

APORTE DE LA HIDROGRAFÍA AL CONOCIMIENTO DEL TERRITORIO NACIONAL

Jorge CEPEDA González

Conferencia de incorporación a la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, dictada por el Académico de Número Sr. Jorge Cepeda González, Jefe del Archivo del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada.

Antes de iniciar mi conferencia, quiero rendir un homenaje a la celebración, por primera vez, del Día Mundial de la Hidrografía, celebrado el 21 de Junio de 2006 y que recuerda la fecha en que se creó el Buró Hidrográfico Internacional, instaurado en el Principado de Mónaco, el 21 de Junio de 1921. Para Chile esta celebración tiene especial importancia, toda vez que fue uno de los 18 países que firmó el Acta de Constitución de este organismo internacional.

Voy a tratar de plantear en esta conferencia una opinión muy particular, cómo desde los primeros años de vida independiente, los sucesivos gobernantes chilenos se preocuparon de incentivar el conocimiento del territorio nacional, muy poco generalizado en la población de esos primeros años y la importancia de la Hidrografía, una rama de las ciencias aplicadas que estudia las aguas, desarrollada desde los inicios de nuestra Marina, cuyo aporte permitió reconocer la inmensidad de la geografía territorial. Es interesante destacar que la Hidrografía está íntimamente ligada a la Navegación y a la Cartografía, actividades que, para el caso de nuestro país, iniciaron su desarrollo desde las cubiertas de los buques de la Escuadra.

Si bien es cierto el continente sudamericano y en especial las regiones australes eran ampliamente conocidos por la gran mayoría de los navegantes de las naciones marítimas mas poderosas del mundo, entiéndase españoles, ingleses, portugueses y holandeses, no lo era tanto para los criollos de Chile, agregando además que el conocimiento

del propio territorio no era un asunto de dominio público. Nuestras costas habían sido visitadas por navegantes europeos, ya en los inicios del siglo XVI, quienes levantaron mapas y cartas náuticas.

Los primeros años de vida independiente fueron, a no dudarlo, años de ordenamiento cívico-administrativo del Supremo Gobierno de la Nación que, desde el primer momento se abocó a la tarea de promulgar los cuerpos legales que regulasen su vida. Es así como el 21 de Febrero de 1811, la Junta Provisional de Gobierno, en nombre del rey Fernando VII y considerando el estado de las cosas de la Europa de esos días - España invadida por Napoleón y el rey español desterrado - declaró abiertos los puertos de Valdivia, Talcahuano, Valparaíso y Coquimbo al comercio libre de las potencias extranjeras, amigas y aliadas de España y también las neutrales, puntualizando el decreto que "por el término de año i medio desde la fecha quedan libres de todo derecho los efectos siguientes que introduzcan los extranjeros i españoles; a saber: los libros, planos i cartas jeográficas;...". Esta declaración sería ratificada posteriormente con la publicación de la primera Ley de Comercio y Navegación y la Ordenanza de Aduanas.



Tenemos en este documento el primer indicio del Chile soberano que ayudará a fomentar el conocimiento y el estudio de nuestra geografía y que en los siguientes años serán de gran utilidad para la Marina y en especial para la Escuadra, que creará el visionario Padre de la Patria don Bernardo O'Higgins.

Un país tan extenso como Chile, de frente al Océano Pacífico, desconocido en su mayor parte para los connacionales, requería en aquellos días de la visión estratégica de sus gobernantes para poder enfrentar esa realidad geográfica con decisión y sentido de futuro, que permitiese contar en el más breve plazo, no tan solo con puertos abiertos al comercio a las naves extranjeras que a diario tocaban nuestras costas, si no que también permitiese a la Marina ejercer un control de policía marítima, tan necesario en aquellos tiempos en que el contrabando de mercaderías era una de las formas más usadas para comerciar por mar.

Es así como diversas acciones emprendidas por los Gobernantes nacionales, permitieron avanzar en el campo de la geografía, iniciadas por el entonces Presidente Freire, quien fue uno de los más interesados en conocer la inmensidad del territorio nacional.

El 26 de Junio de 1823 dictó el Decreto N° 110 mediante el cual dispuso que el ciudadano francés Juan José Dauxión Lavaysse, realizase un viaje científico por todo el territorio del Estado con el objeto de estudiar la geología del país, sus minerales, su historia natural y todos los datos que pudiesen contribuir a formar una exacta estadística de Chile; tarea que no sabemos si se realizó.

