ejecútese a las diez del mismo día en el muelle de esta bahía, en la forma prevenida en dicha sentencia.”²³²

El Cónsul de los Estados Unidos, impresionado por lo drástico del castigo, se comunicó con el Gobernador para solicitarle la reconsideración de la sentencia pronunciada por el Juez de Letras y confirmada por la Corte de Apelaciones de Santiago:

“Puesto que se puede formular una prueba irrefutable del trastorno de demencia de este hombre en el momento de cometer estos asesinatos y que examine los documentos que tengo el honor de adjuntar, todos obtenidos de personas que merecen el mayor respeto y que vieron al desgraciado hombre sólo unas horas antes de que los asesinatos se cometieran.”²³³

Entre los papeles, se incluyó una misiva inconclusa de una de las víctimas del Capitán dirigida a su persona, el Señor Kern, quien “estaba recién terminando de escribir esta carta cuando el Capitán ingresó a mi oficina y lo apuñaló”, agregando que

²³¹ Id., pp. 165-166.

²³² José Fermín Rojas al Gobernador de Valparaíso, 25 de diciembre de 1832. ANGIV, Vol. 7, f. 747.

²³³ Cónsul de los Estados Unidos a Diego Portales, misma fecha. ANGIV, Vol. 7, f. 748, trad. actual.

“este fue el último acto de su vida prueba tal vez que nunca antes se presentó del asesinado en favor del asesino.”²³⁴ También, adjuntó un certificado del cirujano del *Clyde*, “que atendió al Capitán Paddock el día anterior a los crímenes cometidos de los cuales se le acusa.”²³⁵ Al día siguiente, Rojas informó a Portales que “a consecuencia de auto de la Ilustrísima Corte por recurso de nulidad interpuesto para la Suprema por el defensor del reo en la Capital se ha suspendido la ejecución de la sentencia de fojas contra Don Enrique Paddock y remitido los autos.”²³⁶

Cinco años más tarde, Garrido expuso al Ministro de Relaciones Exteriores una serie de hechos desencadenados a bordo de una fragata ballenera gala llamada *Ferdinand*. El Capitán de Puerto y el Resguardo fueron rechazados por las fuerzas armadas del navío cuando realizaban una visita. El Comandante Villeneuve, que había autorizado este procedimiento, se defendió diciendo que la guarnición aplacaba eventuales conflictos a bordo cuando la nave recalaba en algún punto. Sin embargo, a impresión del Gobernador, el registro de los funcionarios locales no obstaculizaba el proceder de la guardia. También, agregó un comentario sobre el papel de la prensa y la opinión de los porteños, que refleja el aumento de la población, y a su vez, de la expresión escrita, en el cada vez más cosmopolita puerto principal.

“Si, como el Señor Comandante de la estación francesa indica, la prensa ha recriminado estos hechos, se debe sólo a que siendo el órgano de la opinión pública no ha podido menos de manifestar la desaprobación general que han merecido por su naturaleza y publicidad; pues si este gobierno no ha debido reprimir unos sentimientos tan nobles, tampoco ha dado pábulo por su parte para que se hagan comentarios tan desfavorables como los que se han hecho a consecuencia de tan desagradable suceso.”²³⁷

Los incidentes y bochornos se combinaban con el desarrollo de las actividades típicas de la marinería, estimuladas por la apertura de nuevas variedades de explotación. Junto a las ballenas, los animales marinos más apetecidos por los especuladores y marineros norteamericanos fueron los lobos. Su cacería fue emprendida por barcos que

²³⁴ Op. cit., f. 748v.

²³⁵ Id.

²³⁶ José Fermín Rojas al Gobernador de Valparaíso, 26 de diciembre de 1832. ANGIV, Vol. 7, f. 750.

²³⁷ Victorino Garrido al Ministro de Relaciones Exteriores, 17 de agosto de 1837. ANGIV, Vol. 4, s. f., N° 991.

zarpaban desde distintas ciudades estadounidenses, tales como New London, New Haven, Stonington, Nueva York, Philadelphia, Salem y Boston. Los navíos loberos abrieron una nueva ruta en el Pacífico sur, ya que luego de efectuar la caza y faena de los pinnípedos en las costas de Chile, se dirigían a las Islas Galápagos, y por vía de Hawai o las Marquesas, arribaban a Cantón, donde las pieles eran vendidas a buen precio.

La llegada de los *seal-skimmers* norteamericanos a las riberas chilenas inició una etapa cruel y violenta de matanza que acabó rápidamente con las reservas animales de las islas. El ciclo lobero fue breve, pues abarcó el último cuarto del siglo XVIII y la primera década de la centuria siguiente. Las autoridades españolas constataron preocupadas la presencia de barcos extranjeros en el Mar del Sur. En Estados Unidos, el interés de las firmas comerciales por los viajes loberos fue en aumento, lo que movilizó la conciencia interamericana en las regiones susceptibles a este tráfico. Los oficiales reales del Virreinato de la Plata clamaron por la ocupación de las islas australes efectuada por ingleses y angloamericanos, mientras que sus homólogos chilenos decidieron actuar mejorando las defensas de Juan Fernández.

El lucrativo comercio de peletería en las islas esporádicas de Chile y China a través del NO o el Mar del Sur despertó a la vida de los negocios ultramarinos a diversos puertos de Connecticut o Rhode Island, que compitieron con las reconocidas ciudades litorales de Nueva Inglaterra y la naciente Nueva York. Sin embargo, Boston conservó su supremacía en el comercio asiático, que con su ruta del Pacífico sur vinculó a las costas de Chile con las de Estados Unidos. Los navieros bostoneses disponían de juventud dispuesta a arrojarse a la aventura, pues fue frecuente que los jóvenes pertenecientes a familias respetables se dedicaran al oficio marino. Las naves que tocaban costas chilenas se dirigían luego hacia el Nordeste o completaban sus cargamentos pelíferos en las islas loberas. En aquella época, fue común que barcos balleneros también se dedicaran a la caza de lobos.

La curva ascendente del comercio lobero culminó en 1803 y descendió rápidamente luego que las colonias de Hispanoamérica se independizaran. La rivalidad entre los puertos norteamericanos del Atlántico para participar en la explotación continuó en esos años. La supremacía de Boston se consolidó, pero las empresas de

New Haven, Salem, Providence y Nueva York y los barcos de Nantucket arrendados por varias compañías le opusieron legítima resistencia.

Las expediciones punitivas a las islas esporádicas que desalojaban violentamente a los loberos norteamericanos, junto a la trágica y paulatina extinción de los pinnípedos, generaron temor en los centros comerciales del Atlántico, que procedieron a la búsqueda de nuevas actividades. Sin embargo, el estímulo del NO y de Más Afuera incentivó aún con posibles ganancias las expediciones al Mar del Sur. Desde New Haven, Nueva York, Baltimore, Boston y Marblehead se enviaron barcos loberos bien equipados y se formaron empresas conjuntas de balleneros y loberos en la isla de Nantucket.

La empresa lobera consistió en una pequeña sociedad elemental, en la que se construía y equipaba un barco para que éste iniciara una expedición. En su forma inicial, tuvo un carácter lugareño, animado por seguros y grupos mercantiles, bajo la severa mirada de las familias burguesas centenarias de Nueva Inglaterra. La lista de a bordo era liderada por un diestro capitán, que comandaba los navíos de 80 a 200 toneladas en periodos de dos y tres años. Sus funciones directivas eran alternadas con el sobrecargo, que se ocupaba de los detalles comerciales, del recuento de las provisiones, del inventario de las pieles recogidas y de los daños de a bordo. También, pagaba las cuentas del buque, recibía el cargamento, limaba las asperezas en el trato con las autoridades y planificaba con astucia y buen criterio los negocios.

En estos barcos, la disciplina reposaba en bases más democráticas y representativas. Los loberos conformaban una hermandad regida por un trato directo en sus relaciones mutuas. Si bien los documentos de enrolamiento contienen los porcentajes de participación en la travesía, la costumbre basada en la experiencia de los largos viajes dio a los marinos un control más efectivo sobre el sistema. Los mecanismos de este co-gobierno fueron la *remostrance*, recurso de queja suscrito para vigilar la conducta de oficiales y capitanes; y los “consejos deliberantes internaves”, instancias donde los capitanes loberos resolvían los conflictos sociales de la tripulación.

Al penetrar las aguas territoriales chilenas, la existencia de los loberos se concertaba en un nomadismo estacional entre la isla Mocha, Santa María y Más Afuera. En estas zonas, la abigarrada y trashumante población de marineros se componía de tres grupos. Los balleneros, marinos comerciantes del NO y contrabandistas se aprovisionaban ocasionalmente de víveres, aguada y leña. Los *gangs* o cuadrillas de los

barcos loberos dejados voluntariamente permanecían allí hasta que llegaban los barcos de relevo. Y los *alones*, rudos, problemáticos, huraños, introvertidos y libertarios, no dependían de ningún navío y vendían las pieles a los que partían al Oriente.

La sociabilidad entre estos grupos fue escasa y los roces individuales agudos. Se entretenían jugando a los naipes y apostando durante jornadas que se extendían hasta por 36 horas, descansando de tanto en tanto sólo para alimentarse. El consumo de alcohol derivaba siempre en peleas. Los hurtos de pieles fueron frecuentes. Observaban a los pescadores locales alineados a lo largo de las playas, que les proveían de productos a buen precio, y les causaba curiosidad la forma de navegar de los indios changos.

La descripción de los pasos a seguir en la caza de los lobos en las islas fue realizada fríamente por el entendido Délano. La captura y muerte de los pinnípedos era terrible, cruel y sangrienta.²³⁸

“Se colocan los loberos entre los animales y el mar para evitar su escapada, y forman una línea que simula una calle y avenida, por la cual obligan a pasar a los lobos. Dos hombres cierran la línea... Cada lobero está premunido de un club, palo de entre 5 a 6 pies de largo. Al pasar los animales descargan sobre el ejemplar elegido, es decir, los medianos de cuerpo, o sea los jóvenes, el garrotazo. Es algo fácil pues el más leve golpe en la nariz los dobliga. Al caer se los mata, se limpian y se empiezan a cortar sus carnes, con los cuchillos de caza, desde el pecho hasta la cola.”²³⁹

El experto Délano continuó describiendo impasiblemente las fases de la faena de los lobos. Las buenas ganancias se encontraban por sobre el sufrimiento y extinción de los codiciados mamíferos. Los loberos

“prosiguen separando el pellejo con alguna grasa o carne, pues mientras más pesada es la piel más fácil es la faena del curtido. Después extienden las pieles y las estaquillan en el suelo seco. Es necesario conservarlas estaquilladas para darles la forma. Después se salan en la misma forma que se usa con el bacalao. Los cueros rezuman, por lo que es necesario abrir los fardos y exponerlos al aire dos ó tres veces. Por último se almacenan en la playa o se llevan a bordo y duran años sin sufrir daño.”²⁴⁰

²³⁸ Pereira Salas, *Los primeros contactos entre Chile y Estados Unidos 1778-1809*, op. cit., pp. 49-50, 53, 57-58, 91, 133, 140, 185, 201-205, 275-279 y 281.

²³⁹ Citado por Pereira Salas, *Los primeros contactos entre Chile y Estados Unidos 1778-1809*, op. cit., p. 281.

²⁴⁰ Op. cit., p. 282.

El descubrimiento de la Antártica representó para los empresarios y armadores de Valparaíso una oportunidad de expandir sus plataformas de negocios. De una forma espontánea y estrecha, estos emprendedores vincularon al país con la pesca de lobos antárticos y elefantes marinos, que tuvieron lugar especialmente en el sector americano del continente blanco. Muchos comerciantes tenían bastante experiencia en el rubro de la navegación gracias a sus servicios en las armadas de sus países o en la naciente Escuadra chilena. Conocían el negocio, tenían vínculos con navieros, capitanes extranjeros y autoridades gubernamentales, resultando natural que por su propia cuenta, o asociados con sus contactos, se incorporaran al “ciclo lobero”.

El hallazgo accidental del archipiélago de las Shetland del Sur en 1819 dio comienzo a un periodo de exaltada actividad en los mares antárticos y subantárticos, que develó a la cartografía el misterio de la *Terra Incognita Australis*, oculta por siglos a los navegantes, y provocó el primer desastre ambiental en la Antártica. A partir del verano de 1819-1820, se inició una carrera por la pesca del lobo de dos pelos antártico y el elefante marino, que en el transcurso de los tres veranos australes siguientes afectó considerablemente a las poblaciones de esas especies al sur de la latitud 60° Sur. En 1823, se constató el agotamiento en la cantidad de los pinnípedos antárticos y el consecutivo cese de su pesca. Este fue el primer periodo de presencia humana en el gélido continente. Un lapso heroico y brutal, en que más allá de los intereses económicos que movían a capitanes y marineros y la depredación que éstos generaron, subyacen las hazañas muy poco conocidas de navegaciones, descubrimientos, victorias y naufragios de hombres y navíos, algunos de los cuales fueron rescatados por la toponimia antártica para el recuerdo de futuras generaciones.

El negocio lobero fue altamente especulativo, pues se basó en la búsqueda y explotación de nuevos caladeros, los que eran abandonados una vez que se agotaban. En este negocio, el secreto era fundamental para evitar que barcos pertenecientes a otras compañías o nacionalidades encontraran las reservas halladas con tanto esfuerzo y redujeran el número de lobos de dos pelos antárticos. A medida que los caladeros se extinguían, el alcance y duración de los viajes a lo largo y ancho del Océano Pacífico y del Mar Antártico se fue expandiendo, lo que explica el enorme espacio geográfico que

los loberos abarcaron en un breve periodo. En aquel contexto, mientras la costa chilena se abría paulatinamente a las naves inglesas, norteamericanas y francesas, Valparaíso se posicionó como un punto de recalada de primera importancia para embarcaciones loberas, balleneras y mercantes.²⁴¹

CAPÍTULO III

MARINA DE GUERRA

“El capitán estaba bebido, cayéndose en cubierta y causando gran confusión entre los oficiales...”²⁴²

La vida para los hombres pertenecientes a la marina de guerra, de distintas nacionalidades, edades, grados y costumbres, era de constantes vaivenes. Los peligros del combate por mar; las pesadas condiciones de su existencia; y la relación con sus superiores, otros pasajeros y entre ellos, generaron un duro y rebelde carácter. En 1817, y luego de un intento fallido durante la Patria Vieja, Chile presenció el nacimiento de la primera Escuadra Nacional, la cual, más con astucia que con recursos financieros, se fue dotando poco a poco de barcos. Ante tan relevante proceso, que involucró una gran cantidad de recursos y de hombres, surgen varias interrogantes: ¿Cómo se planearon y ejecutaron las campañas bélicas en el Pacífico? ¿De qué forma se obtuvieron los buques y cuáles eran sus características náuticas? ¿Cuál era el carácter de capitanes, oficiales y marineros? ¿Cómo era la vida a bordo en tiempos de paz y de guerra? ¿Cuáles eran las carencias que afectaban a la marinería y qué consecuencias trajo? ¿Qué otros pasajeros acogían los barcos?

1. El Gibraltar chileno durante la Patria Vieja

²⁴¹ Guzmán, op. cit, pp. 3, 4, 10 y 28.

²⁴² Claudio Charles al Sr. Bennett, 28 de febrero de 1820. ABO, T. XXXV, doc. N° 295, p. 235.

A partir de 1810, los vientos de guerra llegaron a Valparaíso. Desde el momento en que las autoridades y los habitantes tomaron conciencia de que una larga lucha se avecinaba, pensaron en modos de defender el puerto y de atacar a sus enemigos. Se pensó como solución la creación de una Escuadra, cuya primera versión data de 1813, y cuyos resultados en combate fueron sumamente desalentadores. Después de la victoria de Chacabuco, nuevamente se realizó el intento, esta vez con éxito. La formación de una armada no sólo involucraba la obtención –a través de la compra o el corso- de buques armados, sino que también arrastraría un gran contingente de hombres. Una masa humana, compuesta de sujetos de distintas nacionalidades, oficios, calidades y propósitos, que requerían de un sueldo, alimentación y vestuario. Dada la inexperiencia en los oficios de mar por parte de los chilenos, gran parte de los grados más altos de la naciente Marina recayeron en los ingleses y norteamericanos, mientras que el resto de los cargos fueron designados a los locales y a individuos de distintos orígenes. Estos lobos de mar, con y sin instrucción, experimentaron por igual los estragos de una lucha que a veces parecía interminable. Vivieron el dolor, pasaron hambre, frío y esperaron impacientes el pago de sus sueldos por parte del Estado. Sin ellos, las victorias de la Escuadra nacional no habrían sido posibles, ni tampoco la obtención de la Independencia. Estos resultados tienen como uno de sus orígenes las iniciativas cívicas y las incursiones bélicas de autoridades, soldados y habitantes de un Valparaíso que aún no conocía el destino que le deparaba.

En la sesión del 8 de enero de 1810, el Cabildo de Valparaíso escogió por sorteo a los diputados que, de acuerdo a la Real orden del Consejo de Regencia del 22 de enero de 1809, debían efectuar los pueblos americanos para tener representantes en la Corte. La elección estaría a cargo del oidor don José Santiago Concha, el obispo Rodríguez y el fiscal don Miguel de Eyzaguirre. El 21 de mayo se notificó a los eleccionarios. El nombramiento se concentró en tres candidatos: el mismo obispo Rodríguez, don Nicolás Cruz y don Martín Calvo Encalada. Éste último fue electo Diputado con los sufragios de los regidores Varela y Urias.

Mientras la agitación era intensa en Santiago, en el puerto ésta apenas se dejaba sentir. El vecindario y comercio estaban secular y estrechamente ligados a Lima, razón por la cual no se comprendía que era, significaba y deseaba una revolución. Los habitantes vieron llegar el último barco de Lima, *Perla*, despachado desde el Callao por

el mercader chileno Alonso González de Candamo el 12 de septiembre. El 22 de aquel mes, llegó a Valparaíso un delegado de la Junta, solicitando al Cabildo y al pueblo el juramento de adhesión y fidelidad a la nueva Patria. Éste otorgó su sumisión el día 24, aclarando que lo hacía sólo porque el nuevo Gobierno debía velar por la seguridad pública y la conservación de los dominios americanos al Rey cautivo. El Municipio era mayormente realista, por lo que afianzó su fidelidad a Fernando VII, aunque sin cometer acto de perjurio.

La rebelión no penetró de lleno en Valparaíso hasta que el Capitán de Ingenieros don Juan Mackenna, perteneciente a la fracción más comprometida de aquella, recibió el 26 de enero de 1811 la inesperada orden de la Junta de dirigirse al puerto y deponer al Gobernador Alós. Los insurgentes concretaron dicho cambio por las sospechas que tenían hacia el Virrey de Lima y el Gobernador de los castillos.²⁴³ El Virrey, enterado de la actitud insurrecta de la Junta, ordenó el bloqueo de Concepción y Valparaíso con las fragatas *Vulture* y *Javiera* (ex *Warren*), mientras que con otro bergantín corsario, sitió Coquimbo. También, el dignatario otorgó patentes de corso a barcos dedicados al comercio, contrabando y caza de ballenas. La *Vulture*, fondeada frente a Valparaíso, desembarcó dos botes tripulados por 25 soldados uniformados y armados con fusil y pistola en noviembre de 1812, quienes se apoderaron de Playa Ancha y fueron desalojados por una partida de diez veteranos comandados por el Capitán José Bernardo de Uriarte, única fuerza con la que contó Lastra. La Junta designó una comisión para elaborar un plan de defensa, integrada por Juan Egaña, Juan Samaniego y Juan Mackenna.

El tráfico comercial se resintió por la presencia del corso y la inestabilidad política imperante en Chile. El Virrey armó una flotilla de barcos mercantes compuesta por la fragata *Trinidad*, los bergantines *Machete* y *Nieves* y dos goletas para someter a la colonia a la obediencia real. Durante la regencia de José Miguel Carrera, Abascal nombró a Antonio Pareja como Comandante en Jefe de la expedición que recuperaría Chile. En diciembre de 1812, zarpó desde el Callao con destino a Chiloé, sin ser avistado en la región central. La excursión fondeó en San Carlos en enero de 1813 y en marzo se hicieron a la vela hacia Valdivia la *Trinidad*, el *Machete* y la *Nieves*, dos goletas y cinco piraguas chilotas. A la flotilla se agregó la fragata *Gaditana* y una lancha

²⁴³ Vicuña Mackenna, op. cit., pp. 532, 534, 535, 536 y 540.

cañonera que estaban en la bahía, arribando a fines del mes a San Vicente. El desembarco fue exitoso y después se entró a Concepción. En abril, se ocupó Chillán.

En Valparaíso, el Gobernador Lastra intentó crear una flotilla con el arriendo de la *Perla* y la compra del *Potrillo* para evitar el bloqueo de la *Warren*. El 2 de mayo de 1813, el corsario limeño atacó el puerto, ante lo cual, la *Perla* y el *Potrillo*, con la autorización del Gobierno, zarparon para ir tras él. El *Potrillo* fue atacado sucesivamente por la *Warren* y la *Perla*, sin recibir mayor daño, pero su tripulación se amotinó a favor de la causa de Fernando VII. Ante tamaña traición, de parte de los dos buques chilenos, los proyectos de la Junta de Gobierno de crear una Marina independiente murieron en el acto. Sin embargo, el ejército patriota recuperó Concepción y Talcahuano, donde estaban fondeados los mercantes *Miantinomo*, *Cuatro Amigos*, *Palafox*, *San José* (buque prisión) y *Bretaña* (almiranta). Éstos zarparon siendo atacados desde los fuertes y el *San José*, que no alcanzó a salir mar afuera, fue capturado. En mayo de 1813, falleció el brigadier Pareja, siendo sucedido por el Comandante Juan Francisco Sánchez. Ante la pérdida de Concepción y Talcahuano, Sánchez continuó con el cuartel general en Chillán, esperando la llegada de los refuerzos solicitados por Pareja al Virrey. En junio, arribó desde el Callao la fragata *Thomas*, conocida como *Santo Domingo de Guzmán*, y fue atacada por dos lanchas cañoneras comandadas por Ramón Freire y Nicolás García. El Gobierno chileno no aprovechó el barco para fines bélicos y prefirió venderlo.

En 1813, arribó a Valparaíso la fragata estadounidense *Essex*, al mando del Capitán David Porter. Los patriotas pensaron que su llegada significaba una ayuda de parte de los Estados Unidos, pero Porter había zarpado hacia el Pacífico con el objetivo de destruir la flota ballenera británica. Hizo muchas presas y una de ellas, que disponía de veinte cañones, la armó en guerra y la dotó con noventa hombres, al mando del teniente John Downes, quien capturó otros barcos ingleses e ingresó a la rada de Valparaíso convoyando cinco de ellos en agosto. El Gobierno insurgente no objetó la venta del pillaje marítimo, sin considerar que esta decisión podía traerle problemas con Gran Bretaña y que Estados Unidos no le ofrecía aún un respaldo concreto. Pese a lo anterior, Porter y Downes abrieron totalmente el puerto principal al comercio internacional y castigaron a los corsarios del Virrey que atacaban a los navíos de su nación. Los británicos enviaron al Comodoro James Hillyar, al mando de las fragatas

Phoebe y *Cherub*, más tres buques a las costas de Chile, para destruir la flotilla de Porter. En marzo de 1814, Hillyar bloqueó Valparaíso. Al intentar burlar el cerco, la *Essex* perdió un mastelero y fue capturada al no poder retornar a su fondeadero. Como consecuencia, el comercio patriota quedó desprotegido y las autoridades chilenas sin la información del movimiento naval realista, que Porter suministraba a pesar de la neutralidad de su país.

Valparaíso y el resto de la costa chilena continuaban expuestos a un ataque ultramarino. El 19 de julio zarpó desde el Callao una flota compuesta del *Asia*, la *Sebastiana* y el *Potrillo*, los cuales desembarcaron un mes más tarde en Talcahuano. La flotilla se manifestó durante su trayecto en las inmediaciones de Valparaíso, para inducir a los patriotas a dividir sus fuerzas. La *Sebastiana* quedó a disposición de Osorio y el *Asia* fue devuelto al Callao cargado de trigo y con novedades para Abascal. A la corbeta y al *Potrillo* se les ordenó recorrer la costa y distraer al enemigo. También, se mandó a la *Castor* a que tomara posesión de las islas de Juan Fernández. Después de la victoria de Rancagua, el *Potrillo* llevó la buena nueva al Virreinato. Durante el tiempo de la campaña, finalizado en octubre, las fuerzas navales patrullaron la costa y transportaron tropas a Coquimbo y Juan Fernández, a cuya isla de Más Adentro el *Potrillo* condujo insurgentes apresados. A fines de 1814, el mismo bergantín y el mercante *Aurora* trasladaron tropas de regreso al Perú, mientras que la *Sebastiana* era el nexo entre éste, Juan Fernández y Chile.²⁴⁴

Las escaramuzas navales y el tránsito de las escuadras concentraban la atención de los habitantes costeros, quienes vivían en la incertidumbre que creaba la guerra marítima. Los documentos oficiales muestran las reacciones y los planteamientos de los miembros del Cabildo de Valparaíso y sus vecinos. En las sesiones, se reflejaban los miedos ante viejos y nuevos enemigos y las medidas desesperadas que se ideaban para perjudicar al bando realista, en momentos en los que se sabía de su aplastante victoria. En agosto de 1814, el Gobernador de Plaza de Valparaíso convocó al Cabildo para anunciar el avistamiento de dos barcos cuando las tropas se aprestaban a salir,

²⁴⁴ Isidoro Vázquez de Acuña, *Historia naval del Reino de Chile 1520-1826* (Compañía Sudamericana de Vapores, 2004), pp. 378-384.

“que por su distancia no se alcanzan a conocer, y tener recelo de ellas por motivo de un pliego que condujo de Talca el americano Carlos Casper para el Gobernador de esta Plaza y no quiso entregarlo y después por su confesión que dio en la capital ha ido allá dicho pliego...”²⁴⁵

Este tipo de incursiones despertaban la sospecha entre los habitantes chilenos, temerosos de una arremetida realista o de una eventual penetración extranjera. El Ayuntamiento acordó suspender la remisión de la cuadrilla “por tres ó cuatro horas que sería lo más que se tardaría en saberse de dichos buques...”²⁴⁶ Pasados algunos momentos, el escribano ofició relativamente aliviado que “a las diez y media de la mañana del mismo día tuvo noticia el Gobierno de que las velas avistadas eran americanas presas hechas por los ingleses...”²⁴⁷ En esos momentos, las colonias hispanoamericanas eran vulnerables a otras potencias foráneas, que siempre observaron con codicia los territorios y riquezas dominados por España durante tres siglos.

En los primeros días de octubre, luego de conocerse la victoria realista, el Gobernador citó al Cabildo y a los vecinos principales para informar sobre las órdenes relativas al incendio de barcos y bodegas, la marcha de la tropa hacia Quillota y la desocupación del puerto. La Junta pidió al Gobernador que

“sin perder instante reunido con toda la tropa municiones, caballos, bueyes, mulas y cuantos otros auxilios pueda ponerse en marcha para Quillota en donde debe subsistir hasta segunda orden recogiendo del mismo modo lo que pueda en ese destino, no dejando en Valparaíso una cosa útil en que pueda hacer presa el enemigo.”²⁴⁸

Tanto el Ayuntamiento como el Comandante de la corbeta *Querubina*, Tomás Tudor Tucker, se opusieron a la primera resolución “por ser un proceder opuesto a la razón a la justicia y al derecho público...”²⁴⁹ Por este motivo, exigieron al Gobernador que la zona dispusiera de veinticinco hombres de tropa de artillería. El plan anunciado

²⁴⁵ “Sobre que se suspendan las tropas pedidas por la superioridad a causa de haberse avistado dos velas”, 24 de agosto de 1814. ANCMV, Vol. 3, p. 62.

²⁴⁶ Id.

²⁴⁷ Id.

²⁴⁸ “Acta del Cabildo y vecindario para no incendiar los buques, bodegas...”, 4 de octubre de 1814. ANCMV, Vol. 3, p. 64.

²⁴⁹ Op. cit., p. 65.

era radical y válido, pues su lógica se basaba en la preferencia de que la ciudad quedase libre de habitantes, armas y recursos, a que éstos fuesen aprovechados por los realistas.

Días más tarde, desde el cuartel general de Santiago, un amenazante Osorio comunicó a las autoridades de Valparaíso que

“si V. no quiere ver repetida la escena de Rancagua en la guarnición y vecindario de esa Plaza, espero que al recibir este oficio rendirá las armas y entregará inmediatamente el mando de ella, al Comandante de los Buques del Rey... en el preciso termino de tres días, contados desde la fecha...”²⁵⁰

El Cabildo, con pesadumbre, respondió dentro del plazo que sus diputados elegidos ya habían manifestado obediencia a los nuevos mandamases, señalando que el vecindario “desea con ansias, cumplir con exactitud sus superiores órdenes, y esperamos por momentos los comandantes de los buques de guerra que aún no se avistan, a cuyas órdenes, quedará esta Plaza...”²⁵¹ La rendición era oficial.

El Capitán de Asamblea de Valparaíso don José Antonio Ramos, “encargado del mando político y militar de esta dicha ciudad por su Cabildo...” entregó afligido el mando al teniente de navío y Comandante de la corbeta la *Sebastiana* José Villegas, “quien quedó posesionado de todos en la conformidad que se halla a presencia del Cabildo y vecindario con aplauso general de todos sus habitantes...”²⁵²

2. Las incursiones patriotas para recuperar Chile: Brown y Carrera

El grupo revolucionario chileno, refugiado al otro lado de Los Andes luego de la aplastante derrota ante los realistas en Rancagua, no perdió la energía ni el ingenio para idear elaborados planes, cuyo objetivo era el rescate de los prisioneros patriotas desde la isla Juan Fernández, la derrota de los peninsulares y la recuperación del país. Dos de sus forjadores fueron el clérigo Julián Uribe, apoyado por el coronel Guillermo Brown, y el General Carrera.

²⁵⁰ “Copia del oficio del Señor General del Ejército Real”, 6 y 8 de octubre de 1814. ANCMV, Vol. 3, p. 74.

²⁵¹ Id., pp. 74-75.

²⁵² “Recibimiento del Señor Gobernador Don José Villegas”, 8 de octubre de 1814. ANCMV, Vol. 3, p. 75-76.

El religioso Uribe deseaba atacar a los realistas por el Pacífico y rescatar a su hermano desterrado en Más Adentro. Para ello, organizó una expedición corsaria de carácter privado, recaudó dinero entre chilenos exiliados y compró la goleta estadounidense *Constitución*. Como ninguno de los autores del plan era marino, el eclesiástico convenció al coronel Brown para que tomara el mando de la empresa, quien era un irlandés dueño del bergantín *Hércules*, el cual sumó a la expedición. La escuadrilla finalmente se compuso de aquella nave, dirigida por el Capitán Walter Davis Chity y donde se embarcó el Comodoro Brown; el bergantín *Santísima Trinidad*, al mando de Miguel Brown; la corbeta *Halcón*, comandada por Hipólito Bouchard, que transportaba el grueso de las tropas de desembarco a cargo del Capitán de caballería Ramón Freire; y el queche-goleta *Constitución* o *Uribe*, guiada por Oliver Rusell, cuya tripulación era encabezada por el sacerdote.

