

Primeras naves construidas en Chile, en el siglo XVI

En los Astilleros más australes del mundo

Vicealmirante Jorge Sepúlveda Ortiz

Introducción

Leyendo diversas publicaciones encontré algunos antecedentes sobre naves que habían sido construidas en Chile. Ello me incentivó a seguir rebuscando o anotar referencias cuando investigando otros temas, encontraba alguna información pertinente a la construcción de buques en el siglo XVI.

Estimo que esta breve recopilación, no es algo definitivo por la razón que expongo:

La búsqueda de antecedentes no ha sido más extensa como lo hubiese deseado, pero la dificultad de acceso en nuestro medio, lo impidió.

Es por eso que estimo que mi exposición intenta ser un incentivo para una investigación en otras fuentes a las que no he tenido acceso.

Asimismo, he decidido usar el término de nave, bajel o buque, en vez de términos más técnicos, puesto que no he tenido acceso a las imágenes de estos artefactos navales del siglo XVI.

El uso de ciertas denominaciones en las fuentes consultadas, pueden no concordar con la nomenclatura de la segunda mitad del siglo XX o lo avanzado en el siglo XXI.

En ocasiones anteriores he usado la nomenclatura dada en las fuentes consultadas o por el uso tradicional.

Hecha esta aclaración, entremos en materia.

El investigar en algunas publicaciones, ha permitido encontrar varias naves que fueron construidas o armadas durante el siglo XVI, con las técnicas europeas existentes en la época.



Replica del “Santiaguillo”, construído en Constitución, a su recalada a Valparaíso en 1986 . El original fue construido en Centro América

1541

El 12 de febrero de 1541 Valdivia fundaba la ciudad de Santiago del Nuevo Extremo.

La importancia y urgencia que tenía para Pedro de Valdivia la comunicación marítima con el Perú, para recibir refuerzos y víveres, lo decidió a ordenar la construcción de un buque en Concón, próximo a las minas de oro de Marga Marga.

Carlos Bowen en un artículo publicado en la Revista Mar en 1939, narra:

“En la madrugada de un brumoso día de agosto de 1541 avanzaba a caballo, desde Marga-Marga a Concón, don Pedro de Valdivia con una escolta de doce jinetes. Contrariado iba el Capitán General por considerar escaso el oro obtenido en Marga-Marga, reconfortándole la esperanza de que el Cacique Tajalongo cumpliera con su promesa de proporcionárselo en abundancia en Concón, pues necesitaba oro y mucho, no para su fortuna personal, sino para con este ardid atraer a los del Perú a venir a estas tierras de Chile....”

En la tarde se aproximaba a la desembocadura del río Aconcagua, pudiendo ver en la playa el buque en construcción, sostenido por puntales. Se encontraba encima de maderos que más tarde servirían de “polines” para lanzarlo al mar.



Dibujo del astillero de Concón (1)

Había llegado al astillero de Concón, donde algunas personas ya se encontraban calafateando el casco con tiras de cueros de lobos, lo que indicaba lo avanzado de la construcción.

Pedro de Valdivia después de inspeccionar la construcción, y conversar con los que laboraban en el astillero y el carpintero de ribera Pascual Genovés, dejó instrucciones para la protección de este primer astillero y del laboreo de oro.

Terminada esta visita, regresó a Santiago.

Los caciques Tangalongo (*Tajalongo* o Tangalonco) y Chigaimanga aprovecharon el regreso a Santiago de Valdivia con su escolta, para asaltar el astillero. (2)

Según dice una narración, uno de los caciques se habría acercado a Gonzalo de los Ríos (3), para mostrarle unas pepas de oro diciéndole "Señor, tome este oro, que como éste le daremos breve lo que prometimos a Valdivia". Mientras el español examinaba complacido la muestra, el indio en rápido movimiento le quitó la espada y sobre él y los demás españoles, se abalanzaron los indios hasta entonces emboscados.

Quemaron el bergantín y dieron muerte a doce españoles, incluyendo a los carpinteros, y a numerosos yanaconas.

De los Ríos y un negro llamado Juan Valiente, quién fue el primer soldado de esa raza llegado a Chile, alcanzaron a escapar, llegando a Santiago en la noche, dando cuenta de lo acontecido. (4)

De tal modo se derrumbaron las esperanzas de poner comunicarse por vía marítima.

Valdivia retornó a Concón con la esperanza de que no se hubiera destruido todo pero fue en vano, los indios ya habían quemado el esqueleto del casco, hizo escarmiento de unos indios que encontró en el camino y retornó, con una baja de 26 españoles.

