

ARTÍCULO DE INVESTIGACIÓN

**¿Por qué yo? Los comerciantes peruleros y
el abastecimiento del presidio de Valdivia
(1645-1657)**

Why me? Peruvian merchants and supplying the Valdivia garrison (1645–1657)

DANIEL STEWART

Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Chile

LEONOR ADÁN

Universidad Austral de Chile, Chile

DIEGO CARABIAS

Centro de Investigación en Arqueología Marítima del Pacífico Sur Oriental, Chile

RESUMEN La ciudad de Valdivia y su puerto fue clave en la estrategia militar española para la defensa de sus colonias del océano Pacífico contra las potenciales invasiones europeas. Sin embargo, la destrucción de la ciudad durante el gran alzamiento indígena de fines del siglo XVI dejó el emplazamiento sin ocupación hispana por más de cuarenta años. Recién en 1645 después de un intento fallido de ocupación holandesa se ordenó su reconstrucción desde el Virreinato del Perú con participación del Gobierno de Chile. Por su ubicación, dentro del territorio Mapuche al sur de la Araucanía, su abastecimiento de víveres y municiones ocurrió por mar, siendo el camino terrestre reservado para emergencias mayores. Esta investigación analiza los desafíos del abastecimiento marítimo del sistema defensivo de Valdivia en los primeros años de su ins



Este trabajo está sujeto a una licencia de Reconocimiento 4.0 Internacional Creative Commons (CC BY 4.0).

talación. Se examina el sistema de abastecimiento marítimo creado a raíz del Real Situado de Valdivia y cómo los capitanes de los barcos mercantes hicieron lo posible por liberarse de la tarea de trasladar los víveres desde Valparaíso hasta Valdivia.

PALABRAS CLAVE Comercio colonial; navegación; Real Situado; Valdivia; fortificaciones.

ABSTRACT The port of Valdivia was key to the Spanish military strategy for the defense of its Pacific Ocean colonies against potential European invasions. However, its destruction during an indigenous uprising in 1598 made its continuation impossible for more than forty years. It was not until 1645, after a failed attempt of Dutch colonization, that the Viceroy of Peru and the Chilean authorities ordered its reconstruction. Because of its location, within the indigenous territory South of the Araucanía, it was necessary to supply it with supplies and ammunition by sea, the land route being reserved for major emergencies. This research analyzes the challenges associated with the maritime supply of the new fortifications of Valdivia in the first years after its reconstruction. It examines the maritime supply system that was created as a result of the Real Situado de Valdivia and how the captains of the merchant ships did their best to free themselves from the task of carrying supplies from Valparaíso to Valdivia.

KEY WORDS Colonial commerce; navigation; Real Situado; Valdivia; fortifications.

Introducción

En este artículo abordamos un aspecto de la historia marítima colonial del Virreinato del Perú, en particular la forma en que funcionó el sistema de fletes creado para abastecer el sistema defensivo de Valdivia durante los primeros años de su implementación, entre los años 1645 y 1657. El estudio ilustra los mecanismos implementados para sustentar Valdivia mediante el Real Situado y el detrimento que ello generó en capitanes de los barcos mercantes que efectuaban el traslado de los mantenimientos.

La historiografía sobre el comercio marítimo desde Lima hacia las ciudades del Reino de Chile es muy escasa. Son pocos los historiadores que han escrito sobre el tema y aun menos quienes han abordado el período colonial y en especial el siglo XVII. Entre los historiadores chilenos que han estudiado el tema encontramos a de Ramon (1982), Villalobos (1990), Carmagnani (1973) y Stewart (2024a). Estos estudios se han enfocado en el análisis de la exportación y comercialización, durante el

siglo XVII, de productos específicos como el sebo, los cordobanes o el trigo. Las investigaciones documentan las dificultades que experimentaron los comerciantes y productores locales debido a la sobre oferta en el mercado limeño y las fluctuaciones en los precios de venta finales. En este escenario, y pese a los sistemas de asiento, muchos de los pequeños mercaderes y productores chilenos quebraron debido la imposibilidad de vender sus productos a un precio estable.