El mismo año el piloto mercante don Claudio Vila, radicado en Valparaíso, presentó al Soberano Congreso Constituyente un Proyecto para establecer una Academia Náutica de Marina Militar y Mercante, que lamentablemente no se realizó al fallecer prematuramente su autor.



General Ramón Freire



Ministro Diego Portales

Un nuevo Decreto del Presidente Freire, de 1823, dispuso la formación de un mapa descriptivo del país, a los ingenieros, Coronel don Alberto Backler D'Albe, asistente de O'Higgins en los campos de batalla de Chacabuco y Maipú y don Carlos Ambrosio Dossier, para quienes pidió el Gobierno que los habitantes del Estado les proporcionasen "todos los mapas, planos de mar y tierra, memorias descriptivas..." para ser usados en su trabajo.

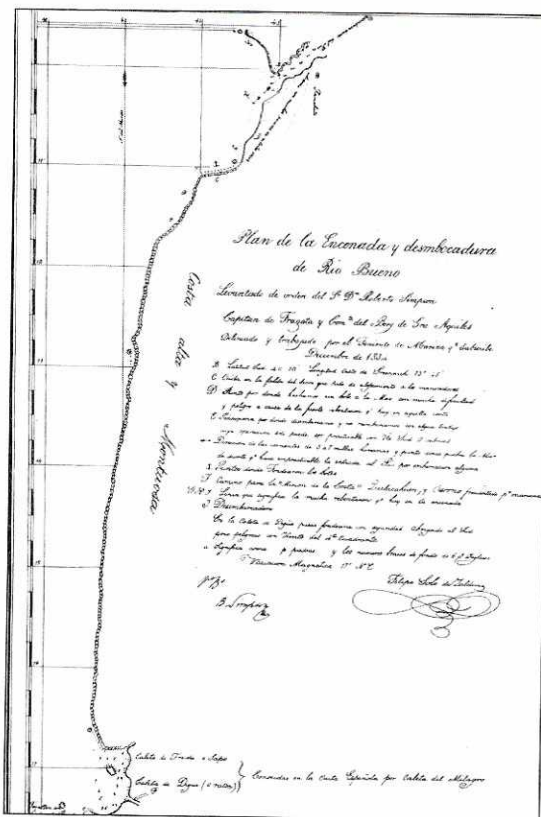
Al año siguiente el Departamento de Guerra y Marina decretó el establecimiento de una Escuela de Náutica a bordo de uno de los buques de guerra surtos en Valparaíso, designándose al Teniente de Fragata don Manuel García su primer preceptor. De esta Escuela saldrían los primeros oficiales navales chilenos.

Las necesidades de nuevos puertos obligó al Gobierno a otorgar el título de puertos mayores, durante el año 1828, a los de Nueva Bilbao, o Constitución; San Carlos de Chiloé y Valdivia respectivamente, gracias al empuje y decisión de don Juan Antonio Pinto, Vicepresidente de la República.

A principios de la década de los años 30, don Diego Portales firmó con el sabio francés Claudio Gay, un contrato de prestación de servicios, mediante el cual el Sr. Gay se comprometía a realizar un viaje científico por todo el territorio de la República, en tres años y medio, con el objeto de investigar la historia natural del país, su geología y su geografía física y descriptiva, con observaciones sobre el clima y temperaturas de cada provincia y la publicación de "cartas geográficas y de láminas de vistas y planos de las principales ciudades, puertos y ríos."

La reducción de la Marina, por ley de 1832 dejó en servicio sólo a dos buques, el Bergantín Goleta de Guerra "Aguiles" y la Goleta "Colo Colo", insuficientes para cubrir la dilatada costa chilena y ejercer un buen control de policía marítima, en defensa del comercio.

Es en estas circunstancias que, requerido el Gobierno por el Intendente de Valdivia, Teniente Coronel de Ejército don José de la Cavareda, para que se transportasen víveres y pertrechos a esa región, zarpó a finales de noviembre de 1834, desde Valparaíso, el Bergantín "Aguiles", bajo las ordenes del Capitán de Fragata don Roberto Simpson, quien dispuso personal y material del buque para realizar el reconocimiento de una pequeña caleta al sur de Valdivia, en la desembocadura del río Bueno. Este reconocimiento pasaría a constituirse en el Primer Levantamiento Hidrográfico ejecutado por la Marina de Chile.



Dibujo original del Plano de la Desembocadura del río Bueno.