1545

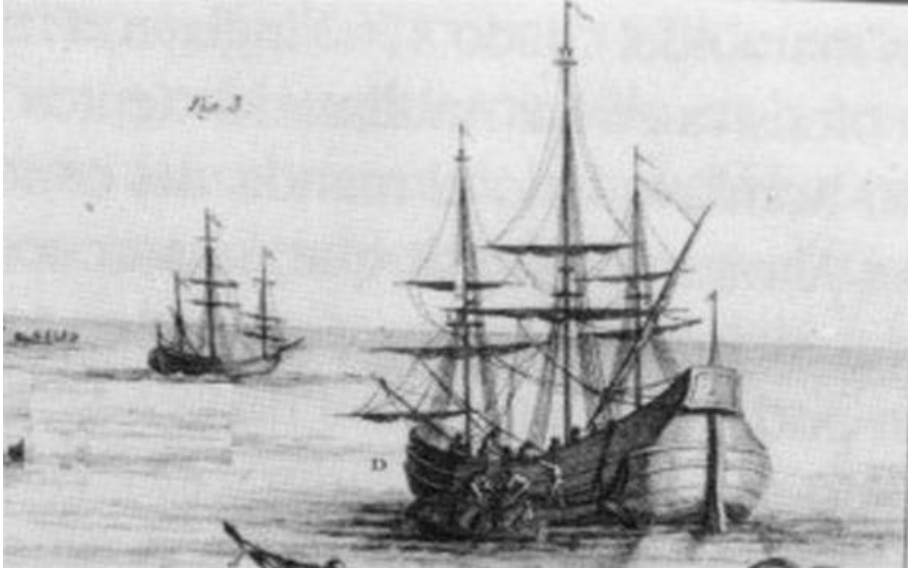
En 1545, Valdivia mandó a construir una nave para poder visitar la ciudad de La Serena "de tres en tres meses", para llevarle trigo, maíz y cebada a sus pobladores, tanto para su abastecimiento como para la siembra, además de aves y puercos para criarlos y multiplicarlos.

Fue piloto de este buque el portugués Luís Hernández.

No se registra el nombre de dicha nave.

1549

En 1549, se construyó una embarcación a vela con capacidad para transportar treinta personas.



Tipo de pequeños veleros construidos en la época

1554

En este año, operaba un pequeño barco con capacidad para ocho soldados, que había sido construido posiblemente en Concón, para comunicar Santiago a través de Valparaíso con La Serena. Probablemente con las misma intención de Pedro de Valdivia nueve años antes.

A raíz del nuevo levantamiento de los araucanos y la muerte de Valdivia, urgía transmitir al Perú estas noticias.

La Audiencia que allí gobernaba, debido a la muerte del Virrey, debía resolver, en base a estas noticias, la designación de un nuevo Capitán General en reemplazo de Don Pedro de Valdivia.

El 20 de enero de 1554, los capitanes Francisco de Riberos, regidor de la ciudad, y Gaspar Orense, salieron de Santiago, con el encargo especial de pedir en Concepción el buque que quería enviarse al Perú, y de mantener al Cabildo al corriente de todas las novedades de la guerra.

El socorro de tropas que llevaban a Concepción, era poco numeroso, no sólo porque en Santiago había poca gente de que disponer sino porque había faltado el tiempo para equipar muchos soldados.

En cambio, conducían un buen número de caballos que en aquella guerra contra los aborígenes eran de la mayor importancia

En vista de la urgencia con que se requería de un buque para poder contactarse con el Perú, el Cabildo de Santiago acordó el 12 de febrero de ese año, que el Capitán Juan Bautista Pastene, regidor recién nombrado de la corporación, pasase a Valparaíso a dirigir la construcción de un barco que pudiese hacer ese viaje.

A los pocos días de comenzado este trabajo, arribaba a Valparaíso una nave despachada de Concepción. Venía en ella Gaspar Orense que, como se recordará, había marchado al sur el mes anterior como representante del cabildo de Santiago. Aquel buque estaba listo para seguir su viaje al Perú, y Orense iba encargado de llevar comunicaciones de las ciudades del sur.

No hay noticias sobre el término de la construcción de dicho barco dispuesta por el Cabildo de Santiago.

1555 Embarcación sin nombre

Posteriormente, en 1555, otra nave, la “San Jerónimo”, al mando del Capitán Juan de Alvarado, había zarpado de Valparaíso con destino a Valdivia a rescatar los sobrevivientes de esa ciudad, que estaba asediada por los araucanos.

Una vez efectuado el rescate, Juan de Alvarado fue sorprendido por una gran tormenta.