Los propósitos eran hostilizar el comercio español en el Pacífico, atacar puertos, realizar desembarcos, provocar la desobediencia de las poblaciones contra el Gobierno Real, distraer la atención del Virrey, interrumpir las comunicaciones con Chile, obstaculizar las fuentes de abastecimiento de ambos estados, obtener información, causar los mayores daños a los realistas y apoderarse de Juan Fernández para llevar a Buenos Aires a los prisioneros patriotas. En octubre de 1815, desde la rada rioplatense, a bordo de la *Hércules*, Brown ordenó su zarpe y el del bergantín *Trinidad* con destino a la isla Mocha, lugar de reunión acordado por la flotilla. Los barcos alcanzaron la extrema latitud de 65° para cruzar el Cabo de Hornos, sufrieron un temporal a la altura del archipiélago Madre de Dios, continuaron el trayecto separados hacia el norte, arribaron a la Mocha a fin de año y apresaron la goleta *Mercedes*, procedente de Chiloé. Después levaron anclas la *Halcón* y la *Uribe*, siendo sorprendidas por una tormenta en el Cabo de Hornos (probablemente la misma que afectó a Brown), y la segunda se fue a pique en el Drake, falleciendo Rusell, el valiente clérigo y sus hombres. Mientras los buques se hallaban en la Mocha, arribó el bergantín inglés *Colonel Allen*, que luego de su zarpe, llevó la noticia a Valparaíso y alertó a las autoridades realistas, quienes ya sabían que los corsarios habían salido hacia el Pacífico. El Comodoro Brown se dio cuenta que elemento sorpresa ya no existía y dirigió la flotilla rumbo al Callao.

Brown y Bouchard firmaron un acuerdo en la isla Mocha, que estipulaba actuar en combinación para capturar todos los buques que navegaran con bandera y patente

española por los mares de Sudamérica y establecía la repartición de las presas. Después de rubricar el ajuste, las tres naves zarparon. Brown intentaría llegar a las islas de Juan Fernández y San Félix en la *Hércules*, mientras que Bouchard con el *Halcón* y el *Trinidad* recorrería el trayecto entre Valparaíso y el Callao. Sin embargo, las intenciones de rescatar a los revolucionarios de Juan Fernández fueron abandonadas por varias dificultades; de hecho, el *Trinidad* recaló en la isla, pero no pudo efectuarlo por el mal estado del tiempo. Los tres navíos navegaron por su cuenta a lo largo del litoral chileno y peruano, apoderándose de varias presas. A comienzos de 1816, la escuadrilla arribó al Callao y lo bombardeó sembrando gran confusión, pues sus autoridades no tomaron en cuenta la información que advertía la amenaza y no contaban con barcos para la defensa. Durante el ataque, Brown capturó las fragatas *Candelaria* y *Gobernadora* y la goleta *Andaluz*. Los comerciantes limeños, con autorización del Virrey, armaron sus mercantes bajo el comando del piloto Isidro Couceiro. La escuadrilla defensora, dirigida por el Capitán Juan Bautista Menchaca, se compuso de los buques *Palafox*, *Tagle*, *Reina de los Ángeles*, *Minerva*, *Convención* y *Europa*, que salió a buscar a Brown hacia el sur sin encontrarlo, porque éste se dirigió hacia Guayaquil, donde fue apresado y canjeado por Juan Manuel de Mendiburu, Gobernador de dicha ciudad y prisionero a bordo de la *Gobernadora*. A pesar de las advertencias, la *Venganza* no salió de la Península hasta mayo de aquel año, llegando en septiembre al Callao, cuando Brown ya había provocado grandes destrozos y navegado hacia el Atlántico. El contrabando, desafiando la presencia del irlandés, aumentó bastante, ya que no llegaban productos españoles y la poca fuerza naval realista era incapaz de sosegarlo. La *Venganza*, luego de llegar a la isla Mocha y no encontrar a Brown, recaló en Valparaíso en diciembre de vuelta a Perú, acompañada del *Potrillo*. Antes de la recalada de ambos buques, el Gobernador Casimiro Marcó del Pont hizo armar el *Águila* y el *Justiniano*, navíos incautados a contrabandistas, para que vigilaran la costa.

Por orden del Gobernador del Reino al de Valparaíso, en diciembre de 1816, se puso a disposición de Tomás Blanco Cabrera, Comandante de la *Venganza*, la corbeta *Sebastiana* y treinta mil pesos para los gastos y el sustento de ochenta soldados sacados del batallón de Valdivia, destinados a ambos buques. Se pensó agregar a la escuadrilla a la fragata *Bretaña*, mercante particular artillado, cuyo Capitán Francisco Parga había prestado servicios a los realistas, pero se abandonó esta idea luego que éste exigiera

unas condiciones exorbitantes, suspendiéndose su armamento. Cuando desapareció el peligro corsario, los barcos del comercio restablecieron sus cruceros de cabotaje, mientras que las naves de vigilancia y defensa prosiguieron con sus actividades de guardacostas iniciándolas en julio de 1816, cuando la *Warren* fondeó en Valparaíso enviada por el Virrey limeño para quedar a las órdenes del Gobernador de Chile. Al finalizar el año, el dominio español se encontraba afianzado. La *Sebastiana*, la *Breñaña*, la *Venganza* y el *Potrillo*, además de vigilar las costas chilenas, condujeron a Juan Fernández a algunos insurgentes rezagados. Gracias a la iniciativa de Marcó del Pont, a mediados de 1817, estuvo lista una escuadrilla que navegó al sur, para surcar las aguas de Chiloé e interceptar las posibles naves enemigas procedentes de Buenos Aires, que se rumoreaba venían. La iniciativa no sirvió de nada al no existir tales embarcaciones, pero dicha hipótesis coincidió con la derrota de Chacabuco, que desguarneció a Valparaíso de aquellos navíos que habrían resultado muy útiles para evacuar a los soldados y civiles realistas que quisieron huir. Los fugitivos que no alcanzaron a zarpar fueron víctimas del pillaje. El populacho, incitado por el Comandante Santiago Bueras y por el Capitán José Santos Mardones, liberados de su cautiverio en la fragata *Victoria*, más un destacamento improvisado de 50 hombres, se adueñaron de los fuertes y rechazaron con descargas de fusil a los botes que se acercaban a la playa para transportar a los prófugos.

Cuando se preparaba en Mendoza el ejército que recuperaría Chile para los patriotas, el General Carrera, residente en Buenos Aires, intentó recobrar su poder y realizó planes para lograr la independencia de su pueblo a través del mar. El nombramiento de David Jewett como Comandante en Jefe de la Marina en septiembre de 1814 fue sólo una ficción, pues Carrera recién tuvo noticias del estadounidense a través de una carta de R. J. Poinsett fechada en Bahía en noviembre de ese año. Dicha designación, más las instrucciones dirigidas a Jewett y la creación de un uniforme para la Marina nacional, fueron escritos a mediados de 1815. Carrera viajó desde Buenos Aires a Estados Unidos, desengañado por las evasivas del Gobierno del Plata, pero con su entusiasmo intacto. Zarpó en el bergantín *Expedición* en noviembre de aquel año, arribando dos meses más tarde a Annapolis, donde obtuvo préstamos con los que consiguió cuatro buques, contrató tripulantes y compró armas y municiones. Carrera deseaba recuperar el Reino atacando la costa chilena en combinación con una invasión ultracordillerana, para después encaminarse a Perú y terminar con el Virreinato para

lograr la independencia. A fines de 1816, a bordo de la corbeta *Clifton*, dejó la bahía de Chesapeake y recaló en febrero de 1817 en la boca del Río de la Plata, donde se enteró de que el ejército rebelde había iniciado el paso de la Cordillera. Dicha noticia lo impulsó a seguir hacia la costa chilena, pero el Director Supremo Juan Martín de Pueyrredón, gran amigo de O'Higgins y San Martín, a cuya disposición Carrera puso sus navíos, le informó que no era posible la prosecución del viaje. También, los oficiales mercenarios no compartieron su ánimo al enterarse de las intrigas que opacaban su figura. Finalmente, la desunión, deslealtad e ingratitud, más el carácter impulsivo de Carrera, incitaron su arresto. Después de la pérdida de Chile central, el Comandante del apostadero del Callao Antonio Vacara, con motivo de las noticias sobre la presencia de barcos estadounidenses al servicio de los rebeldes, creyó necesario evitar el ataque de éstos a la corbeta *Veloz*, que bloqueaba Valparaíso luego del combate de Chacabuco. Con la venia del Virrey, el cerco fue reforzado con los bergantines *Pezuela* y *Potrillo*.²⁵³

3. El impacto de las derrotas realistas en el Pacífico: Valparaíso y Concepción

Las reacciones a causa del terror por parte de los militares y civiles realistas luego de la derrota de Chacabuco el 12 de febrero de 1817 no se hizo esperar. En la noche de aquella jornada, los fugitivos de la batalla, encabezados por el General Maroto, recorrieron el camino de Santiago a Valparaíso. Entre la madrugada y el anochecer del día 13, soldados, plebeyos de todas clases y un gran número de prostitutas se precipitaron hacia los doce buques surtos en la bahía del puerto. Los barcos, ya repletos por los desesperados prófugos, emprendieron viaje hacia el Callao. De acuerdo al coronel realista Ballesteros, se embarcaron 2.060 milicianos y 600 de sus concubinas. Cuando el Virrey Pezuela se enteró del arribo de los navíos fugitivos, ocurrido la jornada del 27, se sintió profundamente irritado y decidió enviar a Talcahuano a la mayor parte de la tropa a reforzar al ejército de Ordóñez.

Cientos de militares y civiles que no lograron embarcarse el día 13, esperaron con ansias algún barco que los transportara. Entre los paisanos, abundaron pudientes familias godas, que por sus pesados equipajes, fueron las últimas en llegar a la ribera de

²⁵³ Vázquez de Acuña, op. cit., pp. 385-387 y 389-393.

Valparaíso. El Capitán francés Camilo Roquefeuil dejó testimonio de los dos caóticos días vividos en Valparaíso. Su buque, llamado el *Bordelaise*, que había zarpado desde Burdeos el 11 de octubre de 1816, se encontraba anclado en la bahía desde el 5 de febrero de 1817. Durante un banquete ofrecido por el Gobernador Villegas, al cual fue invitado, llegó desde la capital la noticia de la derrota de los realistas y cómo su barco había sido invadido por exasperados tripulantes, entre los cuales figuraba el Oidor Casper y su familia. Forzosamente, Roquefeuil emprendió el viaje hacia el Callao, donde desembarcó a los pasajeros para continuar su travesía mercantil por el globo.

Transcurrido un mes desde la victoria de Chacabuco, en Valparaíso se reinstalaron los funcionarios adeptos a la causa patriota en las instituciones locales. El puerto tuvo su primer Gobierno regular. La primera autoridad legal fue el coronel argentino Rudecindo Alvarado, cuyo Jefe llegó al puerto con el batallón de Cazadores de Los Andes el día 30 de marzo.

Cuando los realistas se fugaron de Valparaíso, no dejaron al Gobierno independiente ninguna embarcación, ni siquiera pequeña. El Gobernador del puerto, por tanto, armó una trampa en la orilla de la playa, en la cual cayó un viejo buque nombrado el *Águila*, que navegaba por las costas chilenas armado en guerra. El engaño consistió en colocar la bandera española en los mástiles de los cuatro castillos, en ese entonces, el San José, el Concepción, el Barón y el San Antonio, señales que incentivaron al barco a penetrar en la bahía, donde fue abordado y hecho presa. El *Águila* fue alistado rápidamente y se le encomendó el rescate de los patriotas que yacían en Juan Fernández desde hacía dos años. Pese a que el navío era un pequeño bergantín de cabotaje, se amontonaron en su quilla marineros de todas nacionalidades, vagos de la playa, pescadores de la caleta, jornaleros y peones de las bodegas, quienes formaron una improvisada tripulación. El cargo de capitán recayó sobre el teniente de infantería norteamericano Raimundo Morris, quien tenía ciertos conocimientos náuticos, siendo escogido por el Gobernador Alvarado. El 17 de marzo, el *Águila* zarpó desde Valparaíso, llegando a Juan Fernández el día 24 y regresando al puerto el 31, conduciendo a su bordo a ochenta chilenos, en su mayoría patriotas de Santiago. Entre los rescatados, se encontraba el alférez de fragata Blanco Encalada, quien fue el primero en avistar la vela de la nave libertadora. El joven se reincorporó en el ejército chileno

como sargento mayor de artillería, teniendo una destacada participación en Cancha Rayada y Maipú en el ala derecha del ejército patriota.

Sin embargo, los mal comportados marineros del bergantín saquearon el equipaje del Gobernador realista de Juan Fernández Ángel Cid, que se dirigió al continente bajo el compromiso de una capitulación humanitaria. Cuando Cid reclamó por tal perjurio, el Comandante Alvarado castigó con azotes a los responsables hasta que se encontrara todo lo hurtado. Una semana después del regreso del *Águila* fue aprehendido otro bergantín triguero, llamado el *Carmelo* o *Araucano*, a través de la misma trampa utilizada con el primer buque. El autor de la captura fue el subdelegado del puerto de San Antonio. El nuevo barco fue armado en guerra con una docena de cañones provenientes de las baterías de tierra y recibió el nombre del *Araucano* (si es que no lo tenía de antes). El *Águila*, por su parte, pasó a ser el *Pueyrredón*, en honor al Director Supremo de las Provincias Argentinas don Juan Martín Pueyrredón.

El Virrey del Perú envió a la *Venganza* para bloquear Valparaíso, a la que luego se le reunió el *Potrillo*, bergantín anteriormente chileno. Para fortuna de la naciente República, llegaron a las costas locales buques de todas nacionalidades, entre los cuales, se encontraba un bello barco de construcción norteamericana, nombrado el *Rambler*, cuyo Capitán era un ferviente seguidor de la causa independentista. Dicho navío fue armado con tres cañones sacados de otras naves y castillos de tierra, haciéndose a la mar con ochenta toneladas de cobre en barras, acompañado del *Águila* y el *Araucano* para atacar a la *Venganza* y al *Potrillo*. El Gobernador Alvarado ofreció a los tripulantes de las embarcaciones patriotas, además del legítimo botín de guerra, una prima de ocho mil pesos si capturaban alguno de los buques enemigos.

A los marinos españoles se les ordenó evitar todo combate, por lo que las velas del Virrey de Lima desaparecieron entre la bruma del horizonte. De todas formas, los hispanos se prepararon para recibir el inminente abordaje de los insurgentes. El *Rambler* se adelantó en compañía de los otros dos buques hasta la altura de Talcahuano, en persecución de los barcos bloqueadores. Sin embargo, el 7 de julio volvía a Valparaíso el primero de aquellos, sin siquiera haberlos avistado, aunque su Capitán y tripulantes fueron premiados por sus servicios voluntarios con cuatrocientos y seiscientos pesos repartibles respectivamente. El *Águila* regresó al puerto el día 11 y su Capitán fue depuesto del mando por insubordinación y consumo excesivo de alcohol.

Una semana después de la frustrada empresa, la *Venganza* volvió a aparecer en Valparaíso, al tiempo que el *Potrillo* recorría los alrededores de la costa con soltura y atrevimiento. A la primera señal de embestida por parte de los chilenos, ambos dieron la vuelta rápidamente, dejando de ser avistados durante muchos días. El 6 de mayo de 1817, zarpó desde Cádiz con rumbo al Pacífico la fragata *Perla*, que había sido arrebatada a Chile en 1814 y cuyo Capitán era el vizcaíno José Antonio Chapartegui. Venía en compañía de su similar la *Esmeralda*, que contaba con 44 cañones y conducía el regimiento Burgos. Ambas naves se separaron en su paso por el Cabo de Hornos. La *Perla*, cuya tripulación fue diezmada por el escorbuto casi en su totalidad, fue divisada por el vigía de Valparaíso el 8 de octubre de 1817, siendo apresada sin resistencia por el *Águila*, pues dispuso de un solo brazo que arrojara fuego a sus dieciséis cañones.²⁵⁴

El Gobierno de Lima planeó iniciar desde Talcahuano, donde resistía Ordóñez, una campaña de ataque hacia el centro de Chile. La fuerza del brigadier tenía elementos suficientes para aumentar su ejército a 1.500 combatientes. Para la reconquista del Reino, el Virrey ordenó el regreso inmediato de los fugitivos de Chacabuco, quienes dotados con nuevos equipos y armamentos, fueron embarcados en marzo de 1817 con destino al puerto del sur. Los 765 soldados, incluidos los oficiales, se repartieron entre la *Veloz Pasajera*, *El Ángel*, *Palafox*, *Margarita* y *Justiniano* y luego se sumó a ellos la *Moctezuma*. La flota llegó en mayo (excepto el *Justiniano* que se atrasó) y Ordóñez equilibró sus fuerzas con las de los insurgentes gracias al refuerzo. Talcahuano, dotada de la fortificación ejecutada por el General, era una plaza fuerte que contaba con el apoyo de los araucanos y mantenía comunicaciones expeditas con Valdivia, Chiloé y el Callao. Ordóñez empleó la fuerza naval para movilizar las guerrillas realistas que se extendieron entre Cauquenes y la región araucana, entretanto, arribaba la *Candelaria* en agosto, trasladando 150 milicianos y algunos pertrechos desde el Callao. Los asaltos patriotas resultaban infructuosos. O'Higgins, acuartelado en Concepción, temía que aquella plaza fuese usada como cabeza de puente para cualquier operación de reconquista que organizara el Virrey. Cuando el coronel Ordóñez resistía el sitio al que lo sometía el ejército de O'Higgins en Talcahuano, recibió desde Perú la ayuda de la

²⁵⁴ Vicuña Mackenna, *Los pañales de la Marina nacional* (Imprenta y Librería de L. de la Cruz y Ca., 1904), pp. 7, 9, 10, 11, 14, 15, 17, 20-24, 27 y 29-31, y Vicuña Mackenna, *El Almirante don Manuel Blanco Encalada. Correspondencia de Blanco Encalada y otros chilenos eminentes con el Libertador* (Editorial América, sin fecha), pp. 27 y 29.

Moctezuma, al mando del alférez de navío Carlos García del Postigo, que desde septiembre de 1817 patrullaba el golfo de Arauco y la isla Santa María. Luego, el navío zarpó rumbo al Perú para solicitar auxilios, topándose con la *Palafox*, el *Pezuela* y el *Potrillo*, que el Virrey había remitido con recursos.²⁵⁵

El 1º de octubre de 1817, fue nombrado Gobernador de Valparaíso don Francisco de la Lastra, de carácter blando y benévolo, en remplazo del coronel Alvarado, quien pese a su grado de Comandante de Infantería, fue capaz de organizar las primeras fuerzas navales chilenas. Lastra adquirió formación naval en la Real Compañía de Guardias Marinas y fue ascendido al grado de alférez de navío. También, sirvió en la Escuadra del Almirante Juan de Lángara y navegó en el mar de las Antillas durante el último conflicto con Inglaterra. La nueva autoridad marítima encargó a Santiago la búsqueda y remisión de un ejemplar de las Ordenanzas de Marina, porque el puerto no contaba con ella. También, solicitó clavos y telas para fabricar velas.

Los días entre el desastre de Cancha Rayada y el triunfo de Maipú, se vivieron con temor y esperanza en Valparaíso. En la mañana del 23 de marzo, el Comandante de Ingenieros Antonio Arcos confirmó personalmente la derrota del día 19, bajo cuya inspección personal, se efectuó el cambio de prisioneros durante la fatal noche. El Gobernador interino Calderón, sin perder el ánimo, ordenó remachar una barra de grillos al emisario desertor, cuya fuga fue rechazada por la corbeta de guerra estadounidense *Ontario*. Luego, mandó repicar las campanas en señal de alegría y preparó la defensa del puerto enviando a la capital el batallón de Infantes de la Patria como refuerzo, que por miedo a que los buques bloqueadores desembarcaran, había permanecido como guarnición en la plaza.

La noticia de la inesperada victoria de Maipú llegó más rápido, a través de un comunicado del Alcalde de Casablanca, a las tres de la madrugada del día de Maipú. A las seis de la mañana, llegaron a Valparaíso los dispersos con quienes Osorio arrancó del campo de batalla, ante lo cual, el coronel Calderón preparó la defensa en caso de que los peninsulares intentaran un asalto. Osorio, sin embargo, pasó por Melipilla y luego se dirigió a la costa del sur, alojando en Bucalemu en la noche del día 6 durante algunas horas.²⁵⁶

²⁵⁵ Vázquez de Acuña, op. cit., pp. 396-397.

²⁵⁶ Vicuña Mackenna, *Los pañales de la Marina nacional*, op. cit., pp. 33, 34, 38-40, y Vázquez de Acuña, op. cit., p. 380.

No obstante, la *Esmeralda* y el *Pezuela* bloquearon Valparaíso y después de la derrota del 5 de abril de 1818, la Marina realista reforzó el cerco en el puerto principal con las fragatas *Veloz Pasajera* y *Esmeralda*, que mantendrían la *Venganza*, auxiliada alternadamente por los bergantines *Potrillo* y *Pezuela*. La *Sebastiana* se quedó en Talcahuano. La noticia de la derrota realista llegó a Lima aquel mes, a través de la corbeta norteamericana *Ontario*, a cuyo Comandante San Martín le solicitó que entregara un pliego al Virrey con una proclama que comprobaba el acontecimiento. Mientras tanto, la *Venganza* efectuaba una travesía de cuatro meses inspeccionando el litoral sobre Valparaíso y Talcahuano. Sin embargo, hacia mayo, dos tercios de la tripulación de Blanco Cabrera sufría de escorbuto y fiebres; el Capitán, sospechando la derrota del Ejército Real, decidió abandonar el bloqueo y regresar al Callao.

Luego de la batalla de Maipú, Osorio se retiró con los restos de su ejército hasta Concepción y pidió ayuda al Perú, pero el Virrey no estaba en condiciones de dársela. El dignatario despachó en junio de 1818 sólo la fragata *Presidenta* con armamentos, víveres y un poco de dinero, confiado de que una nueva expedición organizada en España llegaría eventualmente para reforzar el Ejército Real en Chile. Como ésta no arribaba y se sabía que el Gobierno chileno organizaba una Escuadra para atacar Perú, Pezuela ordenó evacuar el territorio penquista parcialmente, lo que fue aprobado por Osorio y una junta de guerra en Talcahuano en agosto de 1818. El Comandante envió la fragata *Mariana* con víveres a Valdivia y Chiloé y embarcó artillería desguarneciendo las baterías de los castillos. El coronel Juan Francisco Sánchez reemplazó a Osorio, quedándose al mando de 1.500 hombres. El resto del contingente, unos 700 soldados, se embarcó hacia el Callao en septiembre, a bordo de las fragatas *Esmeralda*, *Presidenta*, *Beaver*, *Candelaria* y *Tomás*; el bergantín *Pezuela*; y la goleta *San José de las Ánimas*.

En España, a causa de las noticias sobre el descalabro de las armas realistas en Maipú, los Ministros Francisco Ramón de Eguía y José Vázquez de Figueroa, convinieron en la utilidad de una expedición a Río de la Plata, lo que era menos riesgoso que efectuarla directamente a Chile. A pesar de los gastos que involucraría y a las dificultades presupuestarias expuestas por el secretario de Hacienda, el Rey aprobó el proyecto, el cual debía conservarse en secreto. La expedición de Cantabria, llamada

así por el nombre del regimiento que transportaba, zarpó desde Cádiz rumbo al Callao en mayo de 1818.²⁵⁷

Los patriotas no se quedaron impávidos frente a los movimientos de sus enemigos derrotados. El 25 de abril de 1818, a las dos de la tarde, zarparon desde Valparaíso los barcos *Lautaro* y *Águila*, rumbo al sur. La escuadrilla chilena fue inicialmente preparada pensando en el abatimiento de la *Venganza*. Sin embargo, gracias a la correspondencia despojada al General Ordoñez, prisionero de Maipú, se concluyó que era la *Esmeralda*, perfectamente tripulada, a la que era mejor enfrentar.²⁵⁸ Previo a la batalla de Maipú, los barcos realistas bloqueadores, limitados a la *Esmeralda* y el *Pezuela*, no se mantenían en puntos fijos, pues debían adentrarse mar afuera a reconocer o perseguir velas lejanas, ocasiones que los neutrales aprovechaban para llegar a Valparaíso. El 4 de abril de 1818, entró sin ser visto el *indiaman* británico *Windham*, que fue adquirido gracias a al agente de los independientes en Londres Álvarez Condarco. Era un barco mercante de 850 toneladas, que se armó con 34 cañones. Se compró en 180 mil pesos y se lo rebautizó como *Lautaro*. Su dotación aumentó a 350 hombres, entre ellos peones chilenos, prisioneros de la batalla de Maipú y una compañía de artilleros capitaneada por el oficial inglés Guillermo Miller. El Comandante del buque fue el teniente irlandés George O'Brien, retirado de la marina británica por indisciplina; mientras que la oficialidad también fue extranjera en su totalidad. En aquellos días, el *Lautaro* se acercó con bandera inglesa, simulando ser la fragata de guerra *H.M.S. Amphion*, a la *Esmeralda*. El Capitán dirigió su proa a portalón y muy cerca de abordar la *Esmeralda*, izó el pabellón chileno, ante lo cual, su símil español ordenó hacer fuego, pero su buque fue abordado por hombres que obligaron a los tripulantes a refugiarse bajo cubierta, quienes durante 45 minutos se defendieron y lograron rechazar el ataque. Los insurgentes cortaron la driza de la enseña española y los del *Lautaro*, creyendo tomado el navío realista, dirigieron su embarcación contra el *Pezuela* mientras mandaban un bote con refuerzos para O'Brien que se hallaba en la *Esmeralda*, mas la gente fue acibillada por los españoles. Al percatarse de la grave equivocación, el *Lautaro* embistió a su enemiga quedando su bauprés sobre la popa de ésta, pudiendo entonces huir hacia él los que no saltaron al agua. Empezó una

²⁵⁷ Vázquez de Acuña, op. cit., pp. 398-399.

²⁵⁸ Vicuña Mackenna, *Los pañales de la Marina nacional*, op. cit., p. 45.

persecución infructuosa de los insurgentes, mientras la *Esmeralda* y el *Pezuela*, que no participó en la lucha, se dirigían a Talcahuano, donde llegaron a fines de abril. Casi todos los que participaron en el abordaje murieron, quedando veinte sobre la cubierta de la *Esmeralda*, entre ellos O' Brien y otros ingleses y norteamericanos. Las bajas realistas fueron tres fallecidos y 28 heridos. La *Lautaro*, si bien no pudo cazar a la *Esmeralda*, logró apoderarse del bergantín español *San Miguel*, que iba a Talcahuano desde el Callao, en donde viajaban realistas de Concepción con sus caudales. Gracias a al pago de sus rescates, se cubrió la totalidad de las acciones que sobre el ex *Windham* tenían comerciantes de Valparaíso. El primer combate de la Armada chilena, sin ser derrota ni victoria, se compensó con la captura del *San Miguel* y provocó el levantamiento del bloqueo al puerto principal.²⁵⁹

Basándose en una certificación firmada el 3 de mayo de 1818, Vicuña Mackenna afirmó que la malograda captura de la *Esmeralda* por parte de la *Lautaro* se debió a la indisciplina de los marineros bisoños y de todas nacionalidades que componían la tripulación del último buque. El documento era una justificación al Capitán Turner, segundo en el mando, por parte de los oficiales del *Lautaro* (ingleses y norteamericanos), frente a la acusación de abandonar cobardemente a su Jefe sobre la cubierta de la *Esmeralda*.

Entre los pasajeros del apresado *San Miguel*, se encontraban los comerciantes Pedro Nolasco Chopitea, Rafael Beltrán y su acompañante Pedro Felipe Iñiguez, quienes gracias a sus cuantiosos recursos fletaron el bergantín, de propiedad de los hermanos Guillermo y Juan José Hontaneda. Autorizados por Ordóñez, zarparon el 22 de abril de 1817, teniendo de Capitán a Guillermo Hontaneda, y como piloto, Juan Iladay.

4. La reacción peninsular y su nuevo fracaso en las costas de Chile

En España, que observaba con preocupación la inminente caída de sus posesiones en el Pacífico, se tomaron medidas dirigidas a fortalecer su presencia en el Virreinato y sus costas. El 21 de mayo de 1818, la expedición de Cantabria zarpó de Cádiz encabezada por la fragata *María Isabel*, obsequiada por Rusia al Gobierno

²⁵⁹ Vázquez de Acuña, op. cit., p. 400.

español. Frente a Tenerife, un sargento del transporte *Trinidad* se sublevó por recibir un castigo y se entregó al Gobierno de Buenos Aires. La noticia de la expedición circuló por tierras bonaerenses y rápidamente llegó a Santiago. El 1º de octubre, al mando de Blanco Encalada, la Escuadra zarpó con 148 cañones y mil tripulantes para esperar a la flota enemiga en la isla de Santa María. El 18 de octubre, la *María Isabel* mostró la bandera de Chile.²⁶⁰ Algunos extranjeros que se hallaban de visita en el territorio nacional, dejaron sus impresiones sobre el histórico momento. Haigh describió la victoriosa campaña, mencionando la interceptación de los barcos *San Martín*, *Chacabuco*, *Araucano* y posteriormente *Galvarino* a la expedición española y la captura de varias embarcaciones de aquélla.

“La flota se hizo a la vela con dirección a Talcahuano y tuvo la suerte de encontrarse allí con la fragata española *María Isabel* que encabezaba el convoy desde España. La *San Martín* pasó al costado y le lanzó una andanada que obligó a los españoles a abandonar el buque, tomando entonces posesión de él los patriotas; pero como se varase, costó mucho trabajo asegurar la presa y sacarla del puerto. Siete transportes con tropas que fueron llegando sucesivamente cayeron también en captura al entrar al puerto de Talcahuano, quedando así por completo frustrada la postrera expedición española al Perú.”²⁶¹

El inglés también se refirió a la preparación y composición étnica de la tripulación que hizo posible el triunfo sobre la flota realista.

“Por entonces no podía tenerse demasiada confianza en el gobierno de O’Higgins, respecto a la preparación de la escuadra, pues ésta se componía de elementos heterogéneos cuya armonía, sin embargo, resultó después sorprendente. En cada buque había oficiales y tripulantes ingleses, norteamericanos y nativos que, a pesar de todo, obraban sin confundirse.”²⁶²

El 17 de noviembre, el captor de la fragata ancló en Valparaíso, en medio de las salvas de las baterías y el clamor de la muchedumbre. Blanco, a bordo del navío *General San Martín*, comunicó aquel día al Director Supremo lo acaecido durante el

²⁶⁰ Vicuña Mackenna, *Los pañales de la Marina nacional*, op. cit., pp. 51-53 y 77-78.

²⁶¹ Haigh, op. cit., pp. 131-132.

²⁶² Id., p. 132.

mes precedente en las costas del sur. Relató que, junto a la *María Isabel*, fueron capturados tres transportes que conducían 606 soldados y 36 oficiales, muriendo 213 entre los primeros, enfermando 277 y bordeando el deceso el resto. Las tres embarcaciones fueron las fragatas *Dolores*, *Magdalena* y *Elena*, tomadas los días 11, 12 y 14 en la isla Santa María, al acercarse a la *María Isabel*, que repentinamente cambió su emblema español por el chileno luego de un cañonazo.

El bergantín *Galvarino*, llegado un día antes, fue detenido por Blanco debido a la falta de marineros para tripular las presas, ordenando que lo hiciesen en la primera. También, el 12 se incorporó el bergantín *Intrépido*, de las Provincias Unidas del Río de la Plata, después de concretar la segunda captura y cuyo Capitán se puso bajo las órdenes del Vicealmirante tripulando el tercer botín. La noche del 14, Blanco dejó la isla de Santa María y al amanecer se reunió con la corbeta *Chacabuco*, que cruzaba sobre la Quiriquina, prescribiéndole ir hacia aquella isla y quedarse en ella hasta fin de mes mientras no llegaran los tres transportes que faltaban.²⁶³

Después que, como Jefe de la expedición chilena, capturara la fragata *María Isabel*, el Gobierno nombró a Blanco Contralmirante el 12 de diciembre de aquel año y se le ofreció en matrimonio a una bella joven perteneciente a la sociedad santiaguina. La Jefatura condecoró a los vencedores de Talcahuano con un escudo de honor, que mostraba un tridente en su centro y una inscripción que decía “Su primer ensayo dio a Chile el dominio del Pacífico.” Pero la caballerosidad de Blanco se impuso sobre el reconocimiento que le hizo el Gobierno, y procedió a entregar el mando de la Escuadra a Lord Cochrane, consintiendo ser dignamente su segundo. Mientras el escocés emprendía una empresa de gloria, rapiña o ambas a la vez, el Contralmirante bloqueaba las costas enemigas con los buques rezagados. No obtuvo ninguna gloria en el Pacífico mientras Cochrane fue Vicealmirante de la Escuadra.²⁶⁴ El viajero Lafond de Lurcy, siempre atento a los sucesos que acaecían en Chile, relató que el regreso de la Armada a Valparaíso, luego de la exitosa campaña de Talcahuano, se realizó bajo las órdenes del recién llegado Lord Cochrane, quien lideraría la prosecución de la campaña patriota. Señaló que el Vicealmirante, “el 22 de diciembre enarboló su pabellón en el palo mayor

²⁶³ Vicuña Mackenna, *Los pañales de la Marina nacional*, op. cit., pp. 79-81. El relato de Blanco dista del entregado por Haigh, quien afirmó la captura de siete transportes con tropas y no tres.