Los historiadores Carmagnani (1963), David (1993) y Ramos (1966), Sepúlveda (1956), entre otros, han descrito como a fines del siglo XVII comenzó un nuevo mercado de exportación de productos chilenos en base a la venta de trigo y harina. Este proceso fue motivado por la ocurrencia del terremoto de 1687 que dañó severamente el sistema agrícola de la región de Lima, lo cual generó la necesidad de buscar nuevas fuentes de cereales para la población urbana de la ciudad. Los productores en territorio chileno entraron rápidamente en este nuevo mercado mediante la formación de cientos de nuevas chacras dedicadas a la producción de trigo, llegando a duplicar el número de embarcaciones que realizaban el circuito (Stewart, 2024a). Fue tanto el afán de enviar trigo a Lima, en gran medida por la elevada diferencia entre el precio local y el que pagaban los mercaderes limeños, que se generó el desabastecimiento de trigo para la población local del Reino y en especial para el ejército de Arauco (Carmagnani, 1963; Stewart, 2015).

El abastecimiento del ejército por medio de un sistema de financiamiento externo llamado el Real Situado, que venía por barco desde Perú, ha sido tema de diversos estudios que han analizado tanto su frecuencia como el aumento del valor de los productos enviados para los salarios de los soldados (Concha, 2014, Stewart, 2024a, 2024b; Vargas, 1981). Algunos historiadores han analizado la importancia del Real Situado en la economía del sistema y su efecto en el comercio marítimo (Stein y Stein, 2000; Stewart, 2015; Suárez, 2001).

En los estudios mencionados se da cuenta de la existencia, en la primera mitad del siglo XVII, de un sistema de exportación para el abastecimiento de los mercados de Lima y Potosí, con sebo, cordobanes y trigo provisto desde Chile, empleando principalmente los puertos de Concepción y Valparaíso en dirección a los puertos de Arica y Callao (Stewart, 2024a). Se ha descrito cómo los mercaderes limeños compraban los productos agropecuarios chilenos “en verde” para recibirlos luego en fechas específicas después de la cosecha o matanza (De Ramón y Larraín, 1982). En este proceso muchos de los barcos mercantes permanecían anclados en la bahía de Valparaíso por meses mientras los mercaderes reunían el cargamento prometido y los oficiales del navío se ocupaban de cargar el buque y solicitar los permisos de viaje. La fecha de arribo al puerto de Callao fue un aspecto crucial para el precio final de los productos obtenidos en Chile, en especial el sebo y los cordobanes (Villalobos, 1990). Los primeros barcos siempre recibían los mejores precios y los que llegaban al final de la temporada tenían escasas posibilidades de encontrar compradores (Smith, 1949).

Durante la primera mitad del siglo XVII los barcos que realizaban casi la totalidad del tráfico marítimo entre el Callao y los puertos de Valparaíso, Concepción o Valdivia eran controlados por capitanes de barcos de la capital del Virreinato. En la Gobernación de Chile no existían barcos propios, fiscales o privados, dedicadas al comercio interno¹. Para estos comerciantes el viaje hacia Chile era una escala dentro de un viaje mayor. Esperaban permanecer el menor tiempo posible anclado en un puerto chileno antes del retorno para así aumentar sus ganancias al momento de vender su mercadería en Lima y reducir los gastos pasivos de mantenerse fondeados. En ese contexto, la obligación de efectuar un viaje adicional, de menor escala, para llevar víveres a la guarnición de Valdivia, constituyó un viaje peligroso y un riesgo innecesario, sin un beneficio económico real.

El trabajo que presentamos se basa en registros generados como parte de demandas judiciales y reclamos formales de los capitanes de los barcos mercantes. Se incluyen también informes y cartas de los oficiales de la Real Hacienda, con información sobre los cargamentos de los navíos. Tales registros demuestran cómo los capitanes de los barcos mercantes hicieron todo lo posible para eximirse del traslado de víveres a Valdivia a la vez que los oficiales de la Real Hacienda se esforzaron por cumplir con sus responsabilidades hacia los soldados de la alejada guarnición.