La “San Jerónimo”, fue a naufragar, el 12 de diciembre, al sur de las Provincias de los Coronados *“...tierra nunca vista, y por no saberla, se perdió el dicho galeón”*.

Su naufragio, probablemente fue en la costa norte de la Isla Grande de Chiloé.

El Capitán de Alvarado, con su tripulación, construyó un velero con los restos del buque naufrago, y se dirigieron en él a Valdivia, donde recalaron sin novedad.

Se estima que la construcción de este bergantín fue en lo que podría denominarse “el primer astillero en la Isla de Chiloé”, muy probablemente en la Bahía de Ancud.

1558 El “San Salvador”

Entre los años 1557 y 1559, Juan Ladrilleros al mando del “San Luís” y Francisco Cortés Ojeda, al mando del “San Sebastián” exploraron la costa occidental de los archipiélagos Patagónicos hasta el Seno Unión.

Para el Capitán Cortés Ojeda, era su segunda expedición a la zona Austral, pues había acompañado a Francisco de Ulloa, en el año 1553, alcanzando hasta Latitud 51° Sur.

El lunes 14 de febrero de 1558, el “San Sebastián” de Cortés Ojeda, recaló con mal tiempo en el Puerto de “Juan Vicente” ubicado en un abra que denominaron de “San Guillén”.

El Anuario Hidrográfico identifica al abra como el Golfo Trinidad (Picton Opening) y sugiere que el puerto Juan Vicente, se encontraría en la costa de la isla Wellington.

En este puerto sufrió el embate de un fuerte temporal que desarboló al “San Sebastián” y cortó todas las jarcias de sus anclas y amarras.

El 16, Cortés Ojeda decidió construir barracas en tierra para la dotación y comenzar la construcción de un bergantín.

Con gran espíritu de sacrificio, él y su dotación, con los restos salvados del naufragio, construyeron casas y construyeron un bergantín, el que fue bautizado como “San Salvador”.

El 25 de julio lanzaron el bergantín al agua, zarpando con destino a Valdivia. Esta navegación fue bastante sacrificada por el clima y los temporales que azotan esa zona en invierno, fue hecha en muchas partes sólo a remo.

Es muy probable que hayan salido al Golfo de Penas navegando el canal Picton y el Fallos.

El 1° de octubre el “San Salvador”, (probablemente una pinaza, por el empleo de fuerza eólica y remos) recalaba en Valdivia, después de siete meses y medio desde la pérdida del “San Sebastián”.

1596. Nave construida en Concón

El portugués Antonio Núñez de Fonseca, llegado al país en 1543, fue uno de los primeros propietarios en Valparaíso, donde edificó varias bodegas y como activo comerciante, industrial minero y empresario emprendedor, logró juntar una buena fortuna.

Pronto se convirtió en armador e hizo construir en su estancia de Concón una serie de embarcaciones en su astillero, entre ellas un velero en 1596, para cubrir el tráfico con el Callao.

Además, puede considerársele el primer empresario pesquero de Chile, dedicándose a proveer de pescado a Santiago con cierta regularidad.

1599. La Pinaza “El Postillón”

Una crónica de la navegación de la flota de CORDES por el Estrecho de Magallanes, proviene de una versión secundaria basada en las informaciones aportadas principalmente por Barent Jansz Potgieter.

Escribe Omar Ortiz-Troncoso:

“Al referirse al paso por el estrecho, la narración señala que el 8 de abril de 1599 la flota recaló frente a las islas Santa Marta y Magdalena, donde las tripulaciones procedieron a cazar cerca de dos mil pingüinos y algunos lobos de mar para abastecerse de alimentos.

Continuaron luego la navegación anotando datos sobre el contorno de la costa, deteniéndose también en bahía Catalina, hasta fondear el día 17, en una bahía de la península de Brunswick, que denominaron “Groene baai” (bahía Verde) muy probablemente la actual Fortescue”. (5)

Posiblemente fue llamada así por la abundancia de bosques de coihue magallánico, árbol de hoja perenne (*Notofagus betuloides*) y de canelos (*Drymis Winteri*), apreciado por sus propiedades antiescorbuto que descubriese el Capitán Winter, durante el paso de la expedición de Francis Drake.

“Allí se vieron obligados a invernar padeciendo durante cuatro meses la conocida rigurosidad del clima austral, lo que costó la vida a un total de 100 a 120 tripulantes. Al iniciar el viaje la flota incluía 491 hombres.