²⁶⁴ Vicuña Mackenna, *El Almirante don Manuel Blanco Encalada. Correspondencia de Blanco Encalada y otros chilenos eminentes con el Libertador*, op. cit., pp. 29-32 y 118.

de la *María Isabel*, a la cual dio el nombre de O'Higgins, y el 16 de enero de 1819 salió de Valparaíso para ir a cruzar en las costas del Perú.”²⁶⁵

Con el arribo del famoso escocés, el entusiasmo de los marinos ingleses y norteamericanos por su persona y la causa independentista se desató. El navegante Hall, junto con destacar el aumento en la incorporación de hombres a la Escuadra, enfatizó el crecimiento de la flota, que en ese momento se componía de los barcos *San Martín*, *Lautaro*, *Independencia*, *Araucano* y *O'Higgins*, refuerzos gracias a los cuales, Chile obtuvo un nuevo triunfo naval en septiembre de 1819.

“Un gran número de oficiales ingleses, multitud de marineros de esta nación y norteamericanos atraídos por la celebridad de su nombre y el interés romanesco de tan hermosa causa, acudieron a alistarse bajo su bandera. Gracias a los esfuerzos de los chilenos, la flota fue aumentada de tal manera en buques y en hombres, que en setiembre de 1819 pudo atacar bizarramente las baterías y los buques enemigos del Callao, puerto de Lima; aunque el éxito de este combate no fue muy decisivo, contribuyó a inspirar confianza a los equipajes y alarmó a los españoles, que no se imaginaban que los patriotas hubiesen reunido una fuerza naval tan considerable.”²⁶⁶

Otro viajero británico, Caldcleugh, recordó la captura de la fragata *Moctezuma* en el glorioso sitio de Lima. La fortaleza de San Felipe era defendida por los buques *Esmeralda*, *Venganza*, *Sebastiana*, *Pezuela*, *Maipú* y tres buques mercantes, cuya presencia no fue un impedimento para que “El Diablo” lograra su propósito, quien periódicamente y sin la menor muestra de temor “solía entrar a la bahía con su escuadra...”²⁶⁷ Después de aquella operación y el posterior arribo a Talcahuano, el Vicealmirante ordenó la salida a Valdivia y se apoderó de ésta el 2 de febrero de 1820. De vuelta en Valparaíso, se dedicó a la preparación de la Expedición Libertadora al Perú, que estuvo lista para darse a la vela el 15 de agosto de aquel año. Tres días más tarde, se embarcaron las tropas bajo el mando del General Las Heras. El ejército se componía de 4.400 hombres, de los cuales 500 se unieron a la Escuadra en Coquimbo. También se ingresaron 15 mil armas, municiones y trajes para la organización de los

²⁶⁵ Lafond de Lurcy, op. cit., pp. 133-134.

²⁶⁶ Hall, op. cit., p. 44.

²⁶⁷ Alejandro Caldcleugh, “Viaje a Chile en 1819, 20 y 21”, en *Viajeros en Chile 1817-1847*, op. cit., p. 192.

cuerpos en Perú. San Martín fue nombrado Comandante en Jefe y Capitán General del Ejército Libertador del Perú. La flota bajo el mando del Vicealmirante constaba de la *O'Higgins*, *San Martín*, *Lautaro*, *Independencia* y tres barcos pequeños.²⁶⁸ Según la opinión de los oficiales extranjeros, los chilenos contaban con varias cualidades. Especificando a qué se referían las halagadoras palabras de los foráneos, Schmidtmeier afirmó que los locales “son buenos soldados y marinos, muy dóciles y saben pelear bravamente, estando bien dirigidos por sus jefes.”²⁶⁹

El 7 noviembre, la Escuadra llegó a Pisco y el día 11 el ejército desembarcó. La flota española se componía de barcos mercantes y buques de guerra, entre los cuales figuraba la fragata *Esmeralda*, 2 *sloops* protegidos por las baterías del puerto y 14 chalupas artilladas. Hall, siguiendo atentamente las campañas patriotas y sus resultados, relató detalladamente cómo Cochrane consiguió apoderarse de la fragata gracias a un efectivo plan de ataque. En principio, el escocés destacó 14 botes tripulados por 240 hombres, dividiéndolos en dos pelotones, uno a cargo del Capitán Crosbie y el otro del Capitán Guisa. Temerariamente,

“a la media noche, después de romper la cadena de mástiles, Lord Cochrane, que dirigía la operación, remó a lo largo de la primera chalupa española, sorprendió un oficial, y aplicándole una pistola a la frente le intimó silencio bajo amenaza de muerte; éste permaneció mudo. Los otros botes continuaban su marcha silenciosamente, sin ser apercibidos. Lord Cochrane, lanzándose a bordo de la *Esmeralda*, fue el primero en dar la voz de alarma; un centinela que estaba sobre la escotilla le apuntó y disparó un tiro de fusil, pero el patrón del bote lo tendió muerto instantáneamente. Lord Cochrane, a pesar de estar herido en el muslo, saltó inmediatamente sobre el puente.”²⁷⁰

La misión de los otros dos Comandantes fue cabalmente ejecutada, tal como Cochrane lo había planeado. Pese a la tenacidad encarnizada de los enemigos, el Vicealmirante y sus hombres consiguieron apoderarse del codiciado buque.

“El capitán Guiza, que con no menos valor había abordado la fragata por el lado opuesto, se unió a Lord Cochrane; el capitán Crosbie, con la espada desnuda, apareció también en medio de los

²⁶⁸ Hall, op. cit., pp. 45-49.

²⁶⁹ Schmidtmeier, op. cit., p. 278.

²⁷⁰ Hall, op. cit., pp. 53-54.

españoles; éstos se alinearon cerca del castillo de popa e hicieron una vigorosa resistencia hasta que agobiados por un nuevo destacamento que había traído Lord Cochrane, se vieron obligados a rendir las armas. El combate se prolongó aún durante algún tiempo en el puente principal. En menos de una hora fue tomado el buque; y habiéndose cortado los cables, se le llevó en triunfo fuera del puerto a pesar del fuego de toda la batería del norte.”²⁷¹

Hall opinó que la derrota propinada por la Escuadra chilena afectó poderosamente a la Armada peninsular, detallando que “aunque les quedasen a los realistas todavía en el Pacífico dos fragatas y algunos buques menores, no osaron ya reaparecer, y dejaron a Lord Cochrane enteramente dueño de la costa.”²⁷²

Poco a poco se acercaba el momento en que la gran aventura de Lord Cochrane en Chile llegaría a su fin, a causa de las irreconciliables diferencias con San Martín y el incumplimiento de los pagos por parte del Estado. En 1821, la Expedición Libertadora del Perú se puso a las órdenes del argentino y el Gobierno chileno ordenó que Blanco desempeñara el cargo de Jefe de Estado Mayor General en Santiago. Después de la ocupación de Lima, Blanco se incorporó a la Escuadra como Contralmirante, y cuando aquel arribó a dicho sitio, no la encontró, pues se había producido el rompimiento entre Cochrane y San Martín. Este último le confirió el mando de la Escuadra peruana, que ocupó hasta 1823. Después, el bonaerense fue encargado por el Gobierno peruano como comisionado para el de Buenos Aires y finalizada esta misión, fue reclamado por el chileno para ejercer como Mayor General del Ejército hasta 1824. Ausente Cochrane, se le devolvió el mando de la Escuadra y se ascendió su grado al de Vicealmirante.²⁷³

Estos hechos no pasaron desapercibidos para algunos viajeros. Lafond de Lurcy señaló que en recompensa a su gran participación en la independencia de Chile y Perú, el Gobierno premió a Cochrane con una propiedad en la bahía de Valparaíso, pues “fue él quien destruyó la potencia marítima de la España en América del Sur, y esta potencia lo era todo entonces, porque las ciudades principales están situadas en el litoral, donde todos los socorros llegan por mar.”²⁷⁴ Predijo equivocadamente que el Lord no tendría un podio importante en la memoria chilena, “a causa de que los oficiales mercenarios o

²⁷¹ Id., p. 54.

²⁷² Id., pp. 54-55.

²⁷³ Vicuña Mackenna, *El Almirante don Manuel Blanco Encalada. Correspondencia de Blanco Encalada y otros chilenos eminentes con el Libertador*, op. cit., pp. 75-77.

²⁷⁴ Lafond de Lurcy, op. cit., p. 135.

auxiliares no adquieren jamás la misma gloria que los nacionales, sobre todo cuando es necesario pagar los servicios de aquéllos.²⁷⁵

El francés relató que, lamentablemente, el Comandante se ganó la mala voluntad de los jefes americanos, con quienes estuvo en desacuerdo muchas veces. Mostrando su franqueza y rudeza, consideró a San Martín falto de intelecto y lo encaró por sus decisiones poco acertadas. Sin embargo, los motivos que lo hicieron aceptar las propuestas del Gobierno de Brasil fueron otros, más importantes que sus conflictos personales. La salida de Cochrane se concretó el 16 de enero de 1823.

“Las dificultades que experimentó el almirante para obtener el pago de las tripulaciones de su escuadra; las ridículas acusaciones de que se servían para no pagarle a él y a sus oficiales los sueldos que habían tan legítimamente ganado; las negativas a darle la parte en las presas debidas por el gobierno; por fin, la injusticia que se demostraba, desconociendo sus eminentes servicios, tales fueron las causas verdaderas que lo obligaron a dejar Chile.”²⁷⁶

5. Continuación de las hostilidades

La lucha por la independencia continuaba por la presencia de reductos realistas en el territorio nacional y la reorganización de sus fuerzas en el resto de Sudamérica. En noviembre de 1824, apenas estuvo lista la primera división de la Escuadra, Blanco salió en dirección a la costa de Intermedios, lugar donde se reunirían todas las fuerzas de mar españolas, y esperó la llegada de la segunda división para atacarlas, lo que no se verificó. Aun así, el Vicealmirante hostilizó al enemigo dirigiéndose a Arica y Mollendo, lugares donde arrebató los víveres de la Armada hispana y destruyó los que no alcanzó a embarcar. Al enterarse del triunfo de Ayacucho, se dirigió al Callao y Bolívar le confirió el mando en Jefe de las Escuadras colombiana y peruana, que de acuerdo a sus órdenes, debían reunirse con la chilena. La fuerza americana capturó algunas lanchas del enemigo.²⁷⁷

A través de la consulta a los oficios de la Intendencia de Valparaíso, se puede constatar que la independencia aún no estaba totalmente asegurada para el territorio chileno. Esta situación era una preocupación latente para las autoridades de todo el país.

²⁷⁵ Id.

²⁷⁶ Lafond de Lurcy, op. cit., p. 136.

²⁷⁷ Vicuña Mackenna, *El Almirante don Manuel Blanco Encalada. Correspondencia de Blanco Encalada y otros chilenos eminentes con el Libertador*, op. cit., pp. 77-78.

El Capitán Maling, Comandante del navío de S.M.B. *Cambridge*, recibió en julio de 1825 un oficio de Quintanilla, que

“importa nada menos que la iniciativa de un acomodamiento con el Gobierno de Chile solicitado más o menos directamente por medio de un poder neutral; cuya idea corrobora el hecho de dirigirse al Jefe de las fuerzas británicas y no al de las francesas, cuando éstas en opinión del Gobernador Quintanilla deben tener más ligazón con el Gabinete de Madrid.”²⁷⁸

Maling expresó a Zenteno que la contestación a tal oficio sería informar, de acuerdo a las gacetas inglesas y las exitosas campañas de las colonias americanas, las malas condiciones que sufría la fuerza peninsular en Sudamérica. El extranjero y el Gobernador de Valparaíso creyeron que el Estado debía mandar “un enviado con las proposiciones que estime convenientes para un final acomodamiento sobre lo que el Capitán ofrece interponer sus oficios para con el Gobernador Quintanilla garantiendo además la ejecución de lo que se estipulare.”²⁷⁹

Sin embargo, según una comunicación sostenida entre Lance y Gyll, la Gaceta de París había anunciado la salida de varios barcos españoles desde Canarias con destino a América, noticia que circulaba en el puerto y que eventualmente podía llegar al Archipiélago. Ante esta situación, el marino afirmó que lo más conveniente era transportar al nuncio chileno y sus comunicaciones hacia el reducto realista en un buque de la Escuadra si no se disponía de otra nave, ya que “no sería extraño que si llegan a Quintanilla estos rumores les dé el crédito que no tienen, y continúe por más tiempo el Archipiélago en poder de los enemigos no sin riesgo de la República.”²⁸⁰

Zenteno sugirió que el barco más indicado para cumplir esta misión era el *Aquiles*. A su bordo, debía contar con el Capitán Postigo y algunos españoles por un motivo estratégico, pues “su vista no sólo sería una prueba incontestable de nuestra ventajosa situación sino un espectáculo que haría nacer en aquellos habitantes sentimientos enteramente opuestos a los errores con que los tiene alucinados la astuta política de Quintanilla.”²⁸¹ Estos hombres fueron tripulantes del bergantín cuando éste

²⁷⁸ José Ignacio Zenteno al Ministro de Relaciones Exteriores, 3 de julio de 1825. ANGIV, Vol. 4, s. f.

²⁷⁹ Id.

²⁸⁰ Id.

²⁸¹ José Ignacio Zenteno al Ministro de Relaciones Exteriores, 5 de julio de 1825. ANGIV, Vol. 4, s. f.

se hallaba en Chiloé. Además, el Gobernador solicitó pagas al navío para incentivar el servicio de los marinos, práctica común en la época. Zenteno indicó al Ministro de Relaciones Exteriores que los barcos menores de la Escuadra en buenas condiciones para dirigirse al Archipiélago eran “las corbetas Independencia y Chacabuco y los bergantines Galvarino y Aquiles...”²⁸² Sin embargo, todos carecían de más de dos tercios de su dotación, lo cual se solucionaría a través de un adelanto de sueldos “para dos pagas lo menos, pues conoce Vuestra Señoría la necesidad de mandar contenta una gente que va a país enemigo.”²⁸³

Sin embargo, el Gobierno manifestó a Zenteno que tenía recelos de enviar al *Aquiles*, porque su presencia en Chiloé suscitaría comentarios injustificados sobre su obtención por parte de Quintanilla,

“bien que sin ninguna justicia de su parte pues los españoles han sido los primeros en usar de estos medios en el discurso de la guerra como sucedió con el bergantín Potrillo, la goleta Cinco Hermanos que después llamaron Quintanilla con las fortalezas del Callao y en otros muchos casos...”²⁸⁴

El Gobernador del puerto señaló que la presencia de Maling a bordo del bergantín era más que necesaria, ya que sin él se faltaría a la neutralidad considerando que se mandó otra corbeta de guerra, llamada *Clerque*, con la respuesta del Capitán al Gobernador del Archipiélago. Además se dirigía a la zona otro bergantín francés, *L' Aigrette* enviado por el Almirante Rosamel, sin motivos claros, ante lo cual Zenteno manifestó que “es muy apreciable la solicitud con que nuestros amigos los ingleses tratan de descubrir unos arcanos que tal vez encierran nuevos y mayores males para la América.”²⁸⁵

El 21 de julio de 1825, O'Higgins se dirigió a don Hipólito Unanue, Presidente del Consejo de Gobierno, para señalar que el puerto de San Carlos había prestado descanso y servido como escala a los buques españoles, fomentando la piratería y el corso mientras el comercio de las costas de Chile era aniquilado. El ex Director se preguntó si el Gobierno de Perú podía conciliar la cooperación del de Chile en la

²⁸² José Ignacio Zenteno al Ministro de Relaciones Exteriores, 7 de julio de 1825. ANGIV, Vol. 4, s. f.

²⁸³ Id.

²⁸⁴ José Ignacio Zenteno al Ministro de Relaciones Exteriores, 12 de julio de 1825. ANGIV, Vol. 4, s.f

²⁸⁵ Id.

expedición a Chiloé, o si en caso de que faltara esta combinación lo verificaría por sí sólo el de Perú, opinando que la opción más conveniente al país era la segunda.

Seis meses más tarde, luego de las batallas de Pudeto y Bellavista, la estrategia chilena frente al último fortín realista tuvo por resultado la firma del Tratado de Tantauco, ratificado por Freire y Quintanilla, que declaró la incorporación de Chiloé a la República de Chile. Como Jefe de la Escuadra, Blanco penetró a bordo del *Aquiles* en la bahía de Ancud, resultando ileso al ataque de las balas de cañón, las cuales derribaron los palos del buque.

Después que se obtuvo totalmente la independencia del país, gracias a la destrucción del último reducto español, la Escuadra chilena cesó sus incursiones bélicas y fue desarmada, a causa del gran costo que implicaba su mantención. Sin embargo, sus labores se reanudaron en 1836, a causa de la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana. En 1837, el Gobierno chileno envió a Perú una expedición militar, nombrando al Vicealmirante Blanco General en Jefe. Aquella zarpó a Arica, en combinación con los emigrados peruanos Castilla, Vivanco, Lafuente, Torrico y el coronel López. Como el prefecto de Tacna faltó a sus compromisos, la empresa fracasó a causa de una falla en la base de sus operaciones, Moquegua, que era el flanco del ejército de Santa Cruz.

El General ingresó engañado a Arequipa, región donde se interponen inmensos arenales a la costa. El ejército chileno estuvo completamente perdido, porque Santa Cruz rodeó al puñado de soldados con seis mil de sus mejores tropas. Si el Protector de la Confederación no hubiese estado desde un comienzo en Socabaya de manera resuelta y decidida por la paz con Chile (1834), como Portales estuvo en aquél sitio por la guerra a todo trance con Santa Cruz, la milicia nacional habría muerto de hambre, miseria y fiebre en el asedio de arena y bayonetas. Blanco se esforzó por sucumbir con gloria, y como respuesta a sus salidas del cuartel general, las huestes de Bolivia se replegaron sobre las crestas sin disparar. Dicha consigna de guerra era realmente de paz. El bonaerense envió en vano un cartel de desafío al General Cerdeña, quien comandaba las tropas bolivianas, para pelear en la pampa de Arequipa y ofreciendo ventaja en número, posición y viento al enemigo, ya que los chilenos morían de cólera. En consecuencia, se acordaron los pactos de Paucarpata para salvarlos, tratado que tuvo un mal recibimiento

en Chile, desde una perspectiva política. Blanco renunció al mando ante un Consejo de Guerra el 31 de diciembre.²⁸⁶

En 1837, el coronel Vidarre, perteneciente al regimiento Maipo, enterado de las duras condenas a admirables militares liberales y contrario a la guerra contra la Confederación, decidió capturar a Portales cuando éste se dirigía a Quillota a hacer revista a su tropa, que lo apoyó en su acometido. Camino a Valparaíso, él y sus hombres fueron atacados por el batallón Valdivia, durante el cual se fusiló a Portales en un acto de desesperación. Los insurrectos fueron derrotados en el Cerro Barón, siendo rápidamente juzgados y castigados.²⁸⁷ Una de las comunicaciones relativas a este suceso, fue la que Cavareda recibió del Gobierno, la cual ordenaba que el batallón Valdivia se dirigiera a Santiago y que los barcos de la Armada, luego de prepararse para una eventual invasión a Valparaíso, zarparan con destino a Talcahuano. El Gobernador respondió al Ministro del Interior que la primera disposición no podía cumplirse, y sobre la segunda, recomendó que en caso de que los rebeldes llegaran al puerto, era conveniente que quedaran algunos buques para evitar su fuga. Agregó que

“en los buques de guerra se han embarcado a más de las municiones, pertrechos y armamento que se ha creído necesario 2.500 vestuarios, el parque de artillería que debía llevar el Ejército Restaurador, una cantidad de tabaco, cuyo valor a precios de Estanco no bajará de 40 mil pesos y además los pagarés de Aduana y Estanco con el dinero efectivo que existía en estas oficinas y en la de correos.”²⁸⁸

Blanco Encalada informó al Gobierno que él, junto a guardias cívicas y al Batallón Valdivia, hizo retroceder a la columna de sublevados que venían desde Quillota. Cavareda sugirió al Canciller unir las tropas porteñas y santiaguinas para acabar con los revolucionarios en Melipilla o San Francisco del Monte. Si éstos llegaban a la Capital, enviaría al Batallón Valdivia, el Ejército de Húsares de Junín y algunos cívicos, aclarando que

²⁸⁶ Vicuña Mackenna, *El Almirante don Manuel Blanco Encalada. Correspondencia de Blanco Encalada y otros chilenos eminentes con el Libertador*, op. cit., pp. 36, 39-41, 63 y 191-192.

²⁸⁷ Gabriel Salazar, *Construcción de Estado en Chile (1800-1837)* (Editorial Sudamericana, 2005), pp. 404, 405, 408 y 409.

²⁸⁸ Ramón Cavareda al Ministro del Interior, 5 de junio de 1837. ANGIV, Vol. 4, s. f.

“el Señor General Blanco que ayer estuvo conmigo a la cabeza de las fuerzas que existen en esta plaza, quede desde esta fecha encargado del mando de ellas, reservándome yo las atribuciones que como Gobernador y Comandante General de Marina me competen.”²⁸⁹

6. Disponibilidad de buques en la Armada realista y la Escuadra chilena

La conservación y mantención de los barcos existentes desde la época colonial y la adquisición de nuevas naves al iniciarse las Guerras de Independencia, no fue una tarea fácil para ninguno de los bandos beligerantes. En España, desde 1805, la carencia de disponibilidades de la Real Armada obligó a Madrid a traspasar la responsabilidad de la defensa de la costa Pacífico a los virreyes peruanos, pero sin asignarles los recursos necesarios. Abascal operaba con la fragata *Astrea* y la corbeta *Castor* y cuando se produjeron las primeras manifestaciones de rebeldía, logró que los comerciantes limeños afectados por la declaración de comercio irrestricta de los insurgentes chilenos, aportaran con la creación de una Escuadra. En 1810, la Marina Real del Perú contaba con los navíos *Mercurio* y *San Pedro de Alcántara*, pero no tenían las condiciones militares adecuadas, por lo cual se optó por el sistema de fortificaciones para la defensa de la costa, principalmente en el Callao, Valdivia y Chiloé. Sin embargo, tampoco sirvieron como apoyo para las expediciones restauradoras, resultando ineficientes en el control y dominio del mar cuando surgieron las fuerzas navales insurgentes. A comienzos de 1814, las fuerzas del apostadero del Callao eran la corbeta *Castor*, desarmada y convertida en urca; *Peruano*, despojado; *Sebastiana*, venida de Europa; cuatro lanchas cañoneras; dos botes de fuerza indefensos; un lanchón forrado en cobre para el auxilio marineró y militar; y el bergantín *Potrillo* en la costa de Arauco.

Cuando Carrera se dirigía al sur desde Santiago, el Cabildo propuso al Gobernador de Valparaíso la organización de una Escuadra. Lastra arrendó la fragata *Perla* y compró el bergantín *Potrillo*, ambos de pabellón estadounidense, y se los armó

²⁸⁹ Id.

con artillería. La tripulación de 90 hombres incluyó 23 norteamericanos e ingleses. Su objetivo era evitar el bloqueo del puerto por la fragata *Javiere* o *Warren* y recuperar Talcahuano amenazando a las tropas de Pareja por mar. Por esos días, arribó la fragata mercante portuguesa *San José de la Fama* con la intención de cargar trigo para semillas, las cuales se encontraban escasas en Inglaterra. El Gobierno chileno quiso sumarla a la flotilla, y ante la negativa del Capitán, Lastra requisó sus cañones para armar a la *Perla* y al *Potrillo*.²⁹⁰ Johnston entregó detalles sobre los cañones, capitanes y tripulación de estas nuevas adquisiciones.

“Se armó inmediatamente *La Perla* con veintidós cañones largos de a doce y con dos de a veinticuatro libras, y se confió su mando a don José Vicente Barba, chileno. El *Potrillo* montaba ocho cañones largos de a doce, diez cortos, de hierro, de nueve libras, y dos de a seis y dos pedreros... El mando de este buque se dio a Mr. Edward Barnewall, que había sido antes su segundo jefe, poniendo también a sus órdenes *La Perla*. Ésta estaba tripulada por ciento veinte hombres.”²⁹¹

La arremetida chilena que se emprendió en Valparaíso con esta pequeña flota no tuvo buenos resultados y el ánimo por crear una Escuadra se abandonó hasta 1817. Después de la victoria chilena en la batalla de Chacabuco, las fuerzas realistas se reestructuraron en Concepción y Talcahuano bajo la jefatura del brigadier Ordóñez. Mientras eso sucedía, se afianzó la cooperación chileno-argentina para la lucha contra el enemigo. Antes de partir a Buenos Aires, San Martín acordó con O’Higgins enviar a Inglaterra a José Antonio Álvarez Condarco para la obtención de buques y armas destinados a la campaña de Lima. Ya en Argentina, San Martín se contactó con el Director Supremo Pueyrredón, quien estaba convencido de que una escuadra tripulada con oficiales y marineros fogueados era imprescindible para el triunfo. Se comisionó a Manuel Hermenegildo de Aguirre, mercader porteño, para mandar construir dos fragatas de 24 cañones, estando autorizado para comprarlas si se encontraban en venta, y se le dieron credenciales de agente confidencial ante los Estados Unidos. También fue portador de 25 patentes de corso extendidas por el Gobierno de Chile y otras dadas por

²⁹⁰ Vázquez de Acuña, op. cit., pp. 377 y 380.

²⁹¹ Burr Johnston, op. cit., pp. 111-112.

el de Buenos Aires, para concederlas a barcos de la Unión, que autorizaban la venta de las mercancías capturadas en los puertos de ambas Repúblicas. Además, San Martín realizó un contrato con George Green, proveedor de armas del ejército de Buenos Aires, ofreciéndole una comisión del 25% del valor de compra de cualquier nave de guerra que aportase desde Norteamérica, cuyos oficiales y marineros pasarían a integrar la Armada de Chile con el grado y sueldo que gozasen al momento del alistamiento. Aguirre ordenó erigir dos corbetas de 36 cañones, que bautizó como *Horacio* y *Curacio*, con las que llegó a Buenos Aires a fines de 1818, sin artillería y con deudas. El Capitán Skinner se fugó con la primera y la otra pasó a formar parte de la Marina chilena a mediados de 1819 bajo el nombre de *Independencia*.

Después que la Corte supo de la ocupación de Chile, se autorizó al Virrey para quedarse con las fragatas *Venganza* y *Potrillo* y comprar otros buques. A comienzos de 1817, la Armada española estaba formada por las fragatas *Venganza*, *Esmeralda*, *Moctezuma*, *Vigarreña*, *Castilla* y *Veloz Pasajera*; las corbetas *Sebastiana* y *Resolución*; los bergantines *Pezuela*, *Potrillo*, *El Ángel*, *Palafox*, *Margarita*, *Justiniano*, *Cantón* y *Candelaria*. Meses antes, se preparó en España una expedición convoyada por la fragata *Esmeralda*, la que por Real Orden debía escoltar a los barcos mercantes que transportaban tropas a las costas americanas del Pacífico Sur, llamados *San José*, *Reina de los Ángeles*, *San Juan*, *Castillo*, *Primorosa Mariana* y *Perla*. El primero que llegó al Callao fue el mercante *Tagle* en agosto, seguido de los demás navíos en septiembre. El *Potrillo* y el *Pezuela*, buques bloqueadores de Valparaíso, también recalaron en el puerto peruano, al igual que la *Sebastiana*, todos por falta de víveres, los cuales fueron surtidos en los buques *Candelaria*, *Justiniano* y *Veloz Pasajera*, con destino a Talcahuano. Además, el Virrey y el Comandante del Callao ordenaron artillar otros mercantes para incrementar las defensas, entre ellos las fragatas *Tagle* y *Cleopatra*, para que vigilaran la zona donde circulaba el corsario insurgente *Chacabuco*, que había sorprendido al correo realista *Abascal* en Paita.

El Virrey organizó un ejército al mando de Mariano Osorio para la recuperación de Chile. El embarque de la expedición y su Comandante se realizó en el Callao desde diciembre de 1817, en nueve barcos mercantes arrendados por *Pezuela*, siendo convoyados por la *Esmeralda*. Rafael Beltrán y Pedro Nolasco de Chopitea, socios y agentes en Chile, equiparon la flotilla según un contrato con diez comerciantes que

prestaron trescientos mil pesos, bajo condiciones ventajosas para ellos si el Reino era reconquistado nuevamente. La flota estaba formada por la fragata de guerra *Esmeralda*, los navíos mercantes fletados *Águila*, *Milagro* y *San Juan Bautista* y las fragatas comerciales *Gobernadora*, *Comercio*, *Presidenta*, *Castilla* y *Vigarreña*. El Comandante de la Escuadra bloqueadora, Capitán Tomás Blanco Cabrera, reguló el abastecimiento de víveres. La excursión llegó a Talcahuano en enero de 1818.²⁹²

Durante la Patria Vieja, el Gobierno chileno constató que el dominio del mar permitía el buen curso de la guerra en tierra. Entre 1818 y 1819, éste otorgó una gran cantidad de patentes de corso, para contar con unidades navales autofinanciables que acabaran con el poder naval español mientras se preparaba una auténtica flota de guerra. La iniciativa generó una escasez crítica de nuevas naves y la carencia igualmente grave de tripulaciones para operar los buques de guerra. Antes del zarpe de la primera Escuadra hacia el Perú, el Estado embargó todas las embarcaciones mayores y menores, incluyendo las que ostentaban la bandera de Buenos Aires, para que fueran alistadas en la expedición que se gestaba desde 1818. A causa del gran número de barcos comerciales en corso y la constante falta de medios, era recurrente que la autoridad naval no dispusiera de suficientes navíos para el transporte de tropas y víveres. Como solución, el Ministerio de Marina arrendó navíos mercantes, generalmente de tercera bandera y pertenecientes a comerciantes extranjeros residentes en el país, que fue una práctica común basada en la conveniencia económica de la operación y el compromiso de los armadores foráneos con la causa independentista. Sin embargo, no siempre se dispuso de suficientes embarcaciones.²⁹³

Hacia 1817, Chile contaba con los barcos *Águila* y *Araucano*, antiguos y en mal estado. Como se carecía de embarcaciones menores para el servicio de los buques capturados, el Gobierno de Santiago ordenó comprar dos lanchas a dos balleneros que habían anclado en Valparaíso. El Capitán de la *Nueva Zelandia* vendió uno de sus botes por noventa y dos pesos; mientras que el consignatario Santiago Menderson, de la *Williams*, ofreció una lancha en doscientos pesos. El Comandante Alvarado recomendó al Gobierno de Santiago comprar un pequeño barco que los acaudalados negociantes

²⁹² Vázquez de Acuña, op. cit., pp. 394-398.

²⁹³ Guzmán, op. cit., pp. 52-53.

Chopitea estaban construyendo en el astillero de Nueva Bilbao (actual Constitución). La obra era dirigida por el constructor Simón Barrios, al tiempo que en Valparaíso Juan de Arana, colega del primero, realizaba las instalaciones pertinentes.