Los casos descritos dan cuenta de los desafíos del comercio colonial para articular puestos y plazas distantes, así como razones de gobierno e intereses comerciales que, con dificultades y acomodos, permitieron la organización del espacio archipiélagico colonial (Barriera, 2024). Los dispositivos de defensa instalados a lo largo de las costas, de los cuales Valdivia fue uno de fundamental importancia, han sido generalmente estudiados en función del costo que significó para la hacienda real. El trabajo que acá presentamos se aboca a otra de las tecnologías del poder real, en particular a aquellas referidas a articular administrativa y materialmente las plazas militares con las autoridades del virreinato y la gobernación, como asimismo con los agentes fundamentales actuantes en las redes comerciales coloniales. El desarrollo de Valdivia a partir de 1740 como vecindario, demuestra que, con todo, el sistema logró su funcionamiento y la persistencia de la Plaza.

1. Ya desde la segunda mitad del siglo XVII encontramos registros de piraguas en Valdivia y Chiloé que fueron usados para viajes entre estas dos localidades. ANH.CG vol. 550, fojas 1-112.

El puerto de Valdivia y su importancia en el imperio español

Desde su fundación en 1552 el puerto de Valdivia fue clave en los planes defensivos del imperio español (Concha, 2014). Los cronistas del siglo XVI destacaron la importancia de dotar a las primeras ciudades chilenas de puertos accesibles y protegidos de los vientos que permitieran la comunicación marítima. Las ciudades de La Serena, Concepción, Castro y Valdivia fueron construidas en las cercanías de fondeaderos naturales del océano Pacífico, mientras que ciudades principales del siglo XVI, instaladas tierra adentro, como Santiago e Imperial, tenían acceso a puertos seguros. Los lavaderos de oro en las cercanías de los puertos, así como los vínculos comerciales y familiares entre los vecinos de las ciudades del virreinato generaron un pequeño pero constante flujo de barcos comerciales. Ciudades como Valdivia, La Imperial y Santiago crecieron rápidamente debido a los ingresos obtenidos de la exportación de oro. Sin embargo, vivir al lado del mar en una región notablemente sísmica, tenía sus propias dificultades como se evidenció con el terremoto y tsunami de 1575 que destruyó la ciudad de Valdivia y varó varios barcos que estaban anclados en el puerto localizado en la bahía Corral (Guarda, 1993; Stewart, 2019).

El auge de la primera fundación de Valdivia llegó a su fin en 1598 con el gran alzamiento indígena que, entre otras ciudades, arrasó con esta población (Guarda, 1993). Con motivo de dicho alzamiento, cesó el funcionamiento de los lavaderos de oro y con eso el flujo marítimo comercial. Debido a la pérdida de territorio, recuperado por la población indígena, y el peligro de la llegada de barcos enemigos a ocupar las costas de Chile, el Rey de España autorizó la creación de un ejército de 2000 soldados para el resguardo de la costa y la reconquista del territorio. Stewart (2015), Gascón (2011) y Concha (2014), entre otros, muestran que la formación de un ejército profesional para el Reino de Chile formaba parte de un plan imperial para la defensa del virreinato contra un posible intento de conquista holandesa y no una respuesta local por el alzamiento indígena, aunque necesariamente requirió seguridad y establecimiento de acuerdos con la población Mapuche y Mapuche-Huilliche (Urbina, 2009, 2017).