Almirante Roberto Simpson

La expedición, compuesta por más de 150 hombres, incluida una indiada contratada en Valdivia, se dividió en dos grupos: una al mando del Comandante Simpson se dirigió por mar hasta la desembocadura del río, mientras la otra, con la mayor cantidad de personas, al mando del

Intendente Cavareda, cargó un bote del bergantín Aquiles, hasta un lugar llamado Futa, recorriendo montes y malos caminos y con una intensa lluvia, hasta llegar a las aguas del río Trumao. Desde allí bajaron hacia la costa, después de 6 días de arduo trabajo, dando término al reconocimiento el día 23 de Diciembre.

En ella se invirtieron según informe del tesorero de la Intendencia, la suma de 175 pesos y dos centavos, no correspondiendo a los deseos del Gobierno de encontrar un río navegable para buques mayores que permitiese establecer el comercio de los productos de la región interior de Los Llanos y Osorno.

Pero el Gobierno no cejó en su empeño de seguir avanzando en el dominio del mar y es así como el 25 de agosto de 1835 se le concedió al ciudadano escocés Guillermo Wheelright, el privilegio exclusivo por diez

años, para establecer la navegación con buques de vapor en los puertos chilenos abiertos al comercio y al cabotaje.

Esta concesión se reforzaría al año siguiente, con la promulgación de la Ley de Navegación.

Consciente el Gobierno que sin un buen conocimiento de la geografía del país, que contemplase también la seguridad en la navegación de sus costas, no se podía aspirar a conocer las riquezas que poseía y su utilización en la economía, el 1° de febrero de 1837 se dictó la Ley orgánica de los Ministerios, que a la fecha eran sólo cuatro, a saber: del Interior, de Justicia, de Hacienda y de Guerra, disponiendo que este último, en lo que respecta al ramo de Marina, se preocupase de "los faros, boyas, señales i otras obras convenientes para la comodidad i seguridad en la entrada, salida i permanencia de los buques en los puertos".

Esta nueva señal del Gobierno por regular la navegación segura en Chile, permitiría con los años el desarrollo sistemático de las actividades hidrográficas que ejecutaría la Marina. En efecto, pocos meses después, el 9 de noviembre de 1837, esta iniciativa se concretaría con la promulgación del decreto que ordenó establecer un faro en el Puerto de Valparaíso, a solicitud del Cabildo de la ciudad y bajo la dirección de la Comandancia General de Marina, estableciendo además el cobro de un derecho a los buques mercantes nacionales y extranjeros que fondeasen en el puerto.

Ese mismo año y a instancias del Cabildo de Valparaíso, se volvió a crear una nueva Academia Náutica, por el fracaso de las anteriores. Esta vez la iniciativa tuvo éxito, gracias al impuesto cobrado por derecho del faro a todos los buques que ingresaban al puerto, contribuyendo así al "fomento de la Academia Náutica, cuya institución ha correspondido i aun sobrepujado a las esperanzas del Gobierno. Desde su fundación ha provisto a la marina mercante los pilotos idóneos i a la armada, de éstos i de guardias marinas aprovechados."

En Enero de 1843 apareció publicada en Chile, bajo el título "Impreso por orden del Ministerio de Marina. En Santiago de Chile a 1° de Enero de 1843. Litografía de José Desplanques", "una carta de todo el litoral de la República, en grande escala, para beneficio de la Marina Mercante, que el Gobierno ha obtenido por obsequio del Capitán Fitz Roy, encargado de la expedición científica de la Beagle", como lo expresó el Ministro de Marina en su Memoria pasada al Gobierno.

El 22 de Mayo del mismo año y por disposición del entonces Presidente don Manuel Bulnes, la goleta chillota "Ancud", al mando del Capitán de Fragata don Juan Guillelmos, con 22 personas a bordo, gran cantidad de materiales y alimentos, inició desde Chiloé una larga y accidentada navegación que lo llevaría finalmente a entrar al estrecho de

Magallanes y tomar posesión de él a nombre del Gobierno de Chile, el 21 de Septiembre.

Esta fue una tremenda hazaña, toda vez que gran parte de la navegación se realizó sin cartas náuticas, gracias a la habilidad y pericia de dos buenos loberos conocedores de la región, el norteamericano Juan Yates y el chllote Carlos Millar y la habilidad del naturalista de la expedición, el prusiano Bernardo Philippi, quien mientras la goleta permanecía en Puerto Americano, consiguió algunos planos de Fitz Roy del comandante de una barca lobera norteamericana, los cuales procedió a copiar y que posteriormente fueron de gran utilidad para la navegación de los canales al sur de las Guaitecas.