La escuadrilla independiente, que los buques bloqueadores mantenían en un ocio forzado en la bahía de Valparaíso, se apertrechaba lentamente con los artículos navales que llegaban a lomo de mula o en lentas carretas desde el pie de la cordillera y de Buenos Aires, al igual que las armas y las tripulaciones de las naves de comercio, que lograban entrar gracias a la poca vigilancia de los marinos peninsulares. Desde septiembre, la flotilla contó con el auxilio del barquichuelo de los Chopitea, llamado *Fortunata*, que arribó a Valparaíso transportando a su constructor, el señor Barrios. La goleta fue armada en guerra y al mes siguiente, al mando de don Santiago Hunet, atacó a la *Venganza*, aflojándola en popa.

El comercio extranjero vio como un aliciente a sus negocios el triunfo chileno del 5 de abril de 1818. Auxilió la compra de un gran *indiaman* llamado la *Windham*, buque armado en guerra conducido desde Londres por su Capitán y dueño para negociarlo a la gruesa ventura. Este barco era muy fuerte y velero. Recibió el nombre de *Lautaro*, en homenaje al indio libertado y a la temida y cautelosa *Logia Lautarina*, que imperaba en Chile y el Plata en ese entonces. Desde ese momento, los chilenos disponían de los buques *Lautaro*, *Águila*, *Araucano* y las lanchas cañoneras fabricadas en el Maule. Los buques bloqueadores eran la *Esmeralda*, de cuarenta y cuatro cañones y comandada por el Capitán Coig, y el *Pezuela*, de dieciséis, liderada por Bañuelos. La corbeta *Coquimbo* fue nombrada después la *Chacabuco* y el *Columbia* como el *Araucano*. La primera, de construcción inglesa, se compró para corsario por los patriotas coquimbanos y recomendada al Gobierno por el Comandante de Marina. El segundo era un poderoso bergantín norteamericano, traído desde Nueva York por su Capitán y propietario Carlos Wooster, quien fue más tarde Contralmirante de la Escuadra chilena.²⁹⁴

Por 1818, la Escuadra de Chile fue reforzada con el barco *Cumberland* - rebautizado *San Martín* - del que Wilkinson fue nombrado su Capitán y Blanco Encalada el Comodoro. Los detalles entregados por el comerciante inglés Haigh y otros viajeros permiten conocer cómo fueron los primeros pasos de la Armada nacional.

²⁹⁴ Vicuña Mackenna, *Los pañales de la Marina nacional*, op. cit., pp. 25-27, 34-35, 43-44 y 61-62.

“La escuadra chilena que por entonces estaba en su infancia, recibió pronto un refuerzo con la llegada del *Cumberland*, buque del comercio de Oriente, comprado por el Ministro de Chile señor Irisarri. Era un barco muy hermoso de mil doscientas toneladas y dotado de una buena batería, que se rebautizó con el nombre de *San Martín*, bajo el mando del capitán Wilkinson. Un norteamericano, Mr. Higginson, fue nombrado comodoro en consideración a su talento naval, pero como tenía más de sesenta años de edad, renunció luego al cargo, y en su lugar se llamó al coronel Blanco Cicerone Encalada, que en otro tiempo había sido guardiamarina en la escuadra española.”²⁹⁵

Nueve años más tarde, Poeppig señaló que la Escuadra estuvo dotada de cinco barcos, pero que después constó solamente del bergantín *Aquiles*, de 22 cañones, y de un bergantín-goleta de cuatro carenadas. En la nueva República, según el alemán,

“se ha llegado recientemente de nuevo a la convicción de que un Estado costanero como Chile no debe permanecer sin un poder marítimo, y se tiene el propósito de emplear los primeros excedentes que se obtengan en las finanzas para adquirir algunos buques de guerra.”²⁹⁶

El *Aquiles* originalmente formaba parte de la Escuadra española. Después de pasar por las costas occidentales de América, junto al *Asia*, rumbo a Manila, la tripulación se rebeló, pues la mayoría eran prisioneros patriotas que habían sido enrolados a la fuerza. Luego de recalar en California, el *Asia* fue dejado en Acapulco y el *Aquiles* en Valparaíso. El bergantín de Burdeos fue puesto al mando del Capitán Wooster, quien fue transbordado desde el *Lautaro*.²⁹⁷ Bladh se refirió a los avances de la Escuadra en 1828, caracterizándola como “bastante considerable por su número, aunque compuesta de naves viejas, parte presas a los españoles, partes compradas a un precio bajo a los comerciantes.”²⁹⁸ Continuó señalando que “la flota consistía de un bergantín de guerra, *Aquiles*, y una goleta, *Mapocho*, los cuales ya estaban muy postrados por su edad y por descuido.”²⁹⁹ Además, el nórdico mencionó que el transporte de dinero era efectuado por naves de guerra foráneas y no chilenas por la poca seguridad del océano,

²⁹⁵ Haigh, op. cit., pp. 121-122.

²⁹⁶ Poeppig, op. cit., p. 216.

²⁹⁷ Vowell, op. cit., 189-193.

²⁹⁸ Bladh, op. cit., p. 22.

²⁹⁹ Id.

lo que implicaba que “todas las remesas de dinero entre los puertos tuvieran que ser postergadas por largo tiempo...”³⁰⁰

Los volúmenes de la Intendencia de Valparaíso mencionan qué arreglos necesitaban los barcos chilenos que eran constantemente operativos. En 1826, desde el bergantín *Aquiles*, Wooster enumeró varias medidas conducentes a prevenir daños en las fragatas *Lautaro* y *Doris* durante la estación invernal. Las prevenciones del marino eran adecuadas si se considera el escaso número de embarcaciones disponibles en la Escuadra. Indicó al Comandante General del Departamento de Mar que las cuatro precauciones eran la provisión de un virador de cabrestante para los dos barcos, “para en el caso de una urgencia o circunstancia imprevista poder virar o arriar sus cables con facilidad y sin embarazo”; el cierre y sello de las escotillas con tablas y alquitranada, “a fin de impedir se penetre el agua de las lluvias a las bodegas y entre [fuentes]”; cien toneladas de lastre para la *Doris*, pues “de este modo quedaría en más sosiego la fragata en caso de temporal... y teniendo por consiguiente menos movimiento disminuiría considerablemente la fuerza que hace en sus amarras, y por esto, el riesgo de cortarlas”; y el urgente aumento de la dotación del *Aquiles* a 135 hombres para que éstos socorrieran a cualquiera de los dos navíos durante una emergencia, ya que

“la tripulación del *Aquiles* (como es sabido a Vuestra Señoría), en el evento de incidentes desgraciados, es escasamente adecuada para su propia maniobra y conservación: por esto, repito, su auxilio en tales circunstancias sería obviamente un equivalente a ninguno.”³⁰¹

7. El corso: un brazo auxiliar para la guerra en el mar

La falta de barcos durante la lucha por la Independencia fue una constante para Chile y la Península, que ambos bandos intentaron resolver a través del corso. Éste se define como la actividad naval realizada por particulares en tiempo de guerra o represalias, con la autorización y supervisión del Estado y sujeta a un régimen jurídico específico. En España, los corsarios fueron importantes por la escasez del erario que impedía el aumento regular de la Real Armada; mientras que para los Estados

³⁰⁰ Id.

³⁰¹ W. Wooster al Comandante General del Departamento de Marina, 8 de abril de 1826. ANGIIV, Vol. 2, s. f.

independientes en formación, su inopia fiscal incentivó el uso de aquéllos. Los corsarios que actuaron bajo bandera española en América se concentraron en la represión del contrabando, convirtiéndose en un brazo auxiliar de la Marina de guerra hispana. Su campo de acción fue principalmente el Caribe, seguido del Atlántico meridional y ocasionalmente las aguas americanas del Pacífico. Pese a que el corso se extendió en el siglo XVIII, no pudo oponerse a la complicidad de los propios vasallos con los contrabandistas para burlar el monopolio y proveerse de bienes que no llegaban legalmente o que lo hacían a sumas elevadas. Aunque esta situación mejoró con la liberalización del comercio a fines de aquel siglo, los puertos no estuvieron abiertos a la plena libertad mercantil y las juntas de gobierno surgidas en 1810 que lo decretaron no fueron reconocidas por la Corona. Las prohibiciones continuaron vigentes y el comercio siguió siendo considerado contrabando, es decir, estaba sujeto a la normativa que convertía en buena presa a los barcos mercantes que la violaban.

Cuando la Primera Junta de Gobierno chilena declaró la apertura de los puertos del Reino al comercio mundial, el Virrey reaccionó convirtiendo en corsarios a su servicio a aquellos barcos contrabandistas que antes había ordenado perseguir. Pero, después de las experiencias sufridas con la *Essex* y la flotilla de Brown, no se armaron nuevos corsarios en el Virreinato por parte de los realistas. En el bando insurgente peruano no hubo corsarios, aunque en abril de 1822, se dictó un *Reglamento Provisional de Presas* aprobado por el Supremo delegado del Perú Marqués de Torre Tagle, quien otorgó otro *Reglamento Provisional de Distribución de Presas* en junio del mismo año.

El corso insurrecto comenzó antes que el realista. Menguada la potencia naval de la Monarquía, sólo ocupó corsarios para perseguir a los contrabandistas en el cuadrante del Océano Pacífico. Cuando aparecieron corsarios al servicio de la independencia, lo que gestó un nuevo tipo de guerra naval, España defendió su posición a través de buques de guerra o mercantes armados, sometidos a los oficiales y a la organización de la Real Armada, o bien, mediante la concesión de patentes de corso a armadores interesados. La práctica en materia de presas, aplicada tanto a los corsarios como a la Escuadra nacional, siguió la *Recopilación de Leyes de Indias* hasta la dictación del *Reglamento Provisional de Corso* de noviembre de 1817, cuyas normas sobre la constitución del Tribunal y el procedimiento fueron modificadas por un Senado consulto en 1821. Chile adoptó el sistema inglés aplicado también a la distribución de presas y al

comportamiento de los corsarios. Los bienes aprehendidos y declarados “buenas presas” eran adjudicados entre los secuestradores y el Estado. La totalidad del botín correspondía a aquéllos cuando apresaban barcos de guerra, y el 50% en caso de que fuesen navíos mercantes, mientras la otra mitad pertenecía al Estado, y de dicha parte, se dedujo un sexto y más tarde un décimo para el Director Supremo. En enero de 1819, a partir de bloqueo del Callao efectuado por Cochrane, los corsarios rebeldes arruinaron el comercio hispano en el Pacífico, pues la Escuadra virreinal se refugió al abrigo de los fuertes y no se atrevió a actuar. Los osados navegantes ampliaron su radio de acción al norte de Guayaquil cuando escasearon las presas al sur de la línea del Ecuador, llegando incluso hasta el litoral mexicano y al archipiélago filipino. El Virrey autorizó a naves extranjeras para desarrollar el comercio ultramarino, ya que quedaban cubiertos por sus banderas neutrales. Desde 1821 a 1825, los realistas verificaron incursiones corsarias con mucho éxito; y luego de finalizado el dominio de la Monarquía en 1826, ondeó en los mares el emblema español.

La *Fortuna* fue el primer corsario chileno, el que no pasó desapercibido para los atentos viajeros.³⁰² Haigh narró extensamente la asombrosa historia de arrojó y de éxito que la envuelve. Veinticinco hombres trotamundos y revoltosos, de nacionalidad inglesa y norteamericana, recorrieron la costa hasta el Perú buscando emociones en una pobre goleta liderados por el Capitán escocés Guillermo Mackay. Con grandes esfuerzos, compraron provisiones para una empresa y zarparon desde Valparaíso cuando todos los preparativos estuvieron listos. El inglés relató impresionado lo que les sucedió a estos hombres, que retornaron al puerto en un gran navío, *El Mercurio*, un barco español de 400 toneladas y con un cargamento avaluado en 300 mil pesos, que fue comprado por el Gobierno chileno. Dicho navío fue capturado en Arica.

“Concibiendo al punto su plan, esperaron la noche y, en botes con remos forrados para no hacer ruido, deslizáronse silenciosamente por la orilla y, tan de súbito abordaron el buque, que el guardia fue tomado por sorpresa y la tripulación, después de una débil resistencia en que murieron algunos españoles, bajaron voluntariamente al bote o saltaron al agua ganando la orilla a nado... Los asaltantes cortaron entonces los cables de amarra y

³⁰² Vázquez de Acuña, op. cit., pp. 401, 403, 405, 406 y 408. Los marineros chilenos, al momento de embarcarse, solían vender por sumas inferiores a cincuenta pesos la parte de presa que les cupiera en futuros combates. Vicuña Mackenna. *Los pañales de la Marina nacional*, op. cit., p. 38.

sacaron el barco de la línea de las baterías que, con la alarma dada habían abierto ya un nutrido fuego. Un momento después estaba en salvo y navegaba mar afuera.”³⁰³

Haigh, a través de su agente en Valparaíso, se enteró que Mackay deseaba comprar su barco para armarlo en corso. Escribió orgulloso que su buque “era admirablemente apto para un filibustero, por su rapidez y por tener troneras para doce cañones.”³⁰⁴ Indicó que con Mackay “arreglamos el precio en 18.000 pesos, por la cual suma hice la venta con gran provecho de sus propietarios, pues se realizaba una ganancia de casi tres veces el precio pagado en Londres por el buque, pocos meses antes.”³⁰⁵ La *Catalina* pasó a ser *La Fortuna* y su bandera británica fue cambiada por la chilena. Dicho corsario fue el emisario que condujo a Chile la primera noticia sobre la expedición peninsular que luego fue derrotada en Maipú.³⁰⁶

Chile armó naves corsarias hasta el 11 de agosto de 1818, fecha en que se abolió el corso por particulares. En ese instante, el país contaba con diez barcos que operaban desde Nueva Granada hasta el sur del Pacífico. Después de la disolución, sólo *La Rosa de Los Andes*, al mando de Illingworth, continuó efectuando el corso. Durante el predominio de los corsarios chilenos, los mercantes apresados por éstos fueron muchos. Luego de la promulgación del Reglamento de Comisos, el 28 de junio de 1820, O’Higgins dejó de ejercer la función judicial de Juez de Presas que le había estado reservada, recayendo ésta en el Contador Mayor. Por tanto, para el Director Supremo quedó vedado solicitar la parte de presas que recibía, correspondiente a un sexto. El 1º de septiembre de aquel año, el Ministro Rodríguez Aldea pidió al Senado que se le asignase a O’Higgins la sexta parte de cada botín, pero en calidad de Almirante General de la Escuadra, sin recibir respuesta de la Cámara. El funcionario insistió el 14 de junio de 1821, esta vez con un oficio del Regente que incluía una representación documentada del Tribunal Mayor de Cuentas, pero el Parlamento rechazó nuevamente la pretensión. El 5 de febrero de 1822, el Contador Mayor Rafael Correa de Saa intervino en favor del héroe de Maipú, pidiendo que se le asignara a éste un décimo de las capturas, porcentaje que correspondía al Almirante General según la Real Cédula de 1807. Sin embargo,

³⁰³ Haigh. op. cit., p. 65.

³⁰⁴ Op. cit., p. 69.

³⁰⁵ Id.

³⁰⁶ Vicuña Mackenna, *Los pañales de la Marina nacional*, op. cit., p. 39.

como al Supremo Director le estaba prohibido recibir dineros extras aparte de su sueldo, según el artículo 3º del título 4º, capítulo 1º de la Constitución de 1818, Correa de Saa argumentó que esa disposición estaba limitada y contraída a aquel empleo y no al de Almirante, creado después del estatuto. El 8 de febrero de 1822, el Senado aprobó la proposición ordenando que O'Higgins, en su calidad de máxima autoridad de la Marina, recibiese la décima parte de las cazas que aquella hiciese.³⁰⁷

8. Capitanes, oficiales y marineros: Victorias, sufrimientos y crímenes

El carácter de los marinos de la Escuadra chilena fue forjado por las duras condiciones de vida de a bordo y las grandes batallas que emprendieron para conseguir la independencia chilena y peruana. Si bien las referencias de los viajeros, comandantes y autoridades porteñas sobre hombres de mar destacados y valiosos para la Armada son varias, en los diarios, comunicados y cartas también abundan los testimonios que dan cuenta sobre el sufrimiento y las injusticias que recaían sobre los marineros. Estos males desembocaron en un pésimo comportamiento y en la desobediencia tanto a bordo como en tierra, poniendo en aprietos a sus superiores y a los representantes del Estado.

Los viajeros extranjeros dejaron espacio en sus diarios para referirse a los marinos compatriotas que gozaban de un gran mérito y distinción. Lafond de Lurcy conoció a los oficiales de la Marina Militar gracias a su rol de Encargado de Negocios durante los primeros años de independencia en Chile y Perú. Entre estos hombres, el Almirante Mackau, su barco y sus marinos eran, según el francés, dignos de mención:

“En la época a que me refiero, el señor barón de Mackau mandaba una hermosa fragata, la *Clorinda*, cuyo aspecto y condiciones, admirados por la marina inglesa, hacían honor a su comandante y a nuestro pabellón. No he visto nunca una tripulación más hermosa; se componía de hombres escogidos, todos de veinticinco a treinta años y a los que nada habría sido capaz de hacer retroceder.”³⁰⁸

³⁰⁷ Vázquez de Acuña, op. cit., pp. 414-416.

³⁰⁸ Lafond de Lurcy, op. cit., p. 87.

El Almirante, quien también comandó la corbeta *Pomone*, fue nombrado Ministro de Marina. Luego de la aceptación del cargo, surgieron voces de apoyo y descontento, no por la nacionalidad del nuevo funcionario, sino que por ciertos errores en su proceder. Lurcy reconoció que “algunos le reprochan, en verdad, el tratado de la Plata, pero no pueden dejar de reconocer en él hábito de los negocios y un carácter de lo más honorable y distinguido.”³⁰⁹ Otro hombre destacado por el galo fue el Contralmirante Rosamel, que recibió el cargo de Comandante en Jefe de la Estación francesa en América del Sur. Su misión consistió en proteger los intereses de sus compatriotas, pues circulaban fuertes rumores de que su nación continuaba apoyando la causa española.

“Los diarios ingleses presentaban constantemente a la Francia armando en sus puertos escuadras destinadas a llevar a América las tropas que debían hacerla volver bajo la dominación del rey de España. El fin evidente de estos rumores mentirosos era perjudicar las relaciones comerciales de Francia en América del Sur; pero como podían comprometer también la vida y los intereses de los franceses establecidos en las colonias españolas, el gobierno comprendió que era indispensable asegurarles una protección eficaz.”³¹⁰

En noviembre de 1818, un destacado político y marino británico llegó a Valparaíso a bordo de la *Rosa*, para recibir el mando de la naciente Escuadra de Chile. Lord Cochrane había luchado brillantemente en las guerras de la Revolución Francesa, ganándose el apodo de “el lobo de los mares” y se desempeñó como Diputado *whig* en la Cámara de los Comunes. Conflictos de diversa índole lo inclinaron a aceptar la oferta de Chile. Sin embargo, según Haigh, en su ascenso “se suscitó una opción contraria a la admisión de un almirante extranjero...” y “San Martín dio término al asunto insistiendo para que Cochrane obtuviese el comando.”³¹¹

En agosto de 1818, las graduaciones de Capitán de primera y segunda clase fueron remplazadas por las de Capitán de navío y de fragata, mientras que los tenientes primeros pasaron a ser Capitanes de corbeta. En diciembre, luego de la llegada de Lord Cochrane a Chile, se suprimió el grado de Almirante de la Escuadra y se crearon los cargos de Vicealmirante y Contralmirante. El puesto de Almirante perteneció, así como

³⁰⁹ Id.

³¹⁰ Lafond de Lurcy, op. cit., p. 91.

³¹¹ Haigh, op. cit., pp. 132-133.

el de Generalísimo, al Presidente de la República, quien de acuerdo a la Constitución, comandaba las fuerzas de mar y tierra.³¹²

Los comunicados de la Intendencia de Valparaíso también dejaron constancia de personas valiosas para la Armada, años después de conseguida la Independencia. A principios de 1835, Cavareda envió a Santiago unos escritos de la Municipalidad referidos a la idoneidad de un destacado piloto de guerra, don Domingo Salamanca, para ejercer la enseñanza en la Escuela Náutica, “considerándosele como embarcado para los efectos del sueldo, emolumentos, y privilegios de su clase.”³¹³ Dicha institución fue fundada en 1818 para la formación de los futuros oficiales de la Escuadra. Cavareda señaló que

“habiendo presenciado inmediatamente los exámenes rendidos por los alumnos de la Escuela Náutica, he tocado por decirlo así, los rápidos progresos que han hecho en este ramo de educación, habiendo contribuido, no en poco, a este resultado la feliz cooperación del expresado Salamanca...”³¹⁴

Melgarejo informó en 1840 a los médicos de Valparaíso que en Chiloé se había propagado una epidemia y consultó quien se ofrecía a ir al Archipiélago a socorrer a la población. Sólo un doctor, llamado Francisco Minnis, respondió al llamado del Gobernador, con la condición de que se le pagaran cien pesos mensuales y se le dieran tres meses adelantados. El Gobernador opinó que

“este facultativo ha servido con honradez en la Escuadra y últimamente en el hospital militar provisorio que se estableció en esta Ciudad a la llegada del Ejército Restaurador, reuniendo la circunstancia de haber estado en Chiloé por algún tiempo ejerciendo su profesión.”³¹⁵

Los marinos de la joven Escuadra nacional fueron víctimas de asesinato, violencia física, enfermedades y carencias, sufrimientos que fueron constatados por varios de sus contemporáneos. Un consternado Miers mencionó el atentado hacia un teniente connacional perteneciente a la Armada, instigado nada menos que por la

³¹² Vicuña Mackenna, *Los pañales de la Marina nacional*, op. cit., p. 70.

³¹³ Ramón Cavareda al Ministro del Interior, 4 de febrero de 1835. ANGIV, Vol. 4, s. f., N° 111.

³¹⁴ Id.

³¹⁵ Juan Melgarejo al Ministro del Interior, 7 de septiembre de 1840. ANGIV, Vol. 4, s. f., N° 841.

esposa. El inglés contó que “ella contrató a los cuatro primeros peones con los que se había encontrado por dos reales (un chelín) a cada uno para que asesinaran al teniente: fueron fieles a su compromiso y eliminaron al objeto de sus celos de la manera más sanguinaria.”³¹⁶ El ingeniero concluyó afectado que

“tres de ellos fueron arrestados y se les disparó cuando confesaron el motivo de su crimen e indicaron a la instigadora, sin embargo ella no fue castigada: de hecho, no hay ningún caso donde la mujer sea detenida o enjuiciada, ni mucho menos donde se le haga cumplir alguna pena.”³¹⁷

Las cartas dirigidas al Vicealmirante Cochrane, de parte de los oficiales y comandantes de las naves chilenas, expresaban las lamentables condiciones en las que se encontraban muchos marineros, producto de los severos correctivos y graves las enfermedades. Los oficiales Brown, Powell y Rolf se dirigieron a Cochrane en noviembre de 1822 para exponerle las graves denuncias de un grupo de marineros del buque *Lautaro*, internados en el hospital de Valparaíso. Los tres oficiales señalaron:

“Nosotros nos hemos visto inclinados a representar estos hechos sin ninguna otra motivación que no sea la de expresar los sentimientos de los oficiales y de las personas que han presenciado estas crueldades, situación que no creemos usual en la Escuadra de Chile.”³¹⁸

Detallaron que Tránsito Hernández (dotación de carpinteros) recibió 48 azotes; Félix Palacio (marinero) fue golpeado en la cara, cuello y garganta; y Francisco Duarte y Ramón Agüero (marineros) habían sido severamente castigados. Los oficiales señalaron que habían hospitalizados otros tantos equipajes, cuatro de ellos habían muerto y se sospechaba del fallecimiento de un quinto individuo a causa de los escarmientos.

“Hay cerca de quince otros tripulantes que están en precarias condiciones y también solicitan agregar que los siguientes hombres han muerto en el *Lautaro* como consecuencia de castigos y

³¹⁶ Miers, op. cit., Vol. II, p. 269, trad. actual.

³¹⁷ Id.

³¹⁸ E. Brown, P. Powell y Alexander Rolf a Lord Cochrane, 1º de noviembre de 1822. ABO, T. XXXVII, doc. N° 21, p. 204.

enfermedades. José Molina, marinero; Nicolás de Molina, N.C.; N. Maldonado, infante de marina; y José Valencia, ordenanza... También denuncian que el marinero José María Núñez fue castigado con el extremo del cabo y noqueado dos veces, cayendo por la escotilla principal, y tienen razones muy fuertes para creer que él murió a consecuencia de esto, ya que lo dejaron en estado agónico a bordo, y no han sabido más de él desde entonces.”³¹⁹

Los casos de agresión hacia los marineros no eran tan escasos como los oficiales afirmaron. Desde la fragata *O’Higgins*, Wilson se comunicó con el Lord para pedir una corte marcial al Capitán Wooster, de la *Lautaro*, por malos tratos dados a sus hombres, constatados por el propio Wilson y testimoniados por algunos marineros, aclarando lo siguiente: “Espero que Vuestra Señoría no creerá que hago esto por motivos de enemistad personal con el Capitán Wooster, sino con un sentido de justicia a los fallecidos y a aquéllos que están sirviendo bajo su mando.”³²⁰ También, denunció al Capitán Wilkinson de arrestarlo por orden de susodicho Wooster, “por haber expresado mi opinión imparcial sobre la materia...”³²¹ y solicitó a Cochrane una instancia para probar su acusación.

Los facultativos Logan y Chrisp visitaron el Hospital y constataron que siete personas de la Escuadra se encontraban internadas, “seis de ellas son infantes de Marina, cuyas afecciones son principalmente venéreas; y un marinero con una gran inflamación en la parte inferior de su cara y cuello que parece causada por daño externo.”³²² Pese a que el recinto era saludable, requería de un mejoramiento en sus condiciones ambientales y administrativas, pues “los enfermos no parecen estar cómodos...”³²³

Las autoridades de Valparaíso también mostraron preocupación por la quebrantada salud de los marineros. El Gobernador y el Cabildo del puerto expusieron al Ministro del Interior, en junio del año 1825, el cierre del Hospital de Caridad en enero, por la escasez de fondos para mantener a los enfermos de la Milicia y la Escuadra, negándoseles “ese único refugio que puede hacer tolerable la vida a clases tan

³¹⁹ Op. cit., pp. 203-204.

³²⁰ B. J. Wilson a Lord Cochrane, 2 de noviembre de 1822. ABO, T. XXXVII, N° 22, p. 204.

³²¹ Id.

³²² John Logan y W. M. Chrisp a Lord Cochrane, 6 de noviembre de 1822. ABO, T. XXXVII, N° 25, pp. 205-206.

³²³ Id., p. 206.

útiles como por lo regular menesterosas.”³²⁴ El Cabildo solicitó al Fisco el pago de más de cuatro mil pesos en billetes contra productos de Aduana, abonables como dinero sonante, para que el imprescindible establecimiento abriera nuevamente sus puertas, pues “con esta sola providencia se rehabilitará el Hospital, y la vida de muchas gentes no será víctima desgraciada del maligno influjo de la enfermiza estación actual.”³²⁵

Muchos marineros eran incompetentes (dada su poca o nula preparación en los oficios del mar) y tenían un carácter difícil de domar. Tanto el Gobernador como el Vicealmirante expresaron sin tapujos su opinión sobre los hombres de mar destinados a la Escuadra, emitiendo distintos juicios de acuerdo a la nacionalidad de los enlistados. Por ejemplo, de veinte marineros que fueron enviados vía Melipilla para conducir el barco de los Chopitea desde el Maule al puerto, ocho eran ingleses, y a impresión del Gobernador Alvarado, los extranjeros eran fáciles de distinguir porque no parecían ladrones, mientras que el resto tenían aspecto de borrachos. Blanco Encalada, por su parte, desde Valparaíso el 24 de junio de 1818, informó a O’Higgins que las embarcaciones del Estado estarían en condiciones de partir en ocho días mientras no escaseasen los víveres. Señaló que había un número suficiente de marineros, creyendo que en caso de que faltasen, los chilenos acudirían rápidamente a servir a la Patria. Los ingleses presentaban más inconvenientes y gazmoñerías para su alistamiento, por lo cual, sus pagas debían ser puntuales y efectivas. Asimismo, el 9 de julio de 1818, Blanco indicó al Supremo Director que la docilidad y la subordinación eran cualidades difíciles de encontrar en los marineros extranjeros. Es necesario apuntar que el bonaerense no sabía hablar inglés, por tanto, no podía impartir órdenes a los foráneos directamente. Recomendó a Su Excelencia que ordenara enviar a la Escuadra desertores y gente de leva, de preferencia joven y robusta.³²⁶

Las cartas dirigidas al Vicealmirante Lord Cochrane por las autoridades del Gobierno y los comandantes de los buques de la Escuadra, plasmaron la existencia de marineros malhechores y corrompidos, lo que provocó muchas dificultades para controlar a las tripulaciones. En 1819, Zenteno se dirigió al Vicealmirante para expresar

³²⁴ José Ignacio Zenteno al Ministro del Interior, 4 de junio de 1825. ANGIV, Vol. 4, s. f.

³²⁵ Id.

³²⁶ Vicuña Mackenna, *Los pañales de la Marina nacional*, op. cit., p. 27 y 65-67, y Vicuña Mackenna, *El Almirante don Manuel Blanco Encalada. Correspondencia de Blanco Encalada y otros chilenos eminentes con el Libertador*, op. cit., p. 90.

la necesidad de cambiar o reemplazar a una parte de los soldados de Marina, en especial a los delincuentes e incapaces, por otra de mejor tropa. La cuadrilla de Marina estaba mayormente compuesta por hombres formados en la Academia Militar o en el antiguo batallón de Infantes de la Patria, cuya parte restante había sido completada con gente sana. Por tanto, para profundizar aún más la depuración, Zenteno ordenó al Comandante de Marina “que inspeccionando a la mayor brevedad aquellas compañías las purgase de todos los viciosos, e inútiles que tenga avisando del déficit que resultase para su completo, a fin de llenarlo con mejor gente.”³²⁷

Los marineros de la Escuadra incurrían en delitos tales como el robo de las piezas o cargamentos de los barcos en los que servían. En abril de 1820, De la Cruz envió a Cochrane un comunicado que anunciaba la identificación del sujeto que había sustraído la fragata *Dolores*, llamado Juan Manuel León, bajo la complicidad de casi una docena de marineros de su dotación. A través de dicho documento, el Director Supremo ordenó al Comandante en Jefe la búsqueda de los coautores en Valparaíso, Talcahuano y Valdivia.

“Estos individuos que, por su complicidad no son menos delincuentes, marinan acaso impunes en los buques de la Escuadra o confundidos en Valdivia con los naturales, acechan otra ocasión para repetir igual complot. A fin, pues, de precavernos de cualquier proyecto sedicioso, ha resuelto Su Excelencia, el Señor Director Supremo que Vuestra Señoría, o por las listas de matrículas, o por todos los arbitrios que medite más oportunos, indague el paradero de dichos sujetos, aprehendiéndoles sin demora en donde existen y, sirviéndose comunicar esta misma orden a Valdivia y Talcahuano para que se proceda a su captura en caso de hallarse en alguno de aquellos puntos...”³²⁸

En noviembre de ese año, el Capitán Wilkinson informó al Comandante General de Marina que se efectuaron dos robos a bordo del buque *Independencia*. Primero, se hurtaron piezas de hierro de la Escuadra por un tendero que las obtuvo gracias a la complicidad de un marinero, quien “se disculpó diciendo al Ayudante que mandó Vuestra Señoría, que solamente quería comprar pedazos menores de hierro, pero la vara

³²⁷ José Ignacio Zenteno a Lord Cochrane, 2 de agosto de 1819. ABO, T. XXXV, doc. N° 115, p. 104.