Los impuestos generados en el Reino de Chile no eran suficientes para cubrir los gastos mínimos de la Real Hacienda local por lo cual el financiamiento del ejército se efectuó mediante el establecimiento de un Real Situado. Este se componía de 292.000 pesos anuales librados desde la Caja Real de Lima y provisto por los impuestos pagados en Potosí (Suárez, 1995; Vargas, 1981). Estos recursos permitían cubrir los salarios de los soldados, los cuales se componían por tres partidas. Primero se encontraban los gastos de armamento y defensa. Del salario de cada soldado se reducía el valor de sus armas y caballos y, también, ocasionalmente, se utilizó una porción adicional para la reparación o construcción de los fuertes (Vargas, 1981). La segunda parte del salario correspondía a la manutención del soldado y su familia. Dentro de esta categoría encontramos trigo-harina, cecina, ají, vino, lentejas y otras comidas de la zona

que fueron comprados en grandes cantidades por el veedor general (Stewart, 2015). El valor de la comida asignada a cada soldado era fijado por las autoridades, quienes además establecían la cantidad de fanegas de harina o cecina que podría recibir cada soldado según su puesto dentro del ejército (Stewart, 2024b). La última parte del salario denominada el socorro correspondía a dinero, telas, ropa o productos de lujo que recibía el soldado para su propio uso o futura comercialización. Diversos elementos materiales que circularon en estas provisiones son registrados en los trabajos arqueológicos realizados en diferentes ciudades meridionales como Concepción, Villarrica o Valdivia.

El ejército siempre tuvo gastos imprevistos, por lo cual la entrega del socorro ocurría con dificultad. Los oficiales registraban el faltante como devengados en sus libros de contabilidad para ser pagados en algún momento en el futuro (Stewart, 2021a).

Los recursos proporcionados por la Caja Real de Lima para el Real Situado eran empleados por el Procurador General del ejército para comprar municiones, telas, ropa, y comidas de lujo. De estos productos conseguidos en Perú, se pagaba el trigo y cecina encargada a los productores locales de Santiago y Concepción. Desde Lima, cada año se cargaban los productos comprados en un barco con dirección al puerto militar de Concepción, desde donde los oficiales del ejército lo enviaron a los fuertes de la frontera y a los puertos de Castro y a Valparaíso (Figura 1).

Figura 1.



Estudios arqueológicos desarrollados en la ciudad y sus castillos evidencian la circulación de materialidad europea, cuyo arribo se reinicia con la refundación de Valdivia y la instalación del sistema defensivo. Uno de los ítems más recurrentes es la cerámica hispanoamericana entre las que se han reconocido en diferentes sitios de la región: contenedores de transporte o botijas, cerámicas vidriadas (de distintos colores) y cerámicas esmaltadas, también identificadas como mayólicas o “lozas hispánicas” (Adán et al., 2016, 2018). Los contenedores o botijas fueron empleados para el transporte de vino, aceite, miel, vinagre y también de otros alimentos como frijoles, garbanzos, alcaparras, almendras e inclusive pólvora (Avery, 1997). De un total de 17

asentamientos estudiados en Valdivia y los castillos, 12 de estos presentan cerámicas rojas correspondientes a estos contenedores, dando cuenta de su ubicuidad (Adán et al., 2016). Por supuesto, en todos los casos dominan las alfarerías indígenas, seguidas de estas cerámicas rojas y luego de las mayólicas (cada una con un 6% de la muestra). En el caso de las mayólicas, los restos corresponden en buena medida a servicio de mesa y se localizan en 10 de los 17 sitios analizados. Fragmentos de estas vasijas prontamente comenzarían a ser incorporadas como ornamentación en vasijas indígenas (Adán et al., 2018).

En Valparaíso se embarcaban pasajeros con licencias para ir a Lima, acompañados de sus criados y esclavos, y los cargamentos de sebo y cordobanes que llevaban para comercializar en Lima. Durante los primeros años del siglo XVII los barcos que transportaban el Real Situado arribados a los puertos chilenos fueron muy pocos. Lo anterior, evidentemente, constituía un problema para los hacendados de Santiago y mineros de La Serena que reclamaron sin solución por mayores oportunidades para exportar sus productos al mercado central de Lima. Ante esta situación, los comerciantes limeños contrataron barcos mercantes que repletaron con géneros y otros productos locales, que enviaron a su costo al puerto de Valparaíso para comerciar con los vecinos de Santiago. Construyeron bodegas en el puerto donde compraban “en verde” grandes cantidades de sebo y cordobanes con el compromiso que al final de la temporada se les entregase lo acordado (De Ramón y Larraín, 1982).