Es de suponer que el frío y la humedad, por si solo no constituían inconvenientes mayores para hombres de mar provenientes de Europa septentrional; más bien hay que pensar en una conjunción de factores: Alimentación inadecuada e incompleta, obligada promiscuidad que facilitaba la difusión de infecciones, agotamiento general las largas navegaciones, etc.

Aparentemente, durante esta invernada las tripulaciones nunca se instalaron totalmente fuera de las naves, estando éstas siempre preparadas para un zarpe que debía ser continuamente postergado por el mal tiempo.

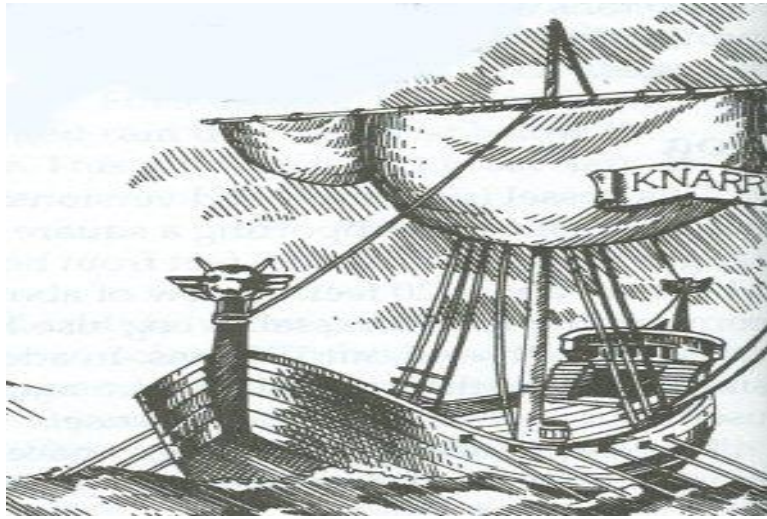
Además, en un encuentro con los aborígenes murieron tres holandeses y un número indeterminados de aquellos.

Entre las tareas cumplidas durante la permanencia en esos parajes hay que mencionar una de carpintería de ribera, que permitió disponer de una embarcación suplementaria.”

Fue una pinaza que, desarmada, había sido transportada desde Rotterdam en la nave almirante.

Fue ensamblada en ocho días y la bautizaron como “Het Postdienst” (El Postillón). (6). También se habría empleado el maderamen de una barca que los corsarios habían robado a los portugueses en Cabo Verde, la que se encontraba muy deteriorada.

“El Postillón” quedó al mando del piloto Gillis Janszoon.



Pinaza del Mar del Norte siglo XI

Una “pinaza”, era un tipo de embarcación de hasta 20 toneladas propulsada a vela y remo.

Sus primeras versiones llevaba ocho bogas, posteriormente su eslora fue alargada para acomodar 16 bogas

Muy usada desde el siglo XVI, como embarcación que transportaba gente y correspondencia entre los buques de una escuadra. (Una función desarrollada más tarde por los “Avisos”)

(1) Dibujo tomado de la Revista Mar de la Liga Marítima de Chile.

(2) Carlos Bowen, (Pierre Chili), le denomina Tajalongo.

(3) Gonzalo de los Ríos, no era soldado. Según el Padre Rosales era gobernador de la explotación de oro del valle de Quillota. Fue Procurador y Mayordomo del Cabildo de Santiago y Regidor en los años 1573 – 1577. Abuelo de la Quintrala.

(4) Barros Arana, Historia General de Chile. Tomo I, Parte Segunda, Capítulo V, página 191.

(5) Ortiz-Troncoso indica el día 17, Vásquez de Acuña el día 19.

(6) Postillón es el nombre dado al jinete, que montado en una cabalgadura adelantada, guía al carruaje.

Fuentes consultadas

Barros Arana, Historia General de Chile, Tomo I, Parte Segunda, Capítulo V, página 191. EDITORIAL UNIVERSITARIA, Año 2000.

Bowen, Carlos. (“Pierre Chili”). El infeliz suceso del primer buque construido en Chile. Especial para la Revista Mar, Diciembre de 1939

Marina de Chile, Anuario Hidrográfico. Tomo V. p 503

Medina, José Toribio. Diccionario Biográfico Colonial de Chile. Imprenta Elzeviriana, 1906. Santiago

Ortiz-Troncoso, Omar. Revista de Marina de Chile, Marzo-Abril 1993. pág. 194-195

Ovalle, Alonso. Histórica Relación del Reyno de Chile. Libro V
Cap. IX pág 173)

Vásquez de Acuña, Isidoro, Historia Naval del Reino de Chile 1520-1826. pág 149