³²⁸ Luis de la Cruz a Lord Cochrane, 26 de abril de 1820. ABO, T. XXXVI, doc. N° 24, p. 23.

que se halló lista para ir a tierra, a su casa, pesa 50 a 60 libras.”³²⁹ Y después, fueron sustraídas palanquetas de hierro de los cañones y la bomba de plomo de la proa mientras la tripulación se encontraba a bordo, “las cuales cosas sin duda se han vendido en unas tiendas de esta costa acostumbradas a mercar robos.”³³⁰ Wilkinson expresó: “Estoy persuadido que si tal conducta, como el sonsacar a los marineros a robar efectos del Estado no reciba alguna reprensión, los robos y los castigos siempre han de durar.”³³¹ El Ayudante de plaza declaró al Gobernador, respecto al primer hurto,

“que incontinenti me dirigí con el marinero autor del robo de que se trata, a casa del tiendero que acusan comprador del hierro y, averiguando el hecho, resulta que no ha comprado tal especie al marinero, por confesión de ambos, que sólo he deducido que lo ha vendido en la calle sin saber a qué persona.”³³²

Uno de los motivos principales del reprobable accionar de los marineros era su calidad de delincuentes. Muchos de ellos habían sido condenados a servir en la Marina para pagar por sus delitos, un castigo común en la época. Las cartas dirigidas al Vicealmirante y las comunicaciones de la Intendencia de Valparaíso, exponen varios de estos casos. En septiembre de 1820, De la Cruz dirigió a Cochrane la sentencia dada a Pablo Navarro, acusado de intento de homicidio hacia el Ayudante de plaza Antonio Martínez, “pues en el acto mismo fue aprehendido con armas prohibidas...”³³³ Fue destinado a dos años de trabajo en la Escuadra, “con prohibición de saltar en tierra sin permiso especial de este Gobierno, sobre que se hace responsable al Capitán del buque a que se destine por el Señor Vicealmirante.”³³⁴

Desde el Tribunal de Armas, Vicente Claro indicó en mayo de 1839 a Manuel Cerda, Juez del Crimen de la Provincia, que el Comandante General de Armas le ordenó mandar una copia de la sentencia de un criminal, que fue servir en la Marina por cinco años a ración y sin sueldo,

³²⁹ W. Wilkinson al Comandante General de Marina, 4 de noviembre de 1822. ABO, T. XXXVII, n° 13, pp. 224-225.

³³⁰ Id., p. 225.

³³¹ Id.

³³² José María Muñoz al Gobernador de Valparaíso, 4 de noviembre de 1822. ABO, T. XXXVII, n° 13, p. 225.

³³³ Luis de la Cruz a Lord Cochrane, 9 de septiembre de 1820. ABO, T. XXXVI, doc. N° 203, p. 151.

³³⁴ Id.

“considerando primero que el reo José Olea dio con cuchillo tres heridas a Juan Huerta y una a Concepción [Hullo], y segundo que por no haberse leído las leyes penales no se le puede juzgar con arreglo a ordenanza según las disposiciones de nueve de octubre de mil setecientos veinte, y nueve de mayo de mil setecientos treinta y cinco...”³³⁵

Al día siguiente, Olea y otros seis presidiarios fueron destinados a trabajos en la Escuadra. Cerda escribió al Comandante General de Marina que al primer culpable, se agregaron “Manuel Abarca, Manuel Clavero, José Manuel [Leiton], Manuel Salamanca, Juan [Aranques], y Bernardino Allendes...”³³⁶

Los oficiales de la Marina de Guerra cometían actos reprobables que iban desde una simple falta, como el descuido y abandono de sus labores, hasta crímenes tan graves, como el homicidio. Estos hechos fueron presentados en las misivas dirigidas a Lord Cochrane, así como en las comunicaciones de la Intendencia de Valparaíso. En noviembre de 1820, el Gobierno revalidó un Decreto de fines del siglo XVIII relativo a la limitación de las licencias de algunos oficiales del Ejército y la Marina. Zenteno indicó a Cochrane que O’Higgins tomó esta decisión debido a las constantes irregularidades que dañaban el servicio de dichas instituciones. Una disposición colonial fue puesta al servicio de la República, a causa de las permanencias de ciertas situaciones perjudiciales para cualquier régimen en boga. El Director Supremo ordenó:

“Habiendo notado que, con grave detrimento del servicio, algunos oficiales del Ejército y Marina piden licencias temporales dejando, en un descubierto perjudicial, sus respectivos empleos o gravitando su responsabilidad y cargo sobre los que más atentos en el desempeño de su obligación aspiran solamente a cumplir con los deberes que les impone el pundonor, mientras aquéllos abusando de tales licencias ganan su antigüedad en el ocio; he venido para estorbar este desorden en declarar vigente y en todo su sentido la Real Orden expedida en 17 de febrero de 1787...”³³⁷

Desde la Inspección General del Ejército, Francisco de Elizalde envió al Intendente del puerto en 1822, una causa criminal seguida contra un teniente de marina británico, llamado Juan Fullarton, “por el homicidio perpetrado en el Sargento de

³³⁵ Vicente Claro a Manuel José Cerda, 28 de mayo de 1839. ANGIV, Vol. 2, s. f.

³³⁶ Manuel José Cerda al Comandante General de Marina, 29 de mayo de 1839. ANGIV, Vol. 2, s. f.

³³⁷ José Ignacio Zenteno a Lord Cochrane, 21 de noviembre de 1820. ABO, T. XXXVI., doc. N° 262, p. 192.

artillería de esa Plaza José María Muñoz para que tenga efecto la sentencia definitiva pronunciada por la corte marcial.”³³⁸

Durante las Guerras de Independencia, hubo capitanes que dieron mucho que hablar por su comportamiento atrevido, rebelde y cruel. Uno de ellos fue Hipólito Bouchard, Comandante del *Halcón* en la expedición revolucionaria de 1815, un corsario que se escudó con el pabellón de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Zarpó de Buenos Aires en julio de 1817 rumbo a la India comandando a *La Argentina* (ex *Consecuencia*), persiguió a barcos mercantes españoles en las costas filipinas, se sobrepasó al acometer a bajeles que consideraba más débiles que el suyo y trató inhumanamente a los prisioneros. Continuó sus correrías por las aguas de Nueva España, aterrorizando a los californianos. Tuvo un encuentro con el corsario *Chileno*. Sus buques dejaron las costas centroamericanas para dirigirse a Argentina, haciendo escala en Valparaíso, lugar donde se encontraba Cochrane, recién llegado de su incursión al Perú. *La Argentina* largó el ancla en julio, pero el temido pirata se enteró de que sus naves habían sido secuestradas por orden del Vicealmirante y que las tripulaciones se encontraban apresadas. El francés no acató la orden de arresto existente contra él y la de secuestro de su embarcación, por lo que el escocés realizó un abordaje nocturno donde el corsario fue capturado junto a otros marineros y llevado junto con éstos al *San Martín*. Pasaron varios meses, y sólo a causa de las presiones del Gobierno argentino y de otros rioplatenses, se obtuvo una sentencia en diciembre de 1819, debiendo dejar una fianza para garantizar las reclamaciones de países neutrales por actos de piratería. El galo salió en libertad después de cinco meses de reclusión en un calabozo, siéndole devuelta su flota, pero despojada de armamento y equipos, pues éstos fueron empleados en la Escuadra Libertadora del Perú. *La Argentina* se convirtió en mercante y se incorporó como transporte a aquella campaña con su antiguo nombre. El rebelde Comandante sirvió a regañadientes al Lord. Nunca volvió a Buenos Aires, pero terminó siendo un hombre rico nacionalizado peruano, propietario de la hacienda *La Buena Suerte*, después de ser Capitán de navío y Comandante General de la Escuadra. Falleció en 1837, asesinado por sus esclavos.³³⁹

³³⁸ Francisco de Elizalde al Intendente de la Plaza de Valparaíso, 19 de mayo de 1829. ANGIIV, Vol. 2, s. f., N° 579.

³³⁹ Vázquez de Acuña, op. cit., pp. 412-413.

Defectos tan graves como la ineptitud, el alcoholismo y la agresividad no estaban reservados sólo para los marineros, sino que los capitanes también incurrían en ellos. El 28 de febrero de 1820, desde el navío *Chacabuco*, Charles envió a Bennett, secretario del Comandante en Jefe, una amplia relación de las desgracias que experimentó el día 13 de enero producto del comportamiento del Capitán Ramsay. Dicho marino estaba ebrio cuando la *Chacabuco* se encaminó hacia el Callao -a las 7 de la tarde- señalando a Charles que planeaba entregar la nave al Virrey, pero cambió de parecer frente a la oposición del afectado.

“El capitán estaba bebido, cayéndose en cubierta y causando gran confusión entre los oficiales y hombres que frecuentemente me solicitaron le hablara, lo cual, tras mucha persuasión y por convicción de que era lo correcto lo que pensaba hacer, pregunté al capitán Ramsay qué pensaba hacer con el buque, ya que estábamos en la isla de San Lorenzo y los fatales enemigos cerca delante de nosotros. Su respuesta fue que él pensaba entregarlo al Virrey. Le contesté que creía que era mi deber decirle que se hiciera a la mar; el teniente Addison y el señor Godfrey estaban presentes. Recibió mi opinión con desprecio pero, inmediatamente, viró el buque.”³⁴⁰

El teniente Addison fue arrestado por Ramsay por dirigirse a éste en representación de los marineros; los confundidos oficiales se dirigieron al Capitán porque acordaron su suspensión; mientras los infantes le expresaron al *master* el mismo deseo. Este último desobedeció las órdenes de su superior durante un procedimiento, el cual reaccionó saliendo a cubierta “corriendo por todas partes de manera inadecuada para un oficial, zarpando nuevamente.”³⁴¹

El 20 de febrero, Charles sugirió a Ramsay la conveniencia de salir mar afuera y luego dirigir la nave hacia Valparaíso en caso que no localizaran al Almirante en el Callao. El Capitán no hizo el menor caso y ordenó trasladar al ofendido a la cámara del polvorín. Dos jornadas después, Ramsay se refirió a Charles en términos muy ofensivos, el segundo pidió a un tripulante levantar unas cuerdas tiradas en cubierta y el conflictivo marino lo amenazó con colocarle grilletes. El afectado llamó a los oficiales para que presenciaran la escena.

³⁴⁰ Claudio Charles al Sr. Bennett, 28 de febrero de 1820. ABO, T. XXXV, doc. N° 295, p. 235.

³⁴¹ Id.

“Los infantes de Marina fueron llamados a popa para apresarme y los desafié a hacerlo, ya que no iría en grilletes aunque me mataran. El ‘master’, primer teniente y el médico estaban presentes y lo escucharon, fuera de Smith, el timonel y varios hombres de tripulación. Un centinela, con bayoneta calada, fue puesto a vigilarme por el oficial infante de Marina. El Sr. Oliver intervino y estuve agradecido de que alguien lo hiciera. El 24 del corriente pedí al Sr. Godfrey, que fue uno de mis oficiales a bordo del *Rising Star*, le dijera al capitán Ramsay que solicitaba el retiro del centinela, lo cual fue rechazado.”³⁴²

Charles expresó su deseo de hacer justicia señalando que si Cochrane autorizaba la apelación ante los comandantes de la Escuadra, frente a un Tribunal, consultaría cuáles eran realmente las atribuciones del Capitán Ramsay, particularmente si “está autorizado a ponerle grilletes a otro capitán u hombre; si está facultado para amenazarme de hacerlo ante sus oficiales y tripulación del buque...”³⁴³ Sospechaba que el resentimiento de aquel hombre hacia él se debía a que su nombramiento no se efectuó en la Marina de Chile, pese a que fue el Vicealmirante el que lo designó como Capitán de la *Rising Star*. Si bien este barco se preparó en Inglaterra, su servicio estuvo destinado exclusivamente al Gobierno de Chile en 1818.

La nota enviada por Lord Cochrane con el recurso de nulidad presentado por el Capitán Ramsay contra la sentencia pronunciada por el Consejo de Guerra, basado en la inhabilidad del oficial del Consejo Thomas Crosbie, fue leída por O’Higgins y despachada al Auditor de Marina. La *Chacabuco* quedó al mando del Capitán Tomás Carter,

“respecto de cualesquiera que sea el resultado del recurso de Ramsay, el se halla, entre tanto, legalmente impedido para ejecutarlo, cuya circunstancia influye en el atraso del equipo de este buque y, por consiguiente, respecto de la escuadra es un deber del Gobierno precaver estos males por todos los medios posibles.”³⁴⁴

Las relaciones entre los representantes y marinos extranjeros con los funcionarios porteños fueron de arreglo en algunas materias y de conflicto en otras. Uno

³⁴² Claudio Charles al Sr. Bennett, 28 de febrero de 1820. ABO, T. XXXV, doc. N° 295, p. 238.

³⁴³ Op. cit., p. 239.

³⁴⁴ José Ignacio Zenteno a Lord Cochrane, 12 de julio de 1820. ABO, T. XXXVI, doc. N° 107, p. 89.

de los temas en que finalmente se logró un acuerdo fue la erección de un cementerio para los disidentes. El vecindario de Valparaíso era muy devoto a causa de la influencia frailesca, hasta que lo visitaron y residieron en él los ingleses y bostoneses, a los que Vicuña Mackenna caracterizó como “herejes”, quienes trajeron a las costas chilenas los vientos de la guerra y el contrabando.³⁴⁵ A medida que Valparaíso fue creciendo en su población y urbanidad, con motivo de su progreso comercial, se hizo necesario un espacio sagrado para que descansaran los restos de los extranjeros, que en su gran mayoría, profesaban una religión distinta a la católica. Años antes de que se fundara un camposanto para ellos, su entierro en Valparaíso fue un acto carente de espiritualidad y trascendencia. Viajeros como Hall resaltaron con su pluma el peso emocional y práctico de no contar con una tierra consagrada para sepultar a sus compatriotas y otros foráneos. El inglés relató que, junto a otros forasteros, encaminó hacia el cementerio a un oficial de la fragata americana *Macedonia*, pues “no se encontraba en la rada ningún buque de guerra de esta nación que pudiese hacer al difunto los honores de ordenanza...”³⁴⁶ Expresó su molestia hacia la costumbre española de no otorgar una cristiana sepultura a los afuerinos, aún en boga dada la reciente independencia del país. Sin embargo, el inglés notició que “el nuevo gobernador, con un espíritu más filosófico, había, por fin, acordado un terreno que se ha consagrado para este objeto.”³⁴⁷

La mayoría del clero se mostró opuesto a la causa independentista. Los nuevos gobernantes decidieron exiliar temporalmente a muchos fuera del territorio, reemplazar a los realistas por homólogos fieles a la República, reprimir sus abusos, acantonar tropas en los conventos, prohibir la sepultación de cuerpos en las iglesias, fundar el Cementerio General en Santiago, rebajar los intereses de los censos que favorecían a los monasterios y autorizar la erección de una necrópolis protestante en Valparaíso.³⁴⁸ Los oficios de la Intendencia indican que hacia 1825, se avanzó en esta última materia gracias al diálogo entre las autoridades del puerto y los diplomáticos. Zenteno, en comunicación con el Ministro del Interior, indicó que el terreno que el Cónsul de S.M.B. creyó como el más adecuado para construir un panteón, era propiedad del Estado. Continuó señalando: “y ya que Vuestra Señoría se ha servido prevenirme por su

³⁴⁵ Vicuña Mackenna, “Historia de Valparaíso”, p. 515.

³⁴⁶ Hall, op. cit., p. 37.

³⁴⁷ Id.

³⁴⁸ Sergio Villalobos, Osvaldo Silva, Fernando Silva, Patricio Estelle, *Historia de Chile* (Editorial Universitaria, 1993), pp. 432-434.

honorable oficio del 3 que en semejante caso proceda a su avalúo y enajenación trataré desde luego de adquirir en la materia la ilustración conveniente para obrar en consecuencia.”³⁴⁹

Las fojas de la Intendencia entregan detalles sobre los enfrentamientos que se suscitaron entre las autoridades de Valparaíso y la Marina extranjera, en un escenario trastornado por los hechos de 1830. En febrero, Reyes expresó al Gobernador de Plaza sus constantes esfuerzos por contener las desobediencias cometidas por los oportunistas marinos foráneos. Ejemplificó que

“la fragata transporte de S.M.B. la Southworth el 24 de octubre del año próximo pasado hizo armas contra el bote de guardia que quiso embarazar un transbordo que hacía esta fragata sin las previas formalidades que manda el reglamento, de cuyo hecho di parte al Gobierno por entonces: y en la mañana de hoy a las ocho el bote de la corbeta de guerra Alert de S.M.B. ha sacado de la fragata francesa Nueva Dorotea dos cajones de vino que condujo a su bordo sin que los Guardas de mar pudiesen embarazarlo por más esfuerzos que hicieron.”³⁵⁰

En septiembre de ese año, se intentaron resolver otras dificultades. López manifestó al Gobernador de la Plaza la conveniencia de entregar copias del Bando de Policía a los cónsules, capitanes y oficiales extranjeros, “que continuamente lo quebrantan por ignorarlo...”³⁵¹ El momento vivido en el país ameritaba su cooperación en la contención de sus connacionales, por lo que López avisó que “a Vuestra Señoría corresponde la remisión para la que incluyo ocho ejemplares para el efecto indicado.”³⁵²

9. Provisión de víveres y pertrechos

Las circunstancias bélicas inherentes a la causa independentista, produjeron necesidades vistas por primera vez en el país. Los barcos de la Escuadra chilena requerían del aprovisionamiento de víveres para los hombres que servían en ella, necesidad que paulatinamente fue aumentando a causa de los buenos resultados de la captura de buques enemigos, mercantes y de guerra, los cuales fueron engrosando el

³⁴⁹ José Ignacio Zenteno al Ministro del Interior, 6 de junio de 1825. ANGIV, Vol. 4, s. f.

³⁵⁰ José Tomás de Reyes al Gobernador de la Plaza, 21 de febrero de 1830. ANGIV, Vol. 7, f. 24.

³⁵¹ José Matías López al Gobernador de la Plaza, 16 de septiembre de 1830. ANGIV, Vol. 7, f. 210, N° 137.

³⁵² Id.

poder naval nacional, y consecuentemente, el número de sujetos enrolados. El aprovisionamiento de víveres fue visto por los comerciantes de Valparaíso y Santiago como una oportunidad de crear y desarrollar un negocio altamente lucrativo.

El abastecimiento por parte de los emprendedores no sólo abarcaba el rubro alimenticio. En 1818, cuando Lord Cochrane arribó a territorio chileno, encontró un escuadrón integrado por los buques de guerra *San Martín* y *Lautaro*; la fragata *O'Higgins*; la corbeta *Chacabuco*; y los bergantines *Galvarino*, *Araucano* y *Pueyrredón*. En total, la Armada movilizaba 1227 hombres y 134 cañones. Dicho poder, en constante aumento, necesitaba equipamiento y mantención. Los empresarios foráneos, en especial los británicos, encontraron un cliente que demandaba armas, pólvora, lonas, cuerdas, brea, alquitrán, anclas y toda clase de instrumentos náuticos, convirtiéndose en proveedores habituales y acreedores de la Comisaría de Marina. Varios poseían experiencia naval, pues habían servido en la Royal Navy, en la Marina de guerra nacional o cooperaron con el tráfico de suministros para el ejército desde 1817. El constante aumento de los negocios en el mercado interno, incluyendo otros puertos de Chile y Perú, estimularon la compra de naves foráneas, las cuales, a pesar de la escasez de marinería, conservaron sus tripulaciones. Como ciertas vicisitudes no se encontraban resueltas, producto de la reciente independencia, los barcos de guerra de Inglaterra y Estados Unidos continuaron ostentando sus banderas originales y mantuvieron ese trato aun cuando sus propietarios vinieron para quedarse y convertirse en ciudadanos de la naciente República.³⁵³

Sin embargo, el suministro de víveres en la Escuadra sufrió de graves falencias, como la escasez y mala calidad de los alimentos, lo cual fue uno de los motivos más usuales de las rebeliones de los marineros. Los testigos extranjeros de la época apuntaron algunos de estos levantamientos. La inglesa Graham relató que a bordo de la *Lautaro*, un alzamiento cesó en cuanto las necesidades básicas de la tripulación fueron satisfechas, detallando que “como los oficiales se encontraban en la misma penosa situación, no pudieron contener a los marineros, cosa que no les habría sido difícil en otras circunstancias.”³⁵⁴ Sin embargo, la afrenta de los marineros sería escarmentada, pese a que el Capitán y los oficiales deseaban perdonarlos. La amiga de Lord Cochrane declaró con sinceridad, respecto al Gobierno, “que su justicia no le impedirá recordar la

³⁵³ Guzmán, op. cit., pp. 54-55.

³⁵⁴ Graham, op. cit., p. 217.

misericordia, las crueles necesidades que exasperaron a la tripulación, y la buena conducta que ésta observó después.”³⁵⁵

Las cartas dirigidas al Vicealmirante Cochrane por el Gobierno y los comandantes de la Escuadra, y las comunicaciones archivadas en los volúmenes de la Intendencia de Valparaíso, entre las autoridades porteñas y santiaguinas, exponen las variadas dificultades en el aprovisionamiento de alimentos y los graves impactos en las condiciones de vida de los marineros. En 1820, desde el Ministerio de Marina, Zenteno se dirigió a Cochrane para rogarle que no renunciara a su cargo, pues su labor era imprescindible en el análisis de la situación de los marineros en la Armada, quienes por la no participación en las presas y con sueldos adeudados, aquéllos “de plazos cumplidos están vagando por las calles; los que están a bordo, desnudos y descontentos; los inválidos pidiendo limosna y, todos, maldiciendo a los autores de sus infortunios...”

³⁵⁶ La autoridad del Lord era también fundamental en el castigo a la incompetencia de contadores y oficiales, pues “ellos, como se ha ordenado repetidas veces, deben reconocer y examinar los víveres al tiempo de su embarque; su omisión, si no justifica los crímenes del Asentista, los disimula y oscurece, haciéndose asimismo criminales.”³⁵⁷

Zenteno agregó con indignación que

“el Gobierno, por su parte, ha gastado inmensas sumas en estos equipos que era del deber de aquellos oficiales examinar su buen o mal estado para que, a destiempo, no se hubiesen sufrido en la mar las fatales consecuencias que ha observado Vuestra Señoría.”³⁵⁸

Aquel año, el irlandés Craig comunicó al Vicealmirante que el boticario debía disminuir la cantidad de remedios destinados a la *O’Higgins* por orden del Gobernador. El marino prometió solucionar este embrollo, pues el farmacéutico no alcanzó a cumplir tal disposición. Aquélla, a impresión del emisor, era absurda, pues explicó que

“tal vez estas cantidades excedan la asignación contemplada para los barcos británicos de guerra de la misma clase; pero Vuestra Señoría está consciente de la imposibilidad de obtener cualquier suministro adicional en una costa enemiga y de cuán desesperante

³⁵⁵ Id.

³⁵⁶ José Ignacio Zenteno a Lord Cochrane, 4 de mayo de 1820. ABO, T. XXXVI, doc. N° 37, pp. 34-35.

³⁵⁷ Id., p. 35.

³⁵⁸ Id.

sería para los cirujanos ver, en un clima tropical, epidemias fatales que, por falta de las medicinas necesarias, hicieron diarios estragos en la gente confiada a su cuidado.”³⁵⁹

El fin de las Guerras de Independencia en Sudamérica, y con ello el cese de las campañas de la Escuadra de Chile, no significó una pausa en las dificultades en el abastecimiento de comestibles. En 1829, desde el bergantín *Aquiles*, Wooster expresó a Benavente que los oficiales y tripulantes reclamaban constantemente por la mala calidad de los víveres y los atrasos en su entrega. El Capitán de la nave, “convencido al mismo tiempo de los justos motivos que les inducen y les apoyan para proferir estas quejas...”³⁶⁰, solicitó que el Gobernador ideara una solución a estas deficiencias, que eran responsabilidad del Proveedor de Marina, o se comunicara con el Gobierno para escoger una de las propuestas sobre aquel ítem. Wooster agregó: “Creo que solamente de este modo terminarán decisivamente nuevas importunidades tocante al particular, pues estoy firmemente persuadido que tomando ese paso cesarán los motivos para ellas.”³⁶¹ Benavente respondió con firmeza que

“la Comisaría de Marina tomará las providencias convenientes a fin de entrar en su deber al actual Proveedor, entretanto se aprueba alguna de las propuestas que se han pasado al Supremo Gobierno, pues los comensales que se representan en esta nota son demasiado transcendentales.”³⁶²

El Comisario José Almanche se dirigió al Comandante General de Marina para solicitar que el Capitán del *Aquiles* manifestara los defectos en el suministro de víveres por parte del Proveedor. Según la contrata efectuada entre éste y la Comisaría, los acopios de mala calidad serían devueltos y comprados a costa del primero. En la delegación, sólo se constató una queja por un pan en mal estado, “lo que no permitió el que subscribe, porque en el acto de haberlo representado el Contador, le fue entregado el dinero para que lo comprase en la recova con cargo al Proveedor.”³⁶³ No se recibieron reclamos del Contador, los oficiales ni del maestro de víveres. Él tampoco presenció problemas de ningún tipo, por lo cual señaló que “no manifestando la representación un

³⁵⁹ Thomas Craig a Lord Cochrane, 5 de julio de 1820. ABO, T. XXXVI, doc. N° 94, p. 78.

³⁶⁰ W. Wooster a José María Benavente, 26 de mayo de 1829. ANGIV, Vol. 2, s. f.

³⁶¹ Id., subrayado del doc.

³⁶² José María Benavente, 29 de mayo de 1829. ANGIV, Vol. 2, s. f.

³⁶³ José C. Almanche al Comandante General de Marina, 30 de mayo de 1829. ANGIV, Vol. 2, s. f.

hecho en que fundan el reclamo, se ha de servir Vuestra Señoría pedir al Señor Comandante una relación explícita de aquéllas para que la Comisaría pueda tomar las providencias correspondientes para su remedio.”³⁶⁴

Tres años después, Pablo del Río, desde las dependencias de la Comisaría de Ejército y Marina, escribió a Cavareda que el Contador del *Aquiles*, Francisco Monroy, solicitaba la eximición de cuidar los víveres de las guarniciones de Huasco y Copiapó, ubicadas en el entrepuente del bergantín. Explicó que

“como esta parte no es la más segura en un buque para librar las especies comibles de la rapiña de la gente marinera, tanto más ahora que sobre la dotación se transporta un número considerable de presidiarios a la isla de Juan Fernández, el Comisario que suscribe encuentra suficiente razón en la solicitud del Contador Monroy...”³⁶⁵

En la década de 1830, la licitación de abastos continuó siendo un negocio altamente lucrativo. En 1833, Portales envió al Ministro de Hacienda una nota del Comisario de Ejército y Marina, que incluía la propuesta de Roberto Mac Farlane y Compañía para el abastecimiento de víveres de la Escuadra, “y así mismo una relación de los precios a que se reciben en el día por contrata para el destino indicado.”³⁶⁶ El Gobernador dirigió a la misma cartera de Estado una segunda nota del Comisario “con la propuesta que ha pasado a dicha oficina Don P. Phillips...”³⁶⁷ A inicios del año siguiente, un tercer escrito del Comisario confirmaba la vigencia de la proposición de Mac Farlane e incluía una nueva opción, de “Don Guillermo Thompson y Compañía...”³⁶⁸

Cavareda envió al Ministro de Relaciones Exteriores, en marzo de 1837, un oficio del Encargado de Negocios de Chile cerca del Gobierno ecuatoriano y una letra de cambio, con el valor de más de dos mil pesos, en favor de Fernando Márquez de la Plata. Dicho instrumento tuvo como fin, en palabras del Gobernador, “cubrir los suplementos hechos en Guayaquil a nuestros buques de guerra para comprar víveres”,

³⁶⁴ Id.

³⁶⁵ Pablo del Río al Comandante General de Marina, 30 de mayo de 1832. ANGIV, Vol. 7, f. 651.

³⁶⁶ Diego Portales al Ministro de Hacienda, 2 de enero de 1833. ANGIV, Vol. 5, s. f., N° 7.

³⁶⁷ Diego Portales al Ministro de Hacienda, misma fecha. ANGIV, Vol. 5, s. f., N° 8.

³⁶⁸ Ramón Cavareda al Ministro de Hacienda, 18 de enero de 1834. ANGIV, Vol. 5, s. f., N° 63.

agregando que “ambos documentos me han sido presentados para el cubierto de la letra por Don Ambrosio [Sanches] a quien viene endosada.”³⁶⁹

10. Sueldos, fugas y motines

Los marineros de la Escuadra chilena no sólo sumaban a su dura vida soportar la mala calidad y escasez de los víveres, sino que también bajas y atrasadas remuneraciones, con motivo de la escasez de fondos del Estado. En la década de 1820, los proyectos de ley que buscaban mejorar la situación del erario nacional no fueron aprobados por el Congreso, pues sus miembros pertenecían a la élite y no dejaron de lado sus intereses patricios.³⁷⁰ La crisis financiera perjudicó a la Milicia y a la Armada, cuyos integrantes notaban con rabia e impotencia cómo sus labores no eran retribuidas. Ante tal situación, las opiniones de los testigos de la época no se hicieron esperar. Graham expresó “que ni los soldados ni los marineros se hallan en estado de ser llamados al servicio en caso de necesidad.”³⁷¹ Al regresar a Valparaíso, luego de su paso por la capital, la viajera inglesa supo que los sueldos de la Escuadra continuaban impagos, incluyendo el del propio Cochrane. El Vicealmirante se empeñaba en reparar las condiciones de vida de los marineros, pero sobre él recaían rumores malintencionados, como participar en un negocio ventajoso y apoderarse del dinero destinado al pago de los salarios. A impresión de la extranjera, la envidia hacia el Comandante venía de los detractores a la influencia inglesa, los agentes norteamericanos, San Martín y sus partidarios. Los vulnerables marinos creyeron en los murmullos de que su líder actuaba por beneficio personal y recurrieron a serias amenazas.³⁷² Graham señaló que “los marineros hablan de apoderarse de los buques si no se les paga inmediatamente y se dice que los oficiales estarán con ellos.”³⁷³

Finalmente, el Gobierno pagó a las tripulaciones. Siguiendo la sugerencia de San Martín, planificó hacerlo a los marinos y oficiales subalternos antes que a los de mayor graduación. Pese a la instrucción de efectuar esta operación en tierra, para proporcionar licencias, el Almirante la realizó a bordo. El primer pago se concretó bajo particulares

³⁶⁹ Ramón Cavareda al Ministro de Relaciones Exteriores, 14 de marzo de 1837. ANGIIV, Vol. 4, s. f., N° 340.

³⁷⁰ Salazar, op. cit., p. 240.

³⁷¹ Graham, op. cit, p. 86.

³⁷² Op. cit., pp. 201-202.

³⁷³ Op. cit., p. 205.

circunstancias, pues “tuvo lugar el día del terremoto, y me dicen que los marineros que bajaron a tierra con licencia y con dinero, para divertirse en compañía de sus amigos, aumentaron la confusión y el trastorno de aquella desastrosa noche.”³⁷⁴ En dicha retribución “se les dan pagarés por veinticinco pesos, de los que sólo reciben cuatro en dinero; están obligados a invertir el resto en los almacenes que, con este fin, ha establecido Arcos en el puerto.”³⁷⁵

El pago de los sueldos continuó siendo un asunto delicado en las décadas de 1830 y 1840, en cuyo proceso, no se podían cometer errores ni negligencias. Así lo confirman los oficios de la Intendencia del puerto. A bordo de la goleta *Colo-Colo*, el Capitán Foster escribió en 1831 al Comandante General de Marina, que pagaría a los marinos durante el zarpe hacia Juan Fernández, “para evitar la desertión que suele acontecer después de hacer el pagamento en la tripulación...”³⁷⁶ En esa instancia, faltó un timonel que fue reemplazado, y en el presupuesto se consideró dos veces el cargo de Capitán de castillo. Por tanto, Foster llenó la segunda plaza, y aprovechando el sueldo extra, ascendió a dos marineros segundos y un grumete, “todo lo cual pongo en conocimiento de Vuestra Señoría para que por Comisaría le sea de abono al expresado Contador, y en cargo a los haberes de dichos individuos.”³⁷⁷

Cavareda respondió satisfecho: “Aprobaré lo dispuesto por el Capitán de Navío Don Roberto Foster, y en su consecuencia abónense por la Comisaría el sueldo que se expresa a los individuos en esta nota.”³⁷⁸ Sin embargo, Del Río expresó al Gobernador que reprobaba el ascenso de los tres marineros, porque Foster,

“quien, no debiendo hacer ninguna clase de ascenso cuando se halle su buque fondeado en este Puerto sin el permiso de esa Comandancia General de Marina; los hace a su antojo, lo mismo que, si se encontrara mar afuera; que es cuando la ordenanza sólo le da la atribución competente, para ascender, y descender a su tripulación menor.”³⁷⁹

³⁷⁴ Op. cit., p. 254.