Como ha sido expuesto por de Ramón y Larraín (1982), Villalobos (1990), y otros, el aumento de la producción chilena de sebo y cordobanes durante la primera mitad del siglo XVII rápidamente superó las necesidades de los mercados de Lima y Potosí con la consecuente reducción de precios que desmedró a los mercaderes chilenos al momento de vender sus productos en el puerto de Callao. Un simple atraso de unos días o semanas significaba la pérdida de miles de pesos por la constante fluctuación de precios. En este contexto, fue habitual que los mercaderes limeños ofrecieran precios muy reducidos a los hacendados chilenos en frustrados intentos de recuperar lo perdido con las fluctuaciones. La Real Audiencia de Chile y el Cabildo de Santiago intentaron sin éxito sistemas de cuotas y asientos para estabilizar los precios del sebo y los cordobanes.

La reconstrucción de las fortificaciones de Valdivia en 1645

Dentro de esta realidad económica encontramos al puerto arruinado y abandonado de Valdivia. Desde el gran alzamiento general de fines de siglo hubo un intento de reconstrucción en 1615 que no se llevó a cabo por la falta de mano de obra militar para su resguardo². Un tomo de mensajes entre el Rey de España con el Gobernador en Chile muestra que desde el ataque holandés a la costa Pacífico en 1624 hubo intenciones de reconstruir las fortificaciones de Valdivia para evitar su uso por partes de navíos europeos enemigos³. Pocos años después fue enviada una pequeña flota con soldados e ingenieros para construir las fortificaciones del puerto de Valdivia, pero tuvieron problemas en la costa de Brasil y no pudieron seguir su viaje a Chile⁴. En 1632 el gobernador de Chile Francisco Laso de la Vega envió al Rey un nuevo plan para la reconstrucción del puerto de Valdivia⁵. En este se solicitaba un refuerzo de 600 soldados de España por vía de Buenos Aires, sin embargo, en 1634, el Rey tuvo que informar a su gobernador en Chile que los sucesos de la guerra en Flandes no le permitían enviarle soldados⁶. El Rey recibiría prontamente noticias de los propósitos holandeses de formar una nueva base militar en la costa de Brasil. El ocho de mayo de 1635 dos cédulas reales, una para el Virrey de Perú y otra para el gobernador de Chile, señalaba que ya era tiempo para fortificar al puerto de Valdivia, a la vez que incluía instrucciones claras sobre el tamaño y ubicación de las instalaciones militares. Además de algunas ideas sobre cómo lograr su financiamiento⁷. Tras la tardanza en el cumplimiento de sus órdenes, el Rey volvió a remitir sus instrucciones en 1636 y 1637⁸.

Entre las razones del Virrey para postergar la reconstrucción del puerto se encontraba la necesidad de su reabastecimiento por tierra. Sus consejeros le habían hecho presente que las dificultades climáticas hacían imposible su comunicación por mar durante una buena parte del año por lo cual era fundamental contar con comunicación terrestre. La imposibilidad de contar con este camino por tierra para el refuerzo y apoyo a la plaza significaba reconstruir una base militar para entregarla al primer enemigo europeo que apareciera en la entrada de la bahía⁹.