En Noviembre de 1843 el Presidente de la República dispuso la compra de varios cientos de las primeras cartas impresas a comienzo de año, las cuales fueron entregadas para su uso en los buques de guerra, constituyendo esta la primera manifestación oficial del Gobierno para dotar de este valioso elemento a los buques de la Marina.

Finalmente en Diciembre de 1843 la Comandancia General de Marina fue reorganizada, estableciéndose en Valparaíso una oficina denominada Secretaria de Marina, bajo la dependencia de la Comandancia General de Marina, para encargarse del despacho y dirección de todos los asuntos administrativos que por la Ordenanza General le correspondían, una de cuyas primeras medidas fue la propuesta de comprar cuatro buques nuevos "de construcción adecuada para la navegación de estos mares y del competente porte y armamento, que estarían en constante servicio, y podrían destinarse al reconocimiento de puertos, formación de planos..."

Sin lugar a dudas el año 1843 marcó un hito importante en el desarrollo de la hidrografía, actividad que lentamente, con grandes sacrificios y esfuerzos desplegados por los escasos buques y personal de la Marina, comenzó el reconocimiento del territorio en forma más sistemática y sostenida, que trajo como consecuencia la incorporación de grandes extensiones de territorio nunca antes reconocidos.

Muchas veces la búsqueda de mejores y nuevos puertos para instalar faenas productivas o nuevos asentamientos humanos, permitió el reconocimiento de nuevos territorios. Tal fue el caso de las sucesivas expediciones emprendidas por los buques de la Marina, que permitieron en los siguientes años el reconocimiento de los puertos de Curanipe, Constitución, Coquimbo y Herradura; la isla Mocha; el río Rapel; las caletas Navidad, Topocalma, Tumán y Llico; las costas de Aconcagua, Coquimbo y el litoral de Atacama, después de conocer el potencial minero y guanero descubierto por chilenos en la década de 1840 y finalmente el reconocimiento de la costa de la Araucanía, como apoyo al Ejército de

Pacificación de esa extensa comarca, que por más de trescientos años dividía al país.

En más de veinte años de intenso trabajo, las antiguas fronteras del Chile colonial, se extendían, en la década de 1860, desde Atacama hasta el estrecho de Magallanes, gracias al esfuerzo de muchos marinos, autodidactas la gran mayoría, que hicieron escuela en el campo de la hidrografía, por su laboriosidad, ingenio y profesionalismo y que pese a la escasez de medios y las dificultades propias de una actividad ribeteada de aventuras, se adentraron por comarcas y regiones nunca antes navegadas o recorridas por seres humanos. Una de esas grandes figuras de la Hidrografía Nacional fue el Capitán de Corbeta Francisco Hudson, muerto prematuramente en 1859, cuando aún tenía mucho que entregar al conocimiento geográfico del país, que sin embargo dejó una huella enorme, que continuó posteriormente su mejor discípulo, el joven Teniente de Marina don Francisco Vidal Gormaz.

En Julio de 1866, la gran cantidad de trabajos hidrográficos realizados por la Marina durante 30 años, que se encontraban archivados en anaqueles del Ministerio respectivo, fueron dados a conocer al país en una publicación que se denominó "Estudios hidrográficos sobre la costa de Chile, acompañados de 21 planos ejecutados por los Oficiales de la Marina", después de un laborioso trabajo de recopilación y edición llevado a cabo por el entonces Teniente 1º Francisco Vidal Gormaz y el Guardiamarina Javier Molinas.

La década de 1870 también fue muy fructífera en trabajos hidrográficos, especialmente los realizados en la zona sur del país. Destacan entre todos ellos la gran campaña realizada durante largos cuatro años en la Patagonia Occidental, por el Comandante don Enrique Simpson, un tremendo hidrógrafo chileno que redescubrió la Laguna San Rafael y toda la región de los Campos de Hielo que actualmente conocemos.

Fue tan grande la impresión que le produjo la belleza imponente del ventisquero San Rafael, en el alma del Comandante Simpson, que en su relato escribió lo siguiente: "hasta el marinero mas ignorante e impasible, olvidó por un instante su remo para contemplar apasionado, tan sublime espectáculo. Ojala poseyese la pluma de Dumas o el pincel de Vernet para hacer la descripción. Pero aún estos palidecerían ante la soberbia realidad. No hay en las regiones polares escenas que puedan competir con esta".

En 1874 el Gobierno mandó establecer una Oficina Hidrográfica que se encargó de centralizar toda la dispersa actividad hidrográfica realizada por los buques y dotaciones de la Armada. Su primer Director fue el Capitán de Fragata don Francisco Vidal Gormaz.