³⁷⁵ Id.

³⁷⁶ Roberto Foster al Comandante General de Marina, 18 de enero de 1831. ANGIV, Vol. 7, f. 343.

³⁷⁷ Id.

³⁷⁸ Ramón Cavareda a Roberto Foster, misma fecha. Id.

³⁷⁹ Pablo del Río al Gobernador de Valparaíso, 19 de enero de 1831. ANGIV, Vol. 7, f. 343v.

Esta decisión aporreadaba al Comisario con la Comisión de Cuentas, porque la partida de data del semestre indicaba la lista nominal de la oficialidad, la tripulación, la clase y el sueldo que recibía cada hombre. Si sobraba dinero de la paga, fuera por deserción u otro motivo,

“se debe enterar religiosamente por el Contador que la recibe en arcas de esta oficina sin consentir que su Comandante disponga de ella, pues para reemplazar al desertor, se debe pedir a Vuestra Señoría una orden de embarque, y otra para que se le dé por esta Comisaría al individuo reemplazante un mes adelantado en clase de enganche según su clase.”³⁸⁰

Del Río señaló que la solución a este embrollo, era que Cavareda,

“sí lo estima de justicia debe decretar que, se descuenta por el último lo que se haya dado de más por ascensos hechos al tiempo del pago hasta poner igual, y en todo conforme con el tanto que obra en su poder de la lista del pagamento, y que exija para los marineros nuevamente embarcados la orden competente.”³⁸¹

La desobediencia del Capitán Foster al conducto regular se transformó en un inconveniente administrativo para la Comisaría, más aún, cuando la paga de las dotaciones de la Escuadra no era un problema totalmente resuelto. Del Río comunicó a Cavareda que la tripulación despedida de la balandra *Juana Pastora* reclamaba el abono de sus pagas, pues afirmaban que el Ministro de la Tesorería Principal de Chiloé avisó a la Comisaría esta situación el año anterior, y facilitó al Capitán Williams más de \$350 pesos para que los repartiera entre él y ellos. El Comisario explicó que

“de este pago no se me incluyó una nómina, o lista como es de costumbre para saber cuánto recibe cada individuo; y aunque la he solicitado con instancia del Ministro Tesorero de Chiloé, ninguna contestación he tenido hasta la fecha; sin embargo de que han llegado dos ó tres embarcaciones con procedencia de aquel punto.”³⁸²

³⁸⁰ Id., fs. 343v-344.

³⁸¹ Id., f. 344.

³⁸² Pablo del Río al Gobernador de Valparaíso, 13 de junio de 1831. ANGIV, Vol. 7, f. 444v, N° 369.

Por tanto, solicitó al Gobernador “exigir de la Tesorería de Chiloé, por conducto del Señor Comandante de Armas de aquella Plaza, una lista que exprese terminantemente lo que cada marinero recibió por cuenta de sus sueldos, de mano del Capitán Don Roberto Williams.”³⁸³

A mediados de 1840, Melgarejo manifestó su preocupación por los salarios adeudados a los marineros de la fragata *Chile*, declarando a la cartera Interior que ordenó a los Ministros de la Aduana enviar a la Comisaría más de nueve mil pesos, de donde su Jefe los mandaría al Capitán Bartolomé Roux, y éste al Cónsul francés, quien era el encargado de pagar a la tripulación. El Gobernador manifestó al Canciller

“dar cuenta a Su Excelencia el Vice Presidente de este particular para que teniéndolo a bien se sirva aprobar la medida citada y disponer se gire por la Tesorería General el libramiento correspondiente contra la Aduana y a favor de la Comisaría ya que por lo urgente del pago no se ha podido esperar que se tramitase este asunto en la forma ordinaria.”³⁸⁴

Los marineros estaban sometidos a duras condiciones de vida, las que incluían una alimentación tardía y de mala calidad, además de sueldos bajos y atrasados. A las circunstancias anteriores, y como consecuencia de ellas, se sumaban un pésimo comportamiento, que conllevaba al abandono de los puestos de trabajo y a la falta de tripulantes en los barcos de la Escuadra. Blanco Encalada expresó constantemente al Gobierno los inconvenientes aparejados a la presencia de navíos particulares por la alta defección de marinos, quienes preferían embarcarse en otras naves de manera pública u oculta en vez de continuar enlistados a la fuerza por el Almirante. Cada corsario que salía llevaba entre sesenta u ochenta marineros, lo que significaba para el país una pérdida totalmente irreparable.³⁸⁵ El bonaerense avisó el 11 de agosto de 1818 al Secretario de Marina sobre la desaparición de más de trescientos marineros en Valparaíso, los que al parecer habían marchado a Coquimbo y otros puntos de la costa para embarcarse en los corsarios. Informó además que hace diez días circulaban por el puerto más de seiscientos marineros embarcados o desembarcados. Ese mes, se prohibió por decreto enganchar marineros de la Escuadra para el servicio de corso.

³⁸³ Id., fs. 444v-445.

³⁸⁴ Juan Melgarejo al Ministro de Hacienda, 8 de junio de 1840. ANGIV, Vol. 5, s. f., N° 557.

³⁸⁵ Guzmán, op. cit., pp. 53-54.

El 14 de agosto de 1818, el Vicealmirante comunicó al General su satisfacción por la prohibición de la salida de corsarios, pues esto permitiría completar la habilitación de la Escuadra. La orden fue tan efectiva que 48 horas después de su publicación, se vieron nuevamente marineros por las calles de Valparaíso, hecho que se tomó como un indicador de que aparecería el resto de los hombres que habían marchado por tierra hacia las costas para embarcarse en los piratas después que éstos zarparan. También mejoró la disposición de los marinos ingleses, pues si antes solían renunciar a sus empleos, ahora obedecían con gusto, pues el bonaerense les aclaró con firmeza cuál sería su paga y que su presencia no era imprescindible.³⁸⁶

Los informes de los comandantes al Vicealmirante Cochrane exponen muchos casos de desertión, los que se verificaron bajo distintas circunstancias y por diferentes motivos. En septiembre de 1819, Zenteno se dirigió a Cochrane para noticiarle que O'Higgins había aprobado la solicitud del Capitán Shirreff, “sobre que se le entreguen todos los desertores de los buques de guerra de S.M.B. que están a su mando y que se encontrasen a bordo de la Escuadra Nacional...”, agregando que “está bien que intime a los diferentes buques del Estado que tales desertores fuesen hallados a bordo no [por] opción a recibir sueldo, gratificación ni por presa.”³⁸⁷

Al siguiente año, el Vicealmirante ordenó la declaración de tres marinos del *San Martín* para encontrar a los responsables de un escape nocturno efectuado desde dicho barco. Los convocados fueron el guardiamarina Reading y los segundos contramaestres Slater y Harris. Su exposición tuvo por testigos a William Henry Granville y Alejandro Ruiz, Capitán y Contador. Reading señaló que el 1º de julio en la noche, cuando se encontraba de guardia en cubierta desde las doce a las cuatro de la madrugada, escuchó unos ruidos cuando caminaba por el alcázar, a eso de las tres. En el portalón, sorprendió a cuatro soldados en uno de los botes del buque y los mandó volver a bordo sin éxito, diciéndole al centinela que les disparara. Después, informó al primer teniente Lawson sobre lo ocurrido, quién decidió tripular la falúa. Luego,

“cuando el Sr. Reading con William Slater y Daniel Harris los persiguieron y les dieron alcance al *Mineroyal*, cuando el bote se les acercó, uno de los soldados, cuyo nombre no conoce, blandió un

³⁸⁶ Vicuña Mackenna, *Los pañales de la Marina nacional*, op. cit., pp. 67-75.

³⁸⁷ José Ignacio Zenteno a Lord Cochrane, 7 de septiembre de 1819. ABO, T. XXXV, doc. N° 197, pp. 167-168.

sable sobre el Sr. Reading; cuando Daniel Harris logró arrebatárle el machete de su mano y los vigiló mientras el Sr. Reading y W. Slater los subían a bordo. Entonces se les puso riguroso arresto por el Teniente Lawson.”³⁸⁸

Después, los fugados Morales, Reynoso, Pinto y Anativia (los tres primeros soldados de infantería y el cuarto artillero), teniendo como testigos al Capitán y Contador, “declararon todos, a una vez, que se iban a tierra con el objeto de ir a pasear y volverse a bordo por no haber conseguido licencia para ir en busca de sus ropas y ver sus familias.”³⁸⁹ No se conoce la condena que recibieron estos hombres.

El 27 de mayo 1823, el Comandante General de Marina recibió del Capitán Wilkinson la confirmación de que el desertor Acuña fue debidamente castigado días antes, “por el bien de la disciplina del buque...”³⁹⁰, a causa de separarse varias leguas de la *Independencia* sin su permiso. Wilkinson esperó que “como capitán de un buque de guerra haya cumplido mi deber en todo y lo haré mientras tenga el honor de mandarlo.”³⁹¹

Wilkinson alertó a Zenteno que el guardiamarina Jorge Lockhall defecionó luego de solicitar una licencia para adquirir vestimenta. A impresión del Capitán, Lockhall,

“en cuanto salga este buque, se presentará a la Compañía a pedir sueldos atrasados que se le deben por sus servicios en el *Araucano*. Espero que se tomarán medidas para arrestar a este sujeto y castigarlo, pues tal conducta es muy deshonorables, especialmente de parte de un oficial.”³⁹²

Wilkinson reclamó también que muchos calafates y el carpintero abandonaban sus labores para bajar a tierra sin que el Contador de Arsenales lo supiera, “de veces con veces, por lo regular de la cuarta parte, pero hay días en que hasta la tercera parte de

³⁸⁸ Declaración de James Reading, William Slater y Daniel Harris, 21 de julio de 1820. ABO, T. XXXVI, doc. N° 140, p. 110.

³⁸⁹ Declaración de José María Morales, Santiago Reynoso, Eustaquio Pinto y Juan Anativia, misma fecha. ABO, T. XXXVI, p. 111. El juicio está incompleto.

³⁹⁰ W. Wilkinson al Comandante General de Marina, 27 de mayo de 1823. ABO, T. XXXVII, n° 9, p. 217.

³⁹¹ Id.

³⁹² W. Wilkinson al Comandante General de Marina, sin fecha. ABO, T. XXXVII, n° 28, p. 234.

ellos se ausenta...”³⁹³ Agregó que dos maestros calafates que se hallaban en tierra, supuestamente enfermos, “han cumplido muy mal con su deber, pues hemos debido volver a principiar la misma obra dos o tres veces por su conducta dilatada y descuidada, habiéndose quedado repetidas veces en tierra el maestro carpintero don Tomás.”³⁹⁴ Un trabajo excesivo y el atraso en el pago correspondiente, eran algunos de los motivos que impulsaban a los marineros a dejar sus puestos y buscar una mejor vida, sin importar los riesgos involucrados

Durante el resto de la década y a inicios de la siguiente, las comunicaciones entre las autoridades del Gobierno y los comandantes de los buques, reflejan que las defecciones de los marineros continuaron, a causa de las penurias sufridas por la falta de comida, ropa y sueldo. En 1829, Wooster informó al Comandante General de Marina que dos soldados artilleros de la guarnición del *Aquiles*, llamados José Bustamante y Julián Arenales, se habían fugado, desempeñando el servicio de cabo de guardia el primero y de centinela el segundo. El oficial de guardia, teniente Tomás Ruedas, percatándose del hecho, se dirigió a tierra y consiguió capturarlos. A impresión del Capitán, ambos desertores debían ser condenados a la pena de muerte, pero considerando las probables causas de su defección (como la escasez de pago y la falta de ropa), el castigo más justo era destinarlos a seis meses de reclusión en obras públicas, ya que era una necesidad “no dejar impunes unos delitos tan agravados, y de tan enorme transcendencia, y cuyo ejemplo propende a contaminar rápidamente las costumbres de la demás tripulación.”³⁹⁵ Agregó, sobre la carencia de vestuarios en la Marina, que “siempre se les ha negado los que por ordenanza pasa el Estado a todo soldado que sirve, y, que a pesar de los repetidos reclamos míos, sólo los he podido obtener, a cuenta de sus sueldos.”³⁹⁶

La preocupación de los representantes extranjeros también se hizo sentir ante las autoridades del puerto, cuando marineros se fugaban desde barcos foráneos. El Cónsul estadounidense Miguel Hogan se dirigió al Gobernador en 1830, para informarle que reclamó al Comandante Smith, de la fragata *Guerrero*, a dos chilenos que eran buscados por la autoridad porteña. Smith contestó que “estas personas fueron recibidas a bordo de

³⁹³ Id.

³⁹⁴ Id.

³⁹⁵ W. Wooster al Comandante General de Marina, 25 de mayo de 1829. ANGIV, Vol. 2, s. f.

³⁹⁶ Id.

esa fragata en la inteligencia que no tenían obligación ninguna de servir en otra parte, y el Señor Comodoro Thompson ha mandado se los entregasen a una persona autorizada para recibirlos.”³⁹⁷

Los delincuentes que cumplían condenas a bordo de los buques de guerra no desperdiciaban las ocasiones para arrancarse. El Gobernador de Plaza recibió del Juzgado de Letras la noticia de que el reo Nicolás Castro (alias “Potita”), fue apresado por la Comandancia de Serenos, “por haberse encontrado peleando con una mujer a deshoras de la noche y reputarse sospechoso por la citada comandancia.”³⁹⁸ Castro, según el informe, “ha resultado ser un malvado, de mala fama, cinco veces preso en esta cárcel y desertor del Aquiles, donde fue destinado la última vez de su prisión por robos y otros delitos; y es de creer que con sus depravaciones contagie a los otros reos...”³⁹⁹ De la Arriagada solicitó la orden para que el criminal fuera devuelto al bergantín o conducido a otro barco, “donde servirá perpetua, o provisoriamente...”⁴⁰⁰

Los fugitivos recurrían a varias alternativas para no regresar a sus puestos. En 1833, el Gobernador comunicó al Ministro del Interior que el músico Juan Baptista Cruz, fugado de la corbeta de guerra estadounidense *Falmonti*, fue reclamado por dos oficiales subalternos a nombre de su Comandante. Portales les respondió que “Cruz se había presentado a este Gobierno pidiendo el asilo que conceden las Leyes de las Naciones a los desertores de un ejército o armada...”⁴⁰¹ Ante esta situación, los oficiales solicitaron que el desertor fuese entregado al Cónsul en caso de que las autoridades se negaran a su cuidado.

La indisciplina de los marineros de la Escuadra adquirió su máxima expresión en los levantamientos generales. En 1813, los esfuerzos del Gobernador Lastra por crear una pequeña escuadrilla, a través de la adquisición de los buques el *Potrillo* y la *Perla*, resultaron inútiles porque los tripulantes de ambos buques se declararon adeptos a la causa realista. Por esta pérdida, los intentos de formar una Armada quedaron truncados por un par de años. Un testigo clave de esta traición fue el tipógrafo Johnston, quien se sumó al bando realista, realizando una extensa exposición de los terribles días vividos a

³⁹⁷ Miguel Hogan al Gobernador de Valparaíso, 6 de febrero de 1830. ANGIIV, Vol. 7, f. 9, trad. de la época.

³⁹⁸ J. Ramón de la Arriagada al Gobernador de la Plaza, 20 de febrero de 1830. ANGIIV, Vol. 7, f. 23.

³⁹⁹ Id.

⁴⁰⁰ Id.

⁴⁰¹ Diego Portales al Ministro del Interior, 22 de junio de 1833. ANGIIV, Vol. 4, s. f., N° 705.

bordo del *Potrillo*. El norteamericano planificó su embarque en dicho buque para el 3 de mayo, en calidad de teniente, pese a que la dotación del navío no estaba completa aún. El día antes, el corsario limeño *Warren* atacó la costa y el Gobierno chileno autorizó a la *Perla* a enfrentar tal provocación. Con presteza, el buque zarpó seguido por el *Potrillo*, al cual atacó sin motivo alguno, y después sus marineros se declararon adeptos a la causa del Rey de España. Luego, la dotación del *Potrillo* también se amotinó, ante la sorpresa mayúscula de su teniente, quien no imaginaba el infausto destino que le deparaba.

“Los soldados apuntaban sus fusiles cargados a mi pecho, gritándome que me rindiera si quería escapar con vida. Al pedir ayuda a mis paisanos, no tuve respuestas, como que ya habían sido supeditados por el número y encerrados en el castillo de proa. Noté entonces que los dos cañones de proa estaban apuntados a popa y pues no me quedaba esperanza alguna, me rendí a los amotinados, que me condujeron a la cámara, en la que hallé preso a nuestro contador don Pedro Garmendia.”⁴⁰²

Minutos después de que Johnston se salvara de una pica de abordaje arrojada por un marinero negro, el Capitán Barnewall fue encerrado en la cámara bajo la custodia de seis centinelas, mientras los tripulantes ingleses y estadounidenses eran engrillados. Según el narrador, la conspiración fue planeada por varias personas de Valparaíso en nombre de su patriotismo. Al llegar a Perú, no podría demostrar la legalidad del bergantín, porque los documentos pertinentes que solicitaría el Virrey habían quedado en el puerto. Pese a su situación, el tipógrafo dio un lugar en su relato a la calidad de la dotación.

“La tripulación del bergantín se componía de una masa heterogénea y según creo, casi todas las naciones de la cristiandad tenían en ella algún representante. Todos hablaban español o inglés, y la mayoría de los americanos e ingleses el español. El capitán Barnewall se veía obligado a impartir sus órdenes en inglés, y para salvar lo mejor posible tal embarazo, había situado al pie de cada cañón un individuo que entendiese este idioma. Desgraciadamente para nosotros, tal cosa facilitó mucho las operaciones de los amotinados, que se hallaban en la proporción de tres a uno en cada cañón.”⁴⁰³

⁴⁰² Johnston, op. cit., p. 115.

⁴⁰³ Op. cit., p. 117.

El 3 de mayo Johnston, el Capitán Barnewall y el Contador fueron apuntados por seis bayonetas, porque los amotinados creyeron que tenían armas ocultas. Además, los rehenes intentaron recuperar el bergantín sin éxito, pues uno de los rebeldes, apellidado Gordon, oyó la conversación que planificó dicha maniobra. Ocho días más tarde, el estadounidense se enteró quienes fueron los que concibieron la intriga, que tal como lo sospechó, resultaron ser varios comerciantes del puerto, entre ellos Rodríguez, Villaurrutia y Sofía, quienes planearon entregar ambos buques a la *Warren*. También idearon el secuestro del Gobernador, lo que afortunadamente no se concretó porque Lastra no se embarcó.⁴⁰⁴

“Gordon, asegura que tenía conocimiento del complot desde mucho antes que partieran de Valparaíso; que el teniente primero de la *Warren* había estado muchas veces en tierra, disfrazado, y que en una ocasión había cenado con él en casa de Rodríguez. Añade que todos se juramentaron en casa de un portugués, que proporcionó a todos una escarapela realista y una daga.”⁴⁰⁵

El 13, Johnston notó que entre los sediciosos se generaron disputas por el mando. El tal Gordon fue nombrado primer oficial, mientras que el cargo de Capitán recayó primero en el ayudante del contramaestre y luego en el contramaestre. Para mantener el orden, los prisioneros eran constantemente embriagados. Al siguiente día, el norteamericano notó que la posesión del bergantín se pacificó, pero Barnewall padecía una alta fiebre. En la mañana, los alzados buscaron dinero entre sus posesiones y las del maltrecho marino, y durante la tarde, en el almacén. Después de dicha rapiña, “a las cuatro de la tarde pasaron revista y se repartió el dinero (cuatrocientos treinta y un pesos) entre sesenta, sin que cupiera parte alguna a los enfermos.”⁴⁰⁶

El día 18, el *Potrillo* ancló en El Callao. El Contador se declaró adepto a la causa realista, mientras que Johnston y Barnewall fueron conducidos a la casa del Gobernador en medio de un ataque de piedras. Ambos hombres permanecieron prisioneros varios meses, en distintos calabozos de aquel puerto y en el Hospital de Bellavista cuando la salud no los acompañó. La liberación del teniente y el Capitán se

⁴⁰⁴ Vázquez de Acuña, op. cit., p. 380.

⁴⁰⁵ Johnston, op. cit., pp. 119-120.

⁴⁰⁶ Op. cit., p. 123.

logró en octubre, gracias a la gestión del comerciante de Lima Samuel Curson. En noviembre, volvieron a Valparaíso en el buque *Hope*.⁴⁰⁷

Cuando la Escuadra chilena ya se encontraba formada, los motivos por los cuales las tripulaciones de los barcos se sublevaron a sus superiores fueron varios, como el deseo de escapar de la existencia que llevaban, el retraso de sus pagas, el alto mando de que gozaban los extranjeros y preferencias políticas. Ante mayúsculas muestras de rebeldía, los viajeros no se mostraron indiferentes ante lo que presenciaban. Graham señaló que el *Araucano*, junto con la *Independencia*, se hallaba vigilando las costas del norte y consiguiendo provisiones cuando el piloto, el condestable y el contramaestre se amotinaron, aprovechando la ausencia del Capitán, los oficiales y el alejamiento del segundo buque. A diferencia del sufrido Johnston, la viajera sólo reprodujo las noticias que sus amigos y conocidos marinos le comentaron y que resultaron interesantes de recordar en su cuaderno. Destacó que los rebeldes “desembarcaron en Dolores a todos los chilenos y a los ingleses que no quisieron acompañarlos, y se hicieron a la vela con dieciséis hombres, sin que hasta ahora se haya oído hablar más de ellos”, agregando que, “cuarenta y siete tripulantes a las órdenes del capitán han quedado en situación de volver al servicio y es de notar que no hubo ningún chileno entre los desertores.”⁴⁰⁸

Las misivas dirigidas a Cochrane de parte de los capitanes de los buques de la Escuadra presentan muchos casos de amotinamiento. El 29 de enero de 1819, a bordo de la *Chacabuco* anclada en Coquimbo, Carter notificó a Cochrane que se suscitó un grave levantamiento luego que el buque zarpara desde Valparaíso para unirse a la Escuadra. El día 15, el barco sufrió los embates de un temporal, del que resultaron dañados el palo de mesana y la verga mayor, inmediatamente reparados por los -hasta ese momento - obedientes marineros. El 23 en la noche, la dotación armada rodeó a Carter, explicando que su móvil era el atraso en el pago de los sueldos y el alto mando de los foráneos.

“En el momento que puse el pié sobre cubierta, me rodearon al menos cien hombres y, aunque la noche era muy oscura, vi que tenían en la mano todos ellos sables y cuchillas. Luego que se pudo obtener silencio; pregunté a la tripulación qué motivos tenían para aquel disturbio a semejante hora y me contestaron únicamente que el Gobierno no quería pagarles ni su sueldo, ni el dinero de las

⁴⁰⁷ Op. cit., pp. 124-173.

⁴⁰⁸ Graham, op. cit., pp. 65-66.

presas, y que ellos se pagarían y excusarían solos, porque no querían servir bajo mis órdenes, y en una Escuadra mandada por extranjeros. Entonces levantaron la voz gritando ‘viva la Patria y mueran los ingleses’: Yo procuré, pero en vano, ser escuchado...”⁴⁰⁹

Después, los amotinados recluyeron a Carter a su cámara con vigilancia, mientras que Juan Robinson y Santiago Hurrel fueron mandados a cubierta a maniobrar el buque. Luego, Carter fue nuevamente removido a la cámara de Hurrel.

“Ellos me agarraron, desarmaron, y me pusieron preso en mi cámara, donde me pusieron tres centinelas con los fusiles cargados, y bayoneta calada, y dieron órdenes de tirarme si hablaba una palabra. El primer teniente Don Juan Robinson, y Don Santiago Hurrel tercer teniente fueron remitidos sobre cubierta para la maniobra de la corbeta e hicieron vela hacia el Nordeste el resto de la noche. Me removieron de mi propia cámara a la del último teniente y me mandaron acostar.”⁴¹⁰

La revuelta fue mitigada por Carter, los tenientes y oficiales durante la madrugada. La *Chacabuco* ancló en Coquimbo la mañana del día 28 y el Intendente detuvo a los rebeldes que huyeron en botes y a los desembarcados. El buque volvió a tomar su rumbo, llevando a bordo a los cuatro líderes de la asonada para que pagaran por su osadía. La iniciativa de recuperar el buque fue del primer teniente Juan Robinson, quien apoyado por Carter y los oficiales, llamó al amotinado Miguel Gallardo, segundo contra maestre, para detenerlo sin que los demás rebeldes se percataran. Lamentablemente, Gallardo logró escaparse y avisar que la insurrección sería combatida. La contienda tenía a los tenientes Robinson, Morgell y Hurrel, el cabo Muñoz de los soldados de marina, y unos ocho a diez soldados por un lado, contra Gallardo y el resto de la tripulación por otro. Carter narró minuciosamente a Cochrane cómo se aplacaron los desórdenes, para que el Vicealmirante decidiera con propiedad el escarmiento a los involucrados.

“Los dos cañones de proa, cargados a bala y metralla, nos apuntaron a nosotros y, cuando el fuego empezó por nuestra parte desde la popa, Gallardo hizo tirar el cañón de proa de babor después de haber recibido dos balas de fusil en el cuerpo además de

⁴⁰⁹ R. Carter a Lord Cochrane, 29 de enero de 1819. ABO, T. XXXV, doc. N° 37, p. 37.

⁴¹⁰ Id.

una herida de sable que le hizo el teniente Morgell, el cual combatió con él mano a mano hasta que el otro cayó. El teniente Morgell fue levemente herido en la mano y, con la descarga de cañón, un soldado de Marina fue muerto y tres de nuestras cureñas desmontadas; después de algunos tiros más de cada parte, viendo la tripulación muerta a su jefe se retiraron bajo la cubierta y el buque quedó, otra vez, en nuestras manos.”⁴¹¹

Incluso las medidas más drásticas no menguaban la insubordinación de la marinería y las tripulaciones. En abril de 1820, Guise avisó a Cochrane que entre los infantes de Marina del *Lautaro* cundía la indisciplina, el hurto y la fuga. Especificó a ciertos inculpados y sus faltas para que fueran enjuiciados en una Corte Marcial.

“Juan Bedel y José María Salgado... Soldados infantes de Marina: Por haber desertado sus puestos en la guardia de media noche el 7 de marzo pasado: El primero desde la garita en el castillo de proa y, el segundo, desde el portalón de estribor, y haber bajado por el portalón de babor a un bote con la intención de desertar a tierra, lo que observando el timonel, brincó al bote para impedirlo cuando Juan Bedel saltó por la borda y nadó hacia tierra.”⁴¹²

Los centinelas que dejaban escapar a los marinos, fuera por descuido o complicidad, también eran sancionados. Incluso, algunos de ellos también eran tentados para huir de los buques.

“Cruz Méndez... Soldado infante de Marina: Por grave descuido del deber al permitir a los arriba mencionados Juan Bedel y José María Salgado pasar por el portalón de babor, donde estaba de centinela sin tomar la menor medida para impedirlo. Sebastián Morales... Cabo infante de Marina: Por haber sacado el 21 de marzo pasado al centinela Santiago Toro de su puesto siendo el cabo de guardia en la guardia de media, cuando ambos descendieron al serení y desertaron a tierra.”⁴¹³

Dos años más tarde, Gordon Robertson expuso al Lord que los infantes de la *Galvarino* también eran muy atrevidos. Sin embargo, la aplicación de correctivos “no puede ejecutarse sin compromiso de la seguridad de la nave y de crear un descontento

⁴¹¹ R. Carter a Lord Cochrane, 29 de enero de 1819. ABO, T. XXXV, doc. N° 37, p. 38.

⁴¹² Martin George Guise a Lord Cochrane, 7 de abril de 1820. ABO, T. XXXV, doc. N° 338, p. 279.

⁴¹³ Id.

en las mentes del resto de la tripulación.”⁴¹⁴ El Capitán, por tanto, solicitó la remesa de más soldados a su nave para poner a raya a los marinos, pues “los mismos Infantes de Marina han participado en todas las expediciones, varios de los cuales, aun los amotinados de la *Chacabuco*, y el resto ha servido principalmente en la *O’Higgins* y la *San Martín*.”⁴¹⁵

La insubordinación de los marineros continuó en el decenio siguiente, tal como lo indican las comunicaciones entre las autoridades de Valparaíso, archivadas en los tomos de la Intendencia. En septiembre de 1830, desde el Gobierno local, Pedro de Uriondo transmitió a Benavente la causa criminal y la sentencia decidida por la Corte Marcial en contra de dos gestores de una revuelta a bordo del bergantín *Aquiles*:

“Confirmase la providencia apelada de foja 61 6ta con declaración que los diez años de presidio, a que son condenados [Demnis] Mead, y Roberto Taylor, se entiendan a salir del país a sus costas en el primer buque que parta para Europa, manteniéndose entre tanto se presenta oportunidad presos en la Cárcel desde la que podrán nombrar apoderados para evacuar las negociaciones o asuntos que puedan tener pendientes; y se les apercibe que si en el término de los diez años volvieren a cualesquiera punto de la República serán inmediatamente aprehendidos y conducidos al presidio de Juan Fernández, contándosele los diez años desde el día de su aprehensión, con costas de la causa en que se les condena, y se devuelven.”⁴¹⁶

El Gobernador tenía la responsabilidad de alojar en la Cárcel a los inculpados mientras no llegara un buque que los transportara fuera del país. El reo Mead, según Uriondo, se ofreció

“ir por si solo a ese Puerto y presentarse a Vuestra Señoría bajo la fianza de dos mil pesos de Don Juan José Gandarillas, que queda otorgada, se le ha concedido. Así espero que luego que dicho Mead se presente a Vuestra Señoría lo obligue al cumplimiento de la referida sentencia.”⁴¹⁷

⁴¹⁴ A. Gordon Robertson a Lord Cochrane, 29 de septiembre de 1822. ABO, T. XXXVII, N° 15, p. 196.

⁴¹⁵ Id.

⁴¹⁶ Pedro de Uriondo a José María Benavente, 23 de septiembre de 1830. ANGIV, Vol. 7, f. 220.

⁴¹⁷ Op. cit., f. 220v.

En diciembre de 1837, el Gobernador comunicó al Ministro de Relaciones Exteriores que entregó un pasaporte a Pedro Hubert, para que fuera puesto a disposición de su colega de Petorca. Este sujeto se encontraba en la mira de las autoridades.