2. AGI, PATRONATO, 229, R.52. SF.

3. AGI, CHILE, 19, R.6, N.64. SF.

4. ANH.CG vol. 1066, foja 130.

5. ANH.CG vol. 1066, foja 145.

6. ANH.CG vol. 1066, foja 145.

7. ANH.CG vol. 1066, foja 161.

8. ANH.CG vol. 1066, fojas 166, 167, 174.

9. ANH.CG vol. 1066, foja 189.

Tales antecedentes, quedaron claros también para el Gobernador de Chile, quien estampó en su mente que la reconstrucción del puerto de Valdivia requería la pacificación de la Araucanía. Durante la segunda mitad de la década de 1630 el gobernador Francisco Laso de la Vega llevó a cabo una de las campañas militares más brutales de la guerra de Arauco. Cada verano entró en la Araucanía arrasando casas y siembras, y capturando mujeres y niños mapuches. Según el relato de su cronista, Santiago de Tesillo, las comunidades abandonaron los valles y se escondieron en las montañas como forma de protección de las reiteradas incursiones (Tesillo, 1647).

En 1640 con la llegada del nuevo gobernador, el Marqués de Baides, continuó la política militar iniciada por su antecesor. En junio de aquel año varios de los caciques mapuche de la cordillera solicitaron se pusiera fin a las hostilidades, de tal manera de poder volver a sus tierras¹⁰. Ante tales requerimientos se les hizo entender que el gobernador no aceptaría una capitulación parcial o individual sino una total, por lo cual ellos volvieron a comunicarse con los demás caciques del butanmapu de la cordillera¹¹. En enero 1641 todos los caciques principales de la cordillera se reunieron con el gobernador en el valle de Quillín donde aceptaron sus condiciones y prometieron volver en paz a sus tierras¹². Se sucedieron los parlamentos con los caciques de los Llanos y de la Costa donde se pactaron las mismas condiciones (Stewart, 2023).

Una vez en Concepción el Gobernador de Chile escribió al Rey dando relación de los resultados del parlamento y la manera en que los caciques habían aceptado los términos para poder volver en paz a sus tierras. Dentro de estos términos estaba la reconstrucción de las ciudades perdidas en el alzamiento de 1598 y la colonización de tierras vacías en las inmediaciones de los pueblos mapuches. Se solicitaba al Rey el envío de mil soldados para lograr la reconstrucción de Valdivia y la colonización de las tierras colindantes, asegurando que ya no existían problemas para llegar al puerto por tierra porque la Araucanía finalmente estaba en paz¹³. Los planes del Gobernador se vieron nuevamente frustrados debido a los malos sucesos de las guerras en Flandes y Portugal que no permitían remitir soldados o recursos adicionales a Chile (Stewart, 2023).

10. ANH.RA vol. 2988, foja 90.

11. ANH.RA vol. 2988, foja 99.

12. ANH.RA vol. 2988, foja 66.

13. ANH.RA vol. 2988, foja 66.

Como sucedió muchas veces, los grandes temores de las autoridades españolas sobre la llegada de fuerzas europeas al océano Pacífico ocurrieron. En 1643 una expedición holandesa bajo el mando de Hendrick Brouwer atacó a las islas de Chiloé y entró en la bahía de Valdivia (Concha, 2014; Klooster, 2016). La expedición intentó la formación de una alianza con los caciques indígenas locales. Algunos de los mismos caciques dieron aviso en Concepción de la presencia de los holandeses en Valdivia, lo cual rápidamente fue remitido al Virrey de Perú¹⁴.

La presencia de un escuadrón holandés en Valdivia alarmó a las autoridades. Navíos mensajeros circularon desde Callao a Concepción solicitando más información, mientras que el Gobernador de Chile envió una fragata desde Concepción para explorar la costa hasta Valdivia. En Valdivia encontraron navíos abandonados y en sus averiguaciones no lograron saber si los holandeses habían continuado hacia Arica y Callao o bien habían abandonado la región y regresado a Europa. Los caciques de la región de Valdivia que fueron entrevistados, describieron las acciones llevadas adelante por los holandeses durante los cuatro meses que ocuparon Valdivia, señalando su desconocimiento sobre si planificaban o no regresar a la plaza¹⁵.