“Hubert a más de haber tenido por un acérrimo partidario del General Santa Cruz y quizá más peligroso que otros que le aventajen en fama, es dueño o al menos cargador del bergantín ‘Paquete’, que salió ayer de este puerto sin la licencia necesaria, prevalido de la parte que tomó el Señor Comodoro de la estación inglesa, parte que tal vez no habría tomado si el mismo Hubert y otros interesados en que fuese el buque a Cobija, no hubiesen dado pasos directos, o indirectos al efecto, porque está visto que los más encarnizados enemigos de la Republica son los más refinados hipócritas.”⁴¹⁸

Garrido opinó que algunos foráneos desvergonzados obstaculizaban la labor de los funcionarios locales, mientras que otros eran espías y enemigos ocultos que osadamente sacaban adelante sus propósitos, individuos frente a los cuales se debían aplicar medidas fuertes. Como defensa, el Cónsul francés elevaría una protesta al Gobierno central por el traslado indefectible de su compatriota, “previniéndome que Hubert permanecerá en su casa, dándome a entender que el asilo que en ella le proporcione burlará los efectos de mi autoridad.”⁴¹⁹ El Gobernador señaló al Ministro del Interior que el Gobierno central se convencería de que, además de los delitos de los comandantes de navíos de guerra foráneos, en la República existía el peligro de que ocurriesen crímenes más trascendentes si no se contenían los abusos de los forasteros. Garrido adjuntó a su escrito la nota del diplomático, comentando

“que la advertencia que me hace en su nota de que flamea en su casa el pabellón de la Francia supone o que tengo alguna duda sobre este hecho demasiado sabido, o la peregrina idea de que enarbolado aquel pabellón, no pueden tener cumplido efecto las leyes del país, respecto de aquéllos que se pongan a su sombra aun cuando a favor de ella ejerzan el espionaje o cometan otros delitos.”⁴²⁰

⁴¹⁸ Victorino Garrido al Ministro de Relaciones Exteriores, 23 de diciembre de 1837. ANGIV, Vol. 4, s. f., N° 1513.

⁴¹⁹ Id.

⁴²⁰ Victorino Garrido al Ministro del Interior, 24 de diciembre de 1837. ANGIV, Vol. 4, s. f., N° 1515.

El Comandante del bergantín de guerra galo *L' Alacrity* avisó al Gobernador que Hubert deseaba salir de la residencia del Cónsul para abordar su barco y consultó si la policía podía detenerlo. Garrido respondió que

“como yo considerase que esta ida a bordo de ‘L' Alacrity’ era lo mismo que trasladarse a un país extranjero, lo que el Gobierno concedía a Hubert según el oficio de Vuestra Señoría al Señor Cónsul, de 24 del actual que Vuestra Señoría me trascibe, respondí al Señor Comandante francés que no me oponía a dicha traslación y que el referido Hubert nada tenía que temer en su tránsito a bordo de los agentes de la policía, en el bien entendido que él y el Señor Cónsul serían responsables de cualquier cargo que pudiera resultar contra Hubert en su clase de comerciante.”⁴²¹

A la brevedad, el Gobernador confirmó al Canciller “que por las noticias que he adquirido es efectiva la traslación de Don Pedro Hubert de la casa del Señor Cónsul General de Francia al bergantín de guerra de la misma nación surto en este puerto nombrado ‘L' Alacrity’...”⁴²² Y dos semanas más tarde, informó que “por el oficio de Vuestra Señoría fecha de ayer quedo impuesto del permiso concedido por el Gobierno a Don Pedro Hubert para volver a este puerto.”⁴²³

11. Traslado de prisioneros

A bordo de los barcos de guerra, reos de distintas calidades fueron transportados a sus destinos. Los informes oficiales señalan que estos sujetos influenciaron negativamente a los marineros y sufrieron las mismas carencias que éstos. Fueron remitidos desde distintos puntos de la República, hicieron escala en Valparaíso y luego zarparon hacia los lugares ordenados por sus sentencias. Otras veces, no alcanzaron a descender de las naves, porque su condena fue precisamente servir en la Marina por una larga temporada.

⁴²¹ Victorino Garrido al Ministro de Relaciones Exteriores, 28 de diciembre de 1837. ANGIV, Vol. 4, s. f., N° 1523.

⁴²² Victorino Garrido al Ministro de Relaciones Exteriores, 30 de diciembre de 1837. ANGIV, Vol. 4, N° 1528.

⁴²³ Victorino Garrido al Ministro de Relaciones Exteriores, 17 de enero de 1838. ANGIV, Vol. 4, s. f., N° 76.

En agosto de 1819, Zenteno transmitió a Lord Cochrane la orden de O'Higgins de reprender a un grupo de presidiarios que instigaban el enfado a los tripulantes locales del *San Martín*.

“Su Excelencia está íntimamente penetrado de las desagradables consecuencias que podrían esperarse de tan vicioso origen, si este fuese observado en otros hombres que los indígenas de este Estado, cuyo natural dulce y sobrias costumbres los hace susceptibles de toda modificación y fáciles de conducirse a cualquiera objeto que se proponga el que sobre ellos tenga un ascendiente producido por la representación o la voluntad.”⁴²⁴

El Director Supremo decidió que el escocés “se sirva proceder (si fuese necesario) al desembarco de dichos prisioneros disponiendo lo conveniente a fin de que sean observados o examinados con objeto de descubrir los factores del hecho y castigar según corresponde a los que fueren delincuentes.”⁴²⁵

Lastra expresó a la cartera de Guerra en 1828 que siete sargentos y un soldado, confinados en el *Aquiles*, debían ser presentados al Presidente de Bolivia Andrés Santa Cruz, para que aquél decidiera su destino. Sin embargo, el bergantín no podía zarpar “porque a pesar de los reclamos que se han hecho, aún no se ha librado a esta Comisaría el dinero que se ha pedido para la compra de los víveres y el pago de los dos meses a su dotación.”⁴²⁶ El 25 de julio de 1829, Benavente mandó al Ministerio de Guerra una nota de la Comisaría de Marina, referida “al suministro de un medio vestuario a cada uno de los doce individuos que se hallan presos a bordo del *Aquiles*.”⁴²⁷ Días después, el Gobernador reiteró el carácter urgente del envío de las vestimentas, “pues aquellos infelices se hallan completamente desnudos, y en este estado no será posible salgan al mar en el próximo viaje, porque ya no tienen ni andrajos con que cubrir sus carnes.”⁴²⁸

Con la llegada del autoritarismo, todo aquél que se opusiera de una u otra forma al Gobierno, fuera a través de actos delictuales o campañas bélicas inspiradas en la ideología liberal, recibiría el castigo dictado por el nuevo régimen. A mediados de 1831, desde la Intendencia de Concepción, Joaquín Prieto informó a Cavareda el envío de cuatro criminales en la *Colo-Colo*, los soldados Agustín Silva, Juan Gonzales y Juan

⁴²⁴ José Ignacio Zenteno a Lord Cochrane, 24 de agosto de 1819. ABO, T. XXXV, doc. N° 156 p. 135.

⁴²⁵ Id.

⁴²⁶ Francisco de la Lastra al Ministro de Guerra, 13 de diciembre de 1828. ANGIV, Vol. 3, s. f.

⁴²⁷ José María Benavente al Ministro de Guerra, 25 de julio de 1829. ANGIV, Vol. 3, s. f., N° 570.

⁴²⁸ José María Benavente al Ministro de Guerra, 4 de agosto de 1829. ANGIV, Vol. 3, s. f., N° 605.

José Escobar, y un revoltoso colaborador de los Pincheira, llamado Juan José Cea. Los tres primeros habían sido condenados a servir seis años en la Escuadra, mientras que el cuarto permanecería el mismo tiempo en Juan Fernández, “y si por acaso no hubiere en la marina lugar para los primeros, será útil acompañen al segundo en su destino, por no ser justo queden en la impunidad los crímenes que han cometido.”⁴²⁹ Respecto al último convicto, es preciso recordar que las bandas campesinas lideradas por los famosos hermanos, compuestas de labradores, peones y pehuenches, escapaban de la crisis del valle central a través del merodeo y el saqueo desde Colchagua a Concepción.⁴³⁰

En 1834, Cavareda informó al Ministro del Interior que dos presidiarios ingleses, llamados Guillermo Lobchoe y Tomás Villa, serían remitidos hacia Santiago. Ambos llegaron desde Valdivia en el *Aquiles*, “acusados y procesados por falsificadores de la moneda provincial...”⁴³¹

Años más tarde, la persecución política continuó. El Gobernador de Juan Fernández informó a su símil de Valparaíso en abril de 1837 que la *Colo-Colo* había zarpado hacia Nueva Holanda transportando a bordo “a Don Ramón Freire y demás reos de Estado.”⁴³² Cavareda dio cuenta a la cartera Interior de tal acontecimiento. Desde Perú, Freire se había contactado con el ex político y ex senador José María Novoa, el ex Intendente de la capital Rafael Bilbao y el mercader Vicente Urbistondo, para organizar y financiar una pequeña expedición, compuesta de dos barcos, nombrados el *Orbegoso* y el *Monteagudo*. Esta campaña tenía por fin libertar a Chile. El ex Director arribó a Ancud en el primer buque sin mayores complicaciones, pero la tripulación del segundo traicionó la causa liberal entregando el navío a las autoridades de Valparaíso. Cuando se dirigía a Chiloé, el *Monteagudo*, tripulado por soldados adeptos al Régimen, derrotó al *Orbegoso*, desbaratando los planes de los opositores al autoritarismo.⁴³³

Desde los primeros años de las Guerras de Independencia, las autoridades políticas y militares chilenas, adeptas a la causa patriota, tuvieron conciencia de que el mar era un escenario que se debía aprovechar para doblegar al yugo peninsular. Los modestos orígenes de la Escuadra chilena datan de la Patria Vieja, a los cuales se

⁴²⁹ Joaquín Prieto al Gobernador de Valparaíso, 12 de julio de 1831. ANGIV, Vol. 7, f. 462.

⁴³⁰ Salazar, op. cit., p. 331.

⁴³¹ Ramón Cavareda al Ministro del Interior, 17 de enero de 1834. ANGIV, Vol. 4, s. f., N° 60.

⁴³² Ramón Cavareda al Ministro del Interior, 4 de abril de 1837. ANGIV, Vol. 4, s. f., N° 411.

⁴³³ Salazar, op. cit., pp. 394-395.

sumaron durante la Reconquista las interesantes - y efectivas en algunos casos - empresas de Uribe y Carrera. Después de la victoria patriota en la batalla de Chacabuco, los ánimos y el ingenio del Gobernador de Valparaíso, otorgaron a la naciente República el primer barco que compondría la futura Escuadra nacional, llamado en un inicio el *Águila*, y luego el *Pueyrredón*. Es así como comenzó la formación de la Armada. El Estado sumó navíos de distintos tamaños, cualidades y armamento a través de efectivos planes como los del Gobernador Alvarado, estrujando el paupérrimo presupuesto nacional y entregando patentes de corso a particulares. Las luchas contra la Marina realista y la captura de sus barcos, ideadas brillantemente por los vicealmirantes y comandantes, fueron llevadas a cabo tenazmente por oficiales y marineros. Todos los integrantes de las tripulaciones, nacidos en Chile, Inglaterra, Estados Unidos, Francia y otros rincones del globo; provenientes de distintos estratos sociales; investidos con diferentes grados a bordo; con mucha o poca experiencia en los oficios del mar; y dotados de un carácter a prueba de balas; sufrieron los embates de la guerra en el océano, resultando heridos o perdiendo sus vidas, mientras que las naves estaban expuestas a ser dañadas o capturadas por el enemigo.

A las terribles consecuencias de combatir en el mar, las graduaciones más bajas de la Escuadra sufrieron graves enfermedades y severos castigos; experimentaron hambre y frío, por la mala calidad y tardanza en la entrega de víveres y vestuarios; y estuvieron sometidos a la pobreza, debido a los bajos y retrasados sueldos. Como consecuencia de estas duras, y muchas veces injustas, condiciones de vida, los marineros tuvieron un comportamiento rudo, indisciplinado y rebelde, cuya máxima expresión fueron los amotinamientos a bordo de los barcos, tanto en tiempos de paz como de guerra. Es interesante notar que no sólo los marineros de más baja graduación incurrieran en el alcoholismo, la incompetencia e incluso el homicidio, sino que también oficiales y capitanes, en su mayoría extranjeros, mostraron estas conductas. Además, durante y después de la Independencia, a los tripulantes se sumaban pasajeros tales como criminales de la más baja categoría, y prisioneros políticos desde la instauración del autoritarismo.

Los buques albergaban hombres toscos, alcohólicos, insubordinados y delincuentes, sometidos a las inclemencias de la naturaleza, la guerra, la enfermedad y a la influencia de otros sujetos. En tiempos de licencia, o simplemente por deserción,

Valparaíso recibía a los marinos de la Escuadra para darles un hogar temporal o permanente, acogerlos en el Hospital para que se recuperaran de sus males u otorgarles un momento de diversión. Durante su estadía, entablaron relación con los porteños, fuesen autoridades políticas, militares o de las instituciones de la Marina, o bien con los habitantes u otros pasantes. Entre los pobladores del *Gibraltar americano*, había sujetos tan bruscos e incontrolables como ellos: los pescadores y lancheros.

CAPÍTULO IV

PESCADORES Y LANCHEROS

“Se esconden y venden inmediatamente los robos...”⁴³⁴

Valparaíso, el *Gibraltar del Pacífico*, junto con acoger a la marinería extranjera y a aquellos infantes y tripulantes fogueados en catástrofes naturales y humanas, albergaba en su seno su propia cuota de desarraigados, marginales y delincuentes, que, como gente común, contribuían a colorear y dar un toque de pintoresca rebeldía al principal puerto de la *West Coast* del Pacífico. Los pescadores y lancheros eran trabajadores que no pasaron desapercibidos para las autoridades porteñas y el Gobierno central, a causa de su indisciplina, criminalidad y subversión, ante las cuales, se impusieron obligaciones y un modo de organización laboral que no detuvo del todo su rebelde espíritu. Los viajeros se percataron de su presencia en la costa, entablando una curiosa interacción. Schmidtmeier observó sus pequeñas naves en la ribera, destinadas a la pesca, el intercambio, y la carga y descarga de efectos.

“Una circunstancia digna de notar es que durante nuestras jornadas a lo largo de la costa no vimos ningún bote o embarcación pequeña alguna en el mar. Los pescadores son pocos y principalmente pescan desde la costa, en pequeñas caletas. Solamente encontramos este alimento tres o cuatro veces. Ni la bahía de Valparaíso exhibe tampoco ninguna embarcación rústica. Se usan algunas canoas muy pequeñas e incómodas para el intercambio con los barcos, remadas todavía a la manera indígena; botes de la aduana y unos pocos alijadores para desembarcar y cargar mercaderías, es casi todo lo que se puede ver en esta especie, no obstante las ventajas de tales medios de transporte en una tierra con esta forma.”⁴³⁵

Ruschenberg prestó atención a los lancheros que circulaban en las cercanías de la Aduana, el Resguardo y la Capitanía. Describió la contextura física, el carácter, el manejo del inglés y la forma de sociabilidad que desarrollaron con los forasteros. Los

⁴³⁴ Pedro Angulo al Comandante General de Marina, 21 de diciembre de 1830. ANGIV, Vol. 6, f. 305v.

⁴³⁵ Schmidtmeier, op. cit., p. 278.

lancheros se adaptaron a la presencia de ingleses, norteamericanos y extranjeros en general, pues éstos eran potenciales clientes que valía la pena abordar.

“Estos hombres son fuertes, robustos y atléticos, con el semblante de un color oliva claro que rebosa buen humor; debido a sus relaciones con marineros extranjeros han aprendido el inglés suficiente para darse a entender y también para embromar a todo extranjero que pase cerca de ellos. Basta con que se aparezca un inglés o un norteamericano para que se les vaya encima una media docena de ellos gritando, ‘you want *boty*- me *boty* very fine’, a la vez que se recogen los pantalones, alistándose para echar al agua una de las chalupas de la hilera que hay siempre sobre la playa a mano derecha del muelle.”⁴³⁶

Los lancheros tenían modos de llamar la atención de los foráneos, con el fin de que éstos aceptasen sus servicios y recibir una buena propina. Sin embargo, no siempre sus artilugios daban resultados.

“Si el extranjero no responde, lo siguen los lancheros ejecutando una especie de danza delante de él y escudriñándole atentamente la cara, y si ven que en realidad quiere embarcarse se lanza cada uno hacia su bote y alzando una mano en el aire para atraerle la atención, le gritan con viveza, ‘aquí, mi patrón, aquí mi *boty*’. Si el patrón les contesta que no tiene intención de andar en bote, todos ellos a un tiempo sueltan una bien humorada carcajada, burlándose de sus chasqueados compañeros.”⁴³⁷

Las actividades de los lancheros, boteros y pescadores fueron paulatinamente controladas por el Gobierno central y el de Valparaíso, a medida que la actividad comercial del puerto principal fue en aumento. La intervención de las autoridades se materializó en obligaciones tales como el pago de contribuciones, la contabilización de las embarcaciones, el control durante la jornada laboral y la imposición de un estatuto a su gremio. Los antecedentes sobre injustos cobros de derechos, que por fortuna fueron anulados por el Cabildo de Valparaíso, se remontan a 1799. En ese entonces, esta institución declaró tácitamente la incorporación del barrio del Almendral al Puerto, pues en el portazgo de la Cueva del Chivato, algunos indios changos de la Caleta que traían cargamentos de pescado por tierra, debían pagar un derecho de entrada, siendo que los

⁴³⁶ Ruschenberg, op. cit., p. 21.

⁴³⁷ Id.

cobradores sólo debían exigirlo a las cargas que viniesen desde Santiago. Así, el Cabo de la Cruz de Reyes dejó de ser una frontera entre el mar del fondeadero (Puerto) y el de la caleta (corregimiento de Quillota).⁴³⁸

A comienzos del siglo XIX, la actividad portuaria y comercial de Valparaíso aún conservaba el nivel y ritmo del siglo anterior. Sin embargo, la apertura comercial decretada por la Junta de Gobierno en 1811, hizo que el puerto se abriera a nuevos mercados, efectos y visitantes. Durante el transcurso de los años, aumentó la presencia de pescadores, boteros y lancheros, a causa del crecimiento de la actividad comercial y el incremento de la población tanto fija como de paso. No obstante, el control estatal también se acentuó hacia estos trabajadores luego que Chile se convirtiera en una República, tal como lo indican los oficios de la Intendencia. En febrero de 1825, Zenteno advirtió al Ministro de Hacienda que un Decreto de agosto del año anterior no estipulaba el tipo de patente que debían sacar los dueños de barcos de un palo, principalmente lanchas cargadoras, agregando que “hay balandras cuya capacidad es inferior a la de un bergantín; pero las más de ellas son por lo común pequeñas y generalmente los negociantes dan este armamento a las lanchas cargadoras cuando las destinan a las costas del Perú...”⁴³⁹ En agosto, el Gobernador envió al nombrado Canciller dos relaciones escritas por el Comandante de Arsenales y el Capitán de Puerto, referidas al número de lanchas y botes estatales y particulares. En dichos oficios, también se mencionaban las embarcaciones que requerían una reparación. Zenteno advirtió que

“para su mejor inteligencia que de las lanchas varadas en el Arsenal, tres de ellas necesitan muy poca refacción, porque a fin de preservarlas de los temporales, las hice varar antes de invierno atento a que no se necesitaban en la agua para el servicio desde que dejaron de hacer el de cañoneras a que estuvieron destinadas.”⁴⁴⁰

A fines de septiembre de 1825 ocurrió una sublevación de lancheros y pescadores, debido a la aplicación de un Decreto ministerial que buscaba refrenar el contrabando, indicando que la carga y descarga de productos podía ejecutarse sólo con la autorización del Gobierno. A esta protesta se sumaron comerciantes y capitanes,

⁴³⁸ Vicuña Mackenna, “Historia de Valparaíso”, pp. 486-487.

⁴³⁹ José Ignacio Zenteno al Ministro de Hacienda, 2 de febrero de 1825. ANGIV, Vol. 5, s. f.

⁴⁴⁰ José Ignacio Zenteno al Ministro de Hacienda, 2 de agosto de 1825. ANGIV, Vol. 5, s. f.

quienes también resultaron perjudicados por la drástica medida.⁴⁴¹ En los archivos de Valparaíso, consta que los miembros del Cabildo, ante el llamado de un gran conglomerado de porteños reunido en la Sala Capitular, señalaron que el pueblo debía designar a dos diputados que lo representaran. La muchedumbre escogió a Andrés Videla y Ramón Sepúlveda, quienes consultaron a sus electores si aceptaban la renuncia del Ayuntamiento, los cuales respondieron que no, y luego se nombraron tres personas que reemplazarían a los regidores ausentes. La mesa de la Corporación se trasladó al patio interior y el público expresó su cansancio ante la desgracia y los abusos de ciertas autoridades. El pueblo decretó no acatar las órdenes del Ministro de Hacienda Correa de Saa, diseñar un proyecto para la construcción de un muelle, reedificar el templo de la Merced, restablecer el Hospital de Caridad, pagar a la guarnición de la Plaza, suspender las licencias y contribuciones ordenadas por el susodicho Canciller, establecer el Tribunal del Consulado en Valparaíso, solicitar al Gobierno la fabricación y venta libre de tabacos después de comprarlos a los empresarios del Estanco, ratificar la continuidad de los dos diputados como voceros del pueblo, y escribir dos copias del citado acuerdo para el Gobernador y el tercer Diputado José Luis Aycinena. Otro artículo de relevancia, referido a la tenencia de pequeñas embarcaciones, fue

“que se dé inmediatamente la libertad a todos los dueños de lanchas y botes para que usen de ellos conforme a la costumbre y reglamentos anteriores al injusto decreto de prohibición; quedando ser de ningún valor las órdenes en que se manda varar las lanchas botes y canoas, y pedir permiso al Jefe del Resguardo para ir a bordo.”⁴⁴²

La encendida concurrencia solicitó que, a través del Diputado Aycinena o del representante en el Congreso, se aprobaran otros puntos. Luego que éstos se estipularan, la multitud de vecinos, muchos de los cuales no sabían leer y escribir, solicitaron al escribano que colocara sus nombres en el acta. Los nuevos acuerdos fueron el despido del Comisario de Marina Garrido, la remoción del Ministro de Aduana Trujillo, la prohibición de que españoles ejercieran cargos públicos y el uso de la mitad de la producción del ramo de caminos en la reparación de la ruta a Quillota y la calle pública.

⁴⁴¹ Salazar, op. cit., p. 255.

⁴⁴² Acuerdo del 30 de septiembre de 1825. ANCMV, Vol. 3, p. 249.

Otra petición se refería a la desvinculación del Comandante del Resguardo Vergara, junto a la del Tesorero y Ministro de Marina Almanche,

“principalmente entre otros motivos que se omiten porque los cree actores de las medidas erróneas, tiránicas y llenas de ignorancia con que se ha oprimido la miserable industria de la clase de pescadores, lancheros y boteros atacándoles de un modo infame sus propiedades.”⁴⁴³

El Gobierno central aceptó las propuestas anunciadas con tanto ahínco por los porteños.⁴⁴⁴ Cinco años después, José Sánchez indicó al Gobernador de la Plaza que

“varios comerciantes de esta ciudad me han representado, que cuando se ha dado principio a la reforma en las matrículas de jornaleros, y establecido un plan benéfico al comercio y a los individuos que la componen, sería del mismo modo conveniente formar un reglamento que organizase y pusiese de igual modo el gremio de lancheros.”⁴⁴⁵

El Juez de Comercio sugirió para tal efecto la misma comisión que reformó las matrículas de los jornaleros.

Desde fines de 1830, los gremios fueron organizados, reglamentados y dirigidos por el Estado para los trabajadores portuarios de Valparaíso. Hasta 1870, la carga y descarga de mercaderías se realizaba con las lanchas, que solían quedar varadas por el peso de la carga. Los jornaleros llevaban los efectos al hombro y se usaba el mismo sistema para transportar bultos entre la playa y los almacenes, debido a lo cual, los trabajadores sufrían enfermedades y accidentes. El sistema era gravoso para los intereses del comercio, pues las operaciones eran lentas y el pago de jornales y lanchas, alto. Los intereses del Estado se encontraban comprometidos porque sus ingresos provenían del cobro de los derechos aduaneros.

En 1837, el Estado constituyó el gremio de jornaleros portuarios de Valparaíso, con el fin de salvar sus intereses, proteger las mercaderías y evitar el contrabando. Las normativas regían aspectos tales como el trabajo, los salarios, las tarifas, así como la

⁴⁴³ Op. cit., p. 251.

⁴⁴⁴ Salazar, op. cit., p. 255.

⁴⁴⁵ José V. Sánchez al Gobernador de la Plaza, 27 de agosto de 1830. ANGIV, Vol. 7, f. 186, N° 100.

disciplina, las sanciones, la beneficencia y las pensiones. El gremio era el encargado de la carga y descarga de productos extranjeros, que se depositaban en los almacenes de la Aduana. Su organización era estratificada. Estaba compuesto de 225 jornaleros distribuidos en 15 cuadrillas de 15 hombres cada una, bajo la dirección de representantes del poder Ejecutivo. El Jefe Superior, llamado capataz mayor, dirigía al gremio y era subordinado de la comisión administrativa, integrada por un alcaide de la Aduana y dos comerciantes que permanecían tres años en sus funciones. La presencia de éstos reflejaba los requerimientos de su sector, que necesitaba disponer de mano de obra calificada y disciplinada para la importación y la exportación.

El Reglamento de 1837 estableció las bases para la creación de una caja de ahorros del gremio, a través de los descuentos de los salarios (un real por peso). Con ello, se asignaban cuatro reales diarios a los jornaleros enfermos por un máximo de ocho días. Si el trabajador requería hospitalización, la entidad pagaba dos reales diarios a la familia del trabajador aquejado. Y cuando éste fallecía, cancelaba los gastos del entierro y entregaba 25 pesos a los deudos más cercanos. La invalidez por accidentes laborales podía significar entre dos y seis pesos mensuales, de acuerdo al mérito del empleado y el juicio de la comisión. El subsidio aumentaba cuando el total de los fondos superaba los mil pesos. Esta organización hizo disminuir los robos, el contrabando y los daños en las mercaderías, pero en el transporte entre los barcos y la playa, subsistieron y aumentaron los problemas. En 1842, el Gobierno solicitó al Congreso aprobar un proyecto de ley que autorizaba al Presidente de la República dictar ordenanzas con fuerza de ley para los gremios de jornaleros y fleteros en Valparaíso y otros puertos del país. Dicho proyecto implicaba la incorporación de los lancheros (patrones de lancha y remeros) a gremios similares a los de los jornaleros, para evitar la desaparición de efectos, haciendo responsables de las pérdidas a todos los miembros del cuerpo. En 1843, el Parlamento autorizó al Ejecutivo promulgar aquellas ordenanzas durante un año, y en 1845, dicho órgano renovó por otro año la autorización.

La fusión de los lancheros al gremio de los jornaleros se produjo en 1846, a través del *Reglamento y tarifa para el gremio de jornaleros y lancheros de Valparaíso*, firmado por el Presidente Bulnes y su Ministro del Interior Pérez. En él, se estableció el monopolio del gremio en la carga y descarga de mercaderías extranjeras, desde los barcos hasta los almacenes de Aduana o particulares y viceversa. La dirección del

gremio quedó confiada a un administrador nombrado y confirmado por el Presidente de la República. De este funcionario dependía el primer y segundo comandante, a cuyo cargo quedaban 600 trabajadores divididos en 20 cuadrillas de 30 individuos cada una. El administrador podía aumentar o disminuir la cantidad de plazas; nombrar comandantes, capataces de cuadrilla y otros empleados; disciplinar jornaleros, lancheros y subordinados inmediatos, a través de la suspensión, prisión y expulsión del gremio; y determinar el monto de las pensiones para las viudas e hijos de jornaleros fallecidos en servicio.

Los resultados esperados por las autoridades sólo se lograron después de cierto tiempo, a causa del ausentismo o abandono del trabajo desde los lugares fijados por los jefes para ir a puntos más lucrativos, la desobediencia a órdenes superiores y la indisciplina, todo lo cual provocaba atraso en las labores. La mayoría de los jornaleros y fleteros pertenecían a la Guardia Cívica, es decir, estaban protegidos por la jurisdicción militar, eximiéndose de los castigos previstos por el Reglamento. Sin embargo, ese año se suprimió dicha atribución. Los trabajadores sentían malestar por las disposiciones del nuevo Estatuto, en especial, por la baja de la tarifa, la instauración de la cuadrilla de semana y la obligación de tripular las lanchas con jornaleros por terreno correspondiente. La junta justificaba esta molestia, porque el primer precepto dañaba a los empleados y a los fondos de la institución, y la segunda norma provocaba muchas partidas voluntarias y expulsiones, a causa de la incapacidad de la jerarquía.⁴⁴⁶

En los tiempos en que la pesada mano del Estado sobre los gremios de los trabajadores del puerto comenzaba a hacerse sentir, el Gobernador de Valparaíso, el Capitán de Puerto y el Comandante del Resguardo manifestaban a través de sus comunicaciones la urgencia de crear un reglamento apropiado, firme y sin vacíos legales, que sancionara el principal delito cometido por los lancheros. A finales de 1830, Cavareda devolvió al Ministro de Hacienda

“la solicitud del Juez de Letras de esta Ciudad, con el informe del Capitán del Puerto que se me pide en el Supremo Decreto de 16 del actual, y a más el del Comandante del Resguardo que he pedido

⁴⁴⁶ Sergio Grez, *De la “regeneración del pueblo” a la huelga general: génesis y evolución histórica del movimiento popular en Chile (1810-1890)* (RIL Editores, 2007), pp. 258-264.

con el objeto de que ilustrase más el asunto a que es referente dicha solicitud...⁴⁴⁷

¿A qué se referían estos documentos? Ni más ni menos, que al diseño de una reglamentación que frenara las raterías cometidos a bordo de las lanchas. Rengifo comunicó al Gobierno Militar de Plaza que aquella orden “tendrá por bases evitar el robo, aplicar penas a los ladrones, graduándolas según las cantidades, y resarcir éstas a sus dueños.”⁴⁴⁸ Desde el Juzgado de Letras, José Manuel Barros redactó un informe sobre los hurtos que ocurrían a bordo de las lanchas. Expresó que

“es insoportable el robo de las lanchas que cargan y descargan los buques, en el camino del buque a tierra rompen los fardos, cajones, o baúles, con tal primor y ligereza que parece cosa de magia, y luego lo acomodan sacando piezas a su placer, jamás rompen los bultos de cosas ordinarias, saben distinguir lo que son de cosas nobles, y en estos hacen la presa, acomodando después de un modo casi imperceptible...”⁴⁴⁹

El Ministro de Hacienda, y luego el Gobernador del puerto, fueron los receptores de este acalorado pero decidor oficio, que sugirió que la embarcación involucrada en un robo debía recibir como sanción el pago de una multa, pues “cada lancha tiene patrón y dueño el primero es como un mayordomo que anda regularmente en ella, y el dueño está en tierra...”⁴⁵⁰ Específicamente, Barros creía que “poniéndole la pena de 25 pesos aplicados a [propios] o cualquiera destino, y cuatro pesos para el descubridor... no le haría cuenta robar...”⁴⁵¹ Angulo citó un Decreto de junio de 1828, establecido durante el Gobierno de Lastra y de su símil Maffet, por el Juez de Letras don Silvestre Lazo, que fue publicado en el diario *El Mercurio* en julio de dicho año y colocado en las puertas de la sede de la Capitanía de Puerto. En este documento se expresó que

“difícilmente se pueden aprehender estos ladrones no pudiendo satisfacer a los dueños de las especies, ya porque no se conocen los trabajadores o ya por que el bajón a tierra después de sus trabajos,

⁴⁴⁷ Ramón Cavareda al Ministro de Hacienda, 21 de diciembre de 1830. ANGIV, Vol. 6, f. 303, N° 816.

⁴⁴⁸ José Tomás Ovalle y Manuel Rengifo a Ramón Cavareda, 22 de diciembre de 1830. Id.

⁴⁴⁹ José Manuel Barros al Ministro de Hacienda, 15 de diciembre de 1830. ANGIV, Vol. 6, f. 304.

⁴⁵⁰ Op. cit., f. 304v.

⁴⁵¹ Id.

se esconden y venden inmediatamente los robos, sin que logre recuperar la cuarta parte de lo robado...⁴⁵²

Para evitar los robos y asegurar las propiedades de los comerciantes afectados, el Decreto ordenó: “Queda responsable todo dueño de lancha al pago de los efectos que se roben en la lancha de su propiedad, y en su virtud tomará las medidas que le convenga. El Capitán del Puerto queda encargado de hacer saber este decreto a todos los dueños de lanchas.”⁴⁵³ El funcionario dio cuenta al Comandante General de Marina que el organismo a su cargo continuaba aplicando este Decreto, “de modo que si no se han satisfecho algunos comerciantes de sus robos será por no haber ocurrido a los Tribunales de Justicia con sus reclamos...”⁴⁵⁴ La Capitanía se encargaba del encarcelamiento a los ladrones y la subsiguiente comunicación al Juez correspondiente; sin embargo las sustracciones “que pueden hacer cerrando de nuevo los bultos dejados en su antiguo estado, sin que nadie pueda percibirlo, esto no podrá proveer la Capitanía al menos que no tuviese un vigilante cada lancha.”⁴⁵⁵

Cavareda ordenó que el informe del Capitán de Puerto fuera enviado al Comandante del Resguardo, quien también opinó que faltaba un reglamento que refrenara las intemperancias de los lancheros. Señaló que

“el decreto del Señor Gobernador Francisco Antonio de la Lastra de que hace mérito el Capitán de Puerto es insuficiente, porque faltando las bases de un reglamento, no se puede saber en qué casos puedan ser responsables; y de aquí resulta que se burla este decreto con tramoyas que nunca faltan para eludir la Ley.”⁴⁵⁶

Indicó al Gobernador que los dueños de las lanchas argumentaban que los matriculados no eran designados por ellos, sin embargo, cuando una lancha era acusada de robo, el verdadero propietario nunca aparecía para responder por sus obligaciones. Los lancheros descubiertos eran encarcelados, pero “después de pocos días que están en ella, vuelven como que son los exclusivos para este trabajo, a continuar su ejercicio de robar” y la justificación de sus delitos era “que a estos infelices se los sitia para que

⁴⁵² Pedro Angulo al Comandante General de Marina, 21 de diciembre de 1830. ANGIV, Vol. 6, fs. 305-305v.

⁴⁵³ Id., f. 305v.

⁴⁵⁴ Id.

⁴⁵⁵ Id., fs. 305v-306.

⁴⁵⁶ José Tomás de Reyes al Gobernador de Valparaíso, 21 de diciembre de 1830. ANGIV, Vol. 6, f. 306v.

roben, pues los dueños de las lanchas no les pagan sino cuatro reales por cada lanchada; y este estipendio no corresponde a su trabajo.”⁴⁵⁷

En mayo de 1832, Angulo informó al Comandante General de Marina que los lancheros Justo [Idalgo] y Pedro Lamas habían sido destinados a servir en el *Aquiles* como escarmiento por sus crímenes. El Capitán de Puerto detalló el prontuario del segundo condenado, indicando que

“ha sido borrado y preso en varias ocasiones por ladrón, por lo que se ordenó a los patrones de lanchas, no le admitiesen en faena ninguna que tuvieren que hacer en la bahía, mas ayer ha sido encontrado trabajando en una de ellas cuyo patrón lo era el dicho [Idalgo].”⁴⁵⁸

Los lancheros no sólo eran protagonistas de elaborados robos, sino que también participaban del comercio ilegal y se dedicaban al contrabando. Al igual como ocurrió en la Colonia, las autoridades de los puertos chilenos lidiaban contra el comercio ilegal, porque éste retiraba una gran cantidad del circulante monetario del país.⁴⁵⁹ Los oficios entre las autoridades de Coquimbo y Valparaíso revelan un particular caso. A fines de diciembre de 1830, Benavente informaba al Gobernador de Valparaíso que Ramón Rocha y tres hombres recalaron en Coquimbo a bordo de una lancha. Su declaración fue

“que salieron de Valparaíso acompañando otra que conducía carga para vender en Copiapó y Cobija, la cual llevaba los despachos de la navegación de ambas: que un temporal las dividió, y no saben la suerte que habrá corrido la lancha compañera, que ellos tiraban a remolque en las calmas.”⁴⁶⁰

Reyes agradeció humildemente al Gobernador de Plaza su nombramiento para integrar la Comisión que entregaría el proyecto de reglamentación para “reprimir los excesos de los lancheros; y en la aceptación que hago, sólo desconfío de la pequeñez de

⁴⁵⁷ Id., fs. 306v-307.

⁴⁵⁸ Pedro Angulo al Comandante General de Marina, 23 de mayo de 1832. ANGIV, Vol. 7, f. 649.

⁴⁵⁹ Salazar, op. cit., p. 233.

⁴⁶⁰ José María Benavente al Gobernador de Valparaíso, 23 de diciembre de 1830. ANGIV, Vol. 7, f. 307, N° 143.

mis luces, que quisiera fuesen a medida del deseo que me anima, para ocuparme con acierto en la felicidad y engrandecimiento de mi Patria.”⁴⁶¹

A comienzos de enero de 1831, desde el Gobierno Militar de Plaza de Valparaíso, se informó al Intendente de Coquimbo que no se entregó ninguna licencia para lancha con cargamento, con destino a Copiapó y Cobija, sino que sólo se constató la petición de un permiso por parte de José Marambio para enviar una carga de carbón de piedra a la última ciudad. Asimismo, se expidió un Decreto ordenando que el Comandante del Resguardo autorizara la salida de la lancha, mientras no tuviera que cumplir con algunos derechos. Por tanto, se recomendó al Intendente tomar una declaración a Rocha,

“expresando la clase de efectos que conducía la lancha y los dueños a que pertenece, con cuya diligencia se podrán hacer aquí las demás investigaciones hasta descubrir los autores del contrabando, sirviéndose Vuestra Señoría avisarme el resultado de lo que declarase.”⁴⁶²

Benavente comunicó al Gobernador de Valparaíso que Rocha recibió una licencia para que continuara “su viaje en la lancha en que arribó con la misma tripulación que traía; pero por medida de precaución le he obligado a que deje fianza de su persona, la cual queda archivada en la Secretaria de esta Intendencia...”⁴⁶³ El Intendente de Coquimbo entregó al Juez de Letras de la provincia la nota enviada desde Valparaíso que ordenaba la declaración de Rocha. Con presteza, a mediados de enero, Rodríguez interrogó al sospechoso sobre el motivo de su travesía, las lanchas que zarparon, las licencias adquiridas y el sitio donde se hallaban sus compañeros luego de la partida. Rocha respondió que las dos falúas, de siete y tres tripulantes respectivamente, salieron del puerto principal con destino a Cobija. Ambas transportaban carbón de espino y papas a consignación de un hijo de José Marambio, pero sólo la chalupa más grande, que se hallaba con sus equipajes en Huasco tenía licencia, pues la pequeña había sido considerada como accesoria. Las dos últimas preguntas de Rodríguez fueron:

⁴⁶¹ José Tomás de Reyes al Gobernador de la Plaza, 29 de diciembre de 1830. ANGIV, Vol. 7, f. 315.

⁴⁶² Gobernador de la Plaza de Valparaíso al Intendente de Coquimbo, 4 de enero de 1831. ANGIV, Vol. 7, f. 341v.

⁴⁶³ José María Benavente al Gobernador Militar de Valparaíso, 18 de enero de 1831. ANGIV, Vol. 7, f. 338, N° 58.

“Preguntado en que poder paran las licencias? Responde que en poder de Don José Batalla a cuya dirección iba la lancha grande... Preguntado si antes de zarpar pasó la visita de fondeo? Responde que no hubo necesidad con respecto a que recibió su carga de carbón y papas a presencia del Resguardo de Valparaíso.”⁴⁶⁴

Los pescadores, lancheros y trabajadores portuarios de Valparaíso, fueron hombres toscos, membrudos, interesados e ingeniosos, que no dejaron apaciguar con facilidad su temple indisciplinado, subversivo y criminal. Ante tales habitantes, las autoridades del puerto y del Gobierno central idearon formas para mantenerlos a raya, reprimiéndolos a través del pago de licencias y contribuciones, contabilizando sus embarcaciones e interviniendo en sus actividades a través de reglamentos que detuvieran sus delitos. Estos sujetos reaccionaron con desobediencia e incluso, cuando el poder de las autoridades se hizo sentir con fuerza, se sublevaron organizadamente, aliándose con comerciantes y capitanes, para conservar la libertad en sus actividades. Sin embargo, el poder del Estado no trepidó en controlar a los jornaleros portuarios y a los lancheros, a través de la reglamentación de sus gremios, alterando su sistema de trabajo y sus salarios, con el fin de proteger el cobro de los derechos aduaneros, cuidar el estado de las mercaderías y evitar el robo y el contrabando. A su vez, estos trabajadores reaccionaron ausentándose o abandonando sus labores, desobedeciendo las órdenes de sus jefes y comportándose indisciplinadamente, haciendo que continuaran los problemas en el transporte de efectos entre los barcos y las bodegas. Mientras estos bandos no dejaban su brazo torcer, el *Gibraltar del Pacífico* vivía una auténtica evolución en su geografía, comercio y urbanidad, transformándose en un lugar de destino para todo tipo de gentes.

⁴⁶⁴ Declaración de Ramón Rocha, 18 de enero de 1831. ANGIV, Vol. 7, f. 342.

CONCLUSIÓN

En treinta años, el papel y la fachada de Valparaíso experimentaron una evolución sostenida. Geográficamente, los suelos erosionaron y los bosques de los cerros se talaron, mientras la orilla del mar se amplió gracias al depósito de tierra excavada desde el interior de la ciudad.

Desde un punto de vista económico y comercial, Valparaíso se transformó en uno de los centros mercantiles y financieros más importantes del Pacífico, dentro de una “economía-mundo” dominada por Gran Bretaña, dejando atrás la condición de un puerto colonial más al interior del sistema regido por España. La imponentia colonial del Callao en la región sudamericana, fue desplazada por el ascenso de Valparaíso después de la Independencia. En dicho proceso, las autoridades chilenas diseñaron políticas para favorecer y proteger a la República, que entabló paulatinamente relaciones diplomáticas y comerciales con distintas naciones, dejando atrás la época en que los locales acataban las medidas monopólicas del despotismo ilustrado peninsular.

Urbanamente, a partir de su apertura comercial, Valparaíso se convirtió en una plaza cosmopolita gracias al arribo de sedes de casas comerciales y financieras; barcos provenientes de todo el mundo; modas e influencias desde lejanas regiones y extranjeros de ambos géneros, dedicados a profesiones y oficios particulares. El aumento de la población (local y foránea), el asentamiento en nuevos sectores, la construcción y adaptación de edificios públicos y particulares, junto al consiguiente ordenamiento urbano, modificó al puerto poco habitado, carente de actividades y escaso de obras.

Desde la perspectiva de la inmigración, el advenimiento de empresarios, comerciantes, cónsules, artesanos, marineros y trotamundos extranjeros, intervino enormemente en el florecimiento económico y urbano del puerto, a través de la cultura y las decisiones de diversa índole que emprendieron aquellos. En Valparaíso convergieron múltiples identidades, desarrollándose una interesante convivencia en todos los espacios y niveles sociales.

Sin embargo, en cada una de esas instancias, existieron marcados matices. En muchas ocasiones, la denominación de “Valle del Paraíso” al puerto más importante del país quedó puesta en duda o fue totalmente impugnada. La deforestación influyó en el

ecosistema y apariencia de los cerros, tornándose secos y faltos de vegetación. Además, las vidas y propiedades de los habitantes y pasantes corrían peligro durante el invierno a causa de las tormentas y aluviones.

Si bien era apreciable el crecimiento paulatino de Valparaíso como el *entrepot* del Pacífico, a las espaldas de aquella incandescencia el país se volvía dependiente de las relaciones comerciales con Gran Bretaña y otras naciones, teniendo como única actividad en real crecimiento el comercio exterior. Junto con lo anterior, el erario estatal de los primeros años de la República escaseó constantemente, provocando funestas consecuencias en el puerto y el resto del territorio, tales como la falta de obras públicas y el atraso en el pago de los sueldos a funcionarios civiles y militares.

Mientras las casas comerciales establecían sus sedes y comenzaban a construirse las primeras residencias de dos pisos en el área más bullente de Valparaíso, en los rincones más oscuros de las quebradas abundaban los ranchos de gente miserable y humilde. Al puerto o al resto del territorio no sólo llegaron personas ricas y emprendedoras, sino que arribaron toda clase de individuos, de distintas edades, estratos sociales, actividades y propósitos. Así, en el Valparaíso del Ochocientos, se concretó el encuentro de hombres de varias nacionalidades, provistos de una apariencia, idioma, rango social, actividad, religión y costumbres propios; un escenario bullicioso en el cual el interés fue dirigido a los marineros locales y foráneos pertenecientes a distintos rubros, cuando el Gobernador, el comerciante inglés, el artesano o el Comandante del Resguardo también son sujetos igualmente historiables. En ese contexto humano, social, comercial y de globalización incipiente, fue desarrollándose el *Gibraltar del Pacífico*.

¿De qué naciones provenían los extranjeros que llegaban a Valparaíso? ¿A qué se dedicaron en su país de origen y que labor desempeñaban en el puerto? ¿Venían a radicarse al país o sólo se encontraban de paso? ¿Cuál era su acometido? ¿Cuál era su forma de comprender el mundo? ¿Dejaron descendencia en Chile? ¿Cómo fue el contacto con los porteños? Las respuestas a estas preguntas son tantas como los diversos tipos de hombres que arribaron al puerto principal. En general, se puede decir que los inmigrantes tales como empresarios, diplomáticos, comerciantes, científicos, artesanos, militares y marineros de todos los rangos, advinieron, encandilados por las oportunidades o por simple casualidad. Algunas veces variaron sus actividades; así, ciertos empresarios se convirtieron en exitosos financistas, mientras marineros

desertores montaron sus propias pulperías, formando parte del empresariado popular. Todos ostentaron una apariencia, idioma, religión y hábitos que en ocasiones se asemejaron a las de sus homólogos chilenos, pero que no impusieron a estos observadores curiosos y prejuiciosos. Sin embargo, muchos de sus rasgos resultaron atractivos para los locales, como las características de su lugar de origen, ciertos vocablos y las modas de vestimenta, arquitectura y decoración. Algunos se radicaron definitivamente en el país y dejaron descendencia; unos partieron hacia distintas regiones de Chile, del continente o fuera de éste y también engendraron hijos; otros sólo fueron aves de paso. Concibieron que los chilenos eran amables, hospitalarios, superficiales e hipócritas; el territorio nacional inhóspito, poco habitado, escasamente desarrollado, pero rico en recursos naturales; la religión incomprensible, reprobable y muchas veces chocante; a las costumbres interesantes, pintorescas y también criticables. En Valparaíso, los hijos de otras naciones, junto con conocer el área, los habitantes y sus características, se enteraron de las leyes políticas, económicas, militares, religiosas y urbanas de las autoridades, asumiéndolas unas veces, desobedeciéndolas y enfrentándolas en otras, suscitándose acercamientos oficiales en los que intervinieron sus cónsules y representantes.

Los mandamases chilenos creyeron que las virtudes de los afuerinos, en especial de los nacidos en el Viejo Mundo - el respeto a las leyes, la dedicación al trabajo y las buenas costumbres - debían incorporarse a la realidad chilena, con el fin de mantener a raya a la fuerza de trabajo nacional.⁴⁶⁵ Sin embargo, esta idealización del europeo, que se materializó en los proyectos de inmigración, se vio opacada por las diferencias, desencuentros, conflictos y crímenes cometidos por los extranjeros. En la década de 1840 se buscaron modelos y recursos humanos para concretar la visión de futuro que tenía la elite local. Los líderes nacionales, al igual que sus similares del resto de las repúblicas latinoamericanas, miraron a Europa como un ejemplo a seguir para conseguir el progreso moral y material. El grupo dirigente incorporó nuevas tecnologías y otros elementos propios de la modernización económica y atrajo a personas de alta calificación para poner en marcha la Universidad de Chile en 1842 y la Escuela de Artes

⁴⁶⁵ Milton Godoy, “Fiesta, borrachera y violencia entre los mineros del Norte Chico (1840-1900)”, *Revista de Historia Social y de las Mentalidades* ((USACH 7): 81-117, primavera 2003, p. 114.

y Oficios siete años más tarde, mientras que contrató a otros especialistas para estudiar la geología, los recursos naturales y la fauna chilenos.⁴⁶⁶

El contacto de los extranjeros con los porteños se enriqueció a través de la convivencia de los grupos. La presencia y radicación en Valparaíso y el resto del país hizo que los foráneos se integraran en mayor o menor medida dentro de la sociedad y la identidad nacional, lo que se vio favorecido por la comprensión, la disposición y las semejanzas entre las culturas, generándose diversas situaciones: un comerciante inglés radicado definitivamente en el país aprendía el idioma, se habituaba a las costumbres y dejaba descendencia en su nuevo hogar; un marinero desertor tomaba las mismas decisiones del comerciante mientras no fuese juzgado; o un hombre sencillo en busca de oportunidades dejaba el puerto porque simplemente no era su lugar de destino.

El plan de mejorar el carácter y comportamiento de los chilenos a través del ejemplo de los virtuosos hijos del Viejo Mundo y la consecutiva creación de proyectos de inmigración, se contradecían con la poca atención de los sectores populares chilenos a seguir tal modelo, el arribo de aquellos europeos carentes de las cualidades buscadas por las autoridades chilenas y la existencia de una inmigración espontánea e incluso oportunista - de sujetos de variadas nacionalidades, edades y características - no planeada desde los altos sectores del Estado republicano.

Si se reflexiona sobre la composición y las características del pueblo porteño, deben considerarse sus variados integrantes, en cuanto a nacionalidad, género, edad, ocupación, vivienda, hábitos, comportamientos y su relación con la autoridad, ya que las semejanzas entre chilenos y extranjeros se relacionan precisamente con aquellos rasgos. Estas similitudes permitieron el acercamiento entre hombres de distintas culturas ¿Qué ocurría con los marineros? Para ellos, Valparaíso fue una escala, un mercado, un lugar de reunión y un hogar. A bordo de los barcos, se dedicaron a actividades tales como la pesca de peces y mamíferos, para la obtención de alimentos y productos apetecidos; el transporte de mercaderías, que permitió al comercio continuar su curso; y a través de su participación en las escuadras, se aseguró la defensa del puerto y del territorio; sin contar que las naves prestaron una importante colaboración en la transmisión de noticias y en el transporte de militares, pasajeros y presidiarios. Sin embargo, la desertión y el robo de productos implicaron grandes pérdidas económicas,

⁴⁶⁶ Ortega, *Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión 1850-1880*, op. cit., p. 26.

mientras que la rebeldía y el desacato conllevaron a la falta de orden y unidad al interior de las tripulaciones. Acudieron al puerto principal en busca de madera, agua y víveres, ventas, clientes, descanso y nuevos horizontes, relacionándose con las autoridades locales y el resto de los habitantes. Independientemente de sus características, condiciones de vida o tiempo de estadía, estos sujetos, conocedores de la mar y de otros puertos, y dotados de múltiples anécdotas, dejaron una huella en la formación de la identidad porteña y en la naciente República nacional. Por tanto, si no se considera su presencia y relevancia, se estará ante una visión incompleta del Valparaíso del siglo XIX.

La marinería chilena y extranjera, estratificada por cargos y funciones, ha sido descrita de acuerdo a lo que las autoridades y los viajeros han destacado sobre ella. De acuerdo a estos oficios y testimonios, se observó la división social entre los hombres de mar: Graham destacó la personalidad, iniciativa y heroísmo del Vicealmirante Lord Cochrane en la Escuadra chilena, pero Poeppig dio cuenta de la agresividad en la que incurrían los marineros borrachos al interior de las chinganas. Fuera cual fuera su nacionalidad, edad y grado, estos hombres debieron enfrentar los embates de la naturaleza, soportar el duro trabajo, resistir las enfermedades y malestares, decidir o no continuar con su oficio o simplemente huir, y evaluar la sumisión versus la rebelión. Contaron con una personalidad ruda, parca y desafiante; fueron sumamente supersticiosos, aficionados al alcohol, a los juegos de naipes y la diversión desmedida. Las relaciones con sus superiores más directos, cónsules, autoridades, habitantes y entre ellos mismos iban del gusto a la antipatía, de la cordialidad a la agresividad, del respeto a la insolencia y de la obediencia al desacato, reacciones que dependieron de la calidad de la alimentación prodigada, del grado de éxito de los emprendimientos de los capitanes y armadores, del pago a tiempo de sus sueldos, o simplemente, de la correspondencia amorosa o sexual con alguna chilena en medio de las oscuras quebradas.

Durante el diseño de una investigación, el historiador dirigirá su atención hacia uno u otro sujeto histórico. Cavieres llevó a colación una interesante reflexión de Lucien Febvre, señalando:

“Pese a nuestras solidaridades y a lo que quisiéramos que fuese la historia, la realidad de ésta es mucho más intrincada e

interrelacionada y, en este sentido, aunque nuestro lente en blanco y negro resalte algunas figuras para atenuar, esconder o hacer desaparecer a otras, ni éstas ni aquéllas se logran finalmente entender en exclusividad por sí mismas. Siempre necesitan de las otras para ser entendidas ellas mismas. Todo encuentra su referente en el otro.⁴⁶⁷

Ésta es la percepción que nos deja haber abordado en este estudio la gestación y desarrollo del puerto de Valparaíso, que de pequeña aldea colonial a causa del incremento del comercio, de la apertura de los mares, de la inmigración de cientos de extranjeros, fue paulatinamente convirtiéndose en el *Gibraltar del Pacífico*.

⁴⁶⁷ Cavieres, *Comercio chileno y comerciantes ingleses 1820-1880*, op. cit., p. 22.

BIBLIOGRAFÍA

Libros

BEVERLY, John. *Subalternidad y representación: Debates en teoría cultural*. Versión electrónica otorgada por la profesora María Elisa Fernández en el seminario de Magíster en Historia “Teoría de la Historia” el año 2008, 106 p.

CAVIERES, Eduardo. *El comercio chileno en la economía mundo colonial*. Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso de la Universidad Católica de Valparaíso, 1996, 229 p.

CAVIERES, Eduardo. *Comercio chileno y comerciantes ingleses. 1820-1888*. 2ª ed. Santiago, Editorial Universitaria, 1999, 258 p.

CERDA, Patricia. *Transformación y modernización en una sociedad tradicional: la provincia de Concepción durante la primera mitad del siglo XIX*. Tesis para optar al grado de Magíster en Historia con mención en Historia de América. Santiago, Universidad de Chile, Facultad de Filosofía y Humanidades, 1986, 113 h.

CRUZ, Isabel. *La fiesta: Metamorfosis de lo cotidiano*. Santiago, Ediciones Universidad Católica de Chile, 1995, 333 p.

GREZ, Sergio. *De la “regeneración del pueblo” a la huelga general: génesis y evolución histórica del movimiento popular en Chile (1810-1890)*. Santiago, RIL Editores, 2007, 869 p.

GUZMÁN, Jorge. *El Capitán Andrés Mac Farlane y el Dragon: Valparaíso y el descubrimiento de la Antártica 1819-1823*. Tesis para optar al grado de Magíster en Historia, mención en Historia de América. Santiago, Universidad de Chile, Facultad de Filosofía y Humanidades, Departamento de Ciencias Históricas, 2003, 131 h.

ORTEGA, Luis. *Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión 1850-1880*. Santiago, DIBAM, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, LOM Ediciones, 2005, 495 p.

PEREIRA SALAS, Eugenio. *Juegos y alegrías coloniales en Chile*. Santiago, Editorial Zig-Zag, 1947, 344 p.

PEREIRA SALAS, Eugenio. *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos 1778-1809*. Santiago, Editorial Andrés Bello, 1971, 353 p.

SALAZAR, Gabriel. *Construcción de Estado en Chile (1800-1837)*. Santiago, Editorial Sudamericana, 2005, 550 p.

SOMARRIVA, Marcelo. *Como un mapa ante mis pies. Viajeros ingleses en el Cono Sur 1819-1829*. Tesis para optar al grado de Magíster en Estudios Latinoamericanos. Santiago, Universidad de Chile, Facultad de Filosofía y Humanidades, 2007, 246 h.

VÁZQUEZ DE ACUÑA, Isidoro. *Historia naval del Reino de Chile 1520-1826*. Valparaíso, Compañía Sudamericana de Vapores, 2004, 547 p.

VICUÑA MACKENNA, Benjamín. *El Almirante don Manuel Blanco Encalada. Correspondencia de Blanco Encalada y otros chilenos eminentes con el Libertador*. Madrid, Editorial América, sin fecha, 222 p.

VICUÑA MACKENNA, Benjamín. “Historia de Valparaíso”. En *Obras completas de Vicuña Mackenna*. Santiago, Universidad de Chile, 1936, Vol. IV.

VICUÑA MACKENNA, Benjamín. *Los pañales de la Marina nacional*. Valparaíso, Imprenta y Librería de L. de la Cruz y Ca., 1904, 85 p.

VILLALOBOS, Sergio; SILVA, Osvaldo; SILVA, Fernando; y ESTELLE, Patricio. *Historia de Chile*. Santiago, Editorial Universitaria, 1993, 869 p.

Artículos

CAVIERES, Eduardo. "Urbanización y cambio social: Comerciantes y artesanos de Valparaíso en la segunda mitad del siglo XIX." En *Valparaíso 1536-1986*. Valparaíso. Universidad Católica de Valparaíso. Instituto de Historia. Serie Monografías Históricas (1), 1987, pp. 57-75.

ESTRADA, Baldomero. "Monografía histórica de la colectividad española en Valparaíso." En *Inmigración española en Chile*. Santiago. Universidad de Chile, USACH, Universidad Católica de Valparaíso, UMCE, Embajada de España, 1994, pp. 109-142.

ESTRADA, Baldomero. "Participación italiana en la industrialización de Chile. Orígenes y evolución hasta 1930." En *Presencia italiana en Chile*. Valparaíso. Universidad Católica de Valparaíso. Vicerrectoría Académica. Instituto de Historia. Serie Monografías Históricas (7), 1993, pp. 89- 123.

GODOY, Milton. "Fiesta, borrachera y violencia entre los mineros del Norte Chico (1840-1900)." En *Revista de Historia Social y de las Mentalidades* (USACH 7): 81-117. Primavera 2003.

HARRIS, Gilberto. "La inmigración extranjera en Chile a revisión: también proletarios, aventureros, desertores y deudores." En *Emigrantes e inmigrante en Chile, 1810-1915. Nuevos aportes y notas revisionistas*. Valparaíso. Universidad de Playa Ancha, 1996, pp. 143-183.

HARRIS, Gilberto. "La marinería desertora: un ramal olvidado de la inmigración extranjera en Chile." En *Cuadernos de Historia* (16): 173-190, diciembre 1996.

HARRIS, Gilberto. "La marinería enganchada en naves de bandera extranjera. Aspectos históricos, jurídicos y diplomáticos." En *Emigrantes e inmigrantes en Chile, 1810-1915. Nuevos aportes y notas revisionistas*. Valparaíso, Universidad de Playa Ancha, 1996, pp. 95-121.

MAZZEI, Leonardo. "Inmigración y clase media en Chile." En *Proposiciones* (24): 152-158, agosto 1994.

MAZZEI, Leonardo y LARRETA, Ximena. "La colectividad española en la provincia de Concepción." En ESTRADA, Baldomero (Editor). *Inmigración española en Chile*. Santiago. Universidad de Chile, USACH, Universidad Católica de Valparaíso, UMCE, Embajada de España, 1994, pp. 143-173.

MÉNDEZ, Luz María. "Paisaje y costumbres recreativas en Chile. Valparaíso en el siglo XIX." En *Historia* (22): 151-188, 1987.

MÉNDEZ, Luz María. "Plazas y parques de Valparaíso. Transformaciones en el micro paisaje urbano." En *Valparaíso 1536-1986*. Valparaíso. Universidad Católica de Valparaíso. Instituto de Historia. Serie Monografías Históricas/ 1, 1987, pp. 21-44.

NORAMBUENA, Carmen. "La inmigración en el pensamiento de la intelectualidad chilena." En *Contribuciones Científicas y Tecnológicas. Área Ciencias Sociales y Humanidades* (USACH 109): pp. 73-83, agosto 1995.

ORTEGA, Luis. "Valparaíso: comercio exterior y crecimiento urbano entre 1800 y 1880." En *Valparaíso 1536-1986*. Valparaíso. Universidad Católica de Valparaíso. Instituto de Historia. Serie Monografías Históricas/ 1,1987, pp. 101-118.

PINTO, Sonia. "El ferrocarril, un elemento destacado en la urbanización de la región de Valparaíso." En *Valparaíso 1536-1986*. Valparaíso. Instituto de Historia. Universidad Católica de Valparaíso. Serie Monografías Históricas (1), 1987, pp. 45-55.

Diarios de viaje

BLADH, Carlos Eduardo. *La República de Chile, 1821-1828*. Santiago, Editorial Universitaria, 1951, 218 p.

CALDCLEUGH, Alejandro. "Viaje a Chile en 1819, 20 y 21." En *Viajeros en Chile 1817-1847*. Santiago, Editorial del Pacífico S.A, 1955, pp. 115-212.

GRAHAM, María. *Diario de mi residencia en Chile en 1822*. Buenos Aires, Editorial Francisco de Aguirre, 1972, 316 p.

HAIGH, Samuel. *Viaje a Chile durante la época de la Independencia*. Santiago, Imprenta Universitaria, 1917, 162 p.

HALL, Basilio. *Viaje a Chile, Perú y México en los años de 1820, 1821, 1822*. Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1906, 293 p.

JOHNSTON, Samuel Burr. *Cartas de un tipógrafo yanqui*. 3ª edición. Buenos Aires, Editorial Francisco de Aguirre, 1967, 247 p.

LAFOND DE LURCY, Gabriel. *Viaje a Chile*. Santiago, Editorial Universitaria, 1970, 166 p.

VOWELL, Richard Longeville. *Campañas y cruceros en el Océano Pacífico*. 3ª edición. Buenos Aires, Editorial Francisco de Aguirre, 1968, 267 p.

MIERS, John. *Travels in Chile and La Plata*. London, Printed for Baldwin, Cradock, and Joy. 1826, 2 vol.

POEPPIG, Eduard. *Un Testigo en la alborada de Chile (1826-1829)*. Santiago, Editorial Zig-Zag, 1960, 507 p.

RADIGUET, Max. "Valparaíso y la sociedad chilena en 1847." En *Viajeros en Chile 1817-1847*. Santiago, Editorial del Pacífico S.A, 1955, pp. 213-254.

RUSCHENBERG, William S. W. *Noticias de Chile (1831-1832)*. Santiago, Editorial del Pacífico S.A, 1956, 120 p.

SCHMIDTMEYER, Peter. *Viaje a Chile a través de Los Andes*. Buenos Aires, Editorial Claridad, 1947, 350 p.

TREUTLER, Paul. *Andanzas de un alemán en Chile 1851-1863*. Santiago, Editorial del Pacífico, S.A, 1958, 570 p.

VANCOUVER, Jorge. *Viaje a Valparaíso y Santiago*. Santiago, Imprenta Mejía, 1902, 102 p.

Archivo Nacional de Chile

Cabildo y Municipalidad de Valparaíso

Volumen 3 (1804-1827)

Volumen 5 (1797-1874)

Gobernación e Intendencia de Valparaíso

Volumen 2 (1820-1856)

Volumen 3 (1825-1829)

Volumen 4 (1825-1840)

Volumen 5 (1825-1841)

Volumen 6 (1830)

Volumen 7 (1830-1832)

Archivo de don Bernardo O'Higgins. Correspondencia del Comandante en Jefe de la Escuadra Chilena Lord Thomas Alexander Cochrane. "Dundonald Papers", Archivo Edimburgo. Santiago, Academia Chilena de la Historia, 2001, 2005 y 2008, vol. XXXV, XXXVI y XXXVII.