En el contexto descrito, las obras desarrolladas en Valdivia, esta vez como plaza fortificada y asociado a un sistema de fortificaciones (Niebla, Mancera, Corral, Amargos y Cruces) se iniciaron en 1645, dos años luego de la ocupación holandesa (Guarda, 1990, p. 63). Valdivia fue reinstalada bajo un imbricado sistema de dependencia política, financiera y militar. Fue refundada en directa dependencia del virreinato del Perú, aunque hubo continuos intentos por parte de los gobernadores de Chile de anexarla a la Gobernación. A partir de 1682, mediante cédula real se devolvió su jurisdicción a Chile, fundamentalmente en lo militar, quedando el nombramiento de su Gobernador y veedor en manos del Rey, además de su financiación bajo responsabilidad directa del Virrey. Fue en 1741, durante el gobierno de José Antonio Manso de Velasco, quien representa al Rey la necesidad de agregar a Chile definitivamente la jurisdicción de la Plaza de Valdivia (Guarda, 2001).

Las obras desarrolladas en Valdivia integraban un complejo o archipiélago defensivo mayor que involucraba distintos enclaves en la jurisdicción del Perú que desde Guayaquil hasta Chiloé protegían la mar del Sur (Correa, 2025). Su construcción se llevó adelante en diferentes etapas que supusieron una relevante inversión de trabajo y recursos (Figura 2). Montandón (2001) reconoce una primera fase entre 1645 y 1650, en la que los recintos se levantan con baterías, fajinas y tierra; entre 1650 y 1670, se levantan castillos con muros sólidos de piedra y canchagua, defendidos mediante

14. AGI, LIMA, 52, N.38. SF.

15. AGI, LIMA, 52, N.4, SF.

fosos; un tercer momento, en el siglo XVII, estaría dado por el impulso dado por el entonces gobernador de la Plaza, Diego Joaquín de Martos, dirigido a fortalecer las infraestructuras ya existentes. Investigaciones arqueológicas llevadas adelante desde mediados del siglo XX y retomadas a partir de la década de 1990 han permitido una mejor comprensión de las estrategias constructivas como de la cultura material mueble, en especial la alfarería (Urbina y Adán 2014; Urbina et al., 2018). A partir de estudios planimétricos de planos de proyecto de mediados del siglo XVIII se conoce que la superficie edificada que comprometieron estos castillos alcanzaba las 6,7 há, con recintos desde las 0,2 há a las 2,4 há (Corral y Valdivia respectivamente). Se ha observado una significativa variabilidad a nivel de la geometría de las plantas y grados de inversión de trabajo disímiles, con castillos con 189 a 698 m lineales edificados en la arquitectura perimetral y 197 a 1495 m en el caso de los edificios fechados interiores (Urbina y Chamorro 2016).

Figura 2.

Sistema fortificado de Valdivia con los castillos de la bahía y del interior.



Como se desprende de los antecedentes arqueológicos la envergadura de las obras iniciadas en la refundación demandaron significativa gestión para el abastecimiento y provisión de los soldados y oficiales instalados en las diferentes plazas.

El sistema de abastecimiento para la guarnición 1645

En respuesta a la presencia de los holandeses, a fines de 1644, el Virrey de Perú informó a las autoridades de la gobernación de Chile sus intenciones de recuperar y fortificar Valdivia. Durante varios meses se abocó el Virrey a reunir una armada de diecinueve barcos con unos 1500 soldados. Participaron en la expedición la totalidad de la armada española del Pacífico y una parte de la flota mercantil del virreinato (Concha, 2014).

Sin embargo, en su apuro por llegar a Valdivia, el Virrey decidió no pactar un acuerdo de abastecimiento de víveres para la tropa con los mercaderes limeños, cuyos precios eran mayores de lo que deseaba pagar. Como consecuencia de esto, la armada se trasladó con víveres para un par de meses, lo cual hacía necesario el reabastecimiento una vez arribados al puerto de Valparaíso. Consecuentemente, se instruyó a las autoridades chilenas sobre la necesidad de que algunos barcos con víveres para los soldados estuvieran listos para zarpar durante las primeras semanas de enero de 1645¹⁶.

El Virrey confiaba que los mercaderes de Santiago, Concepción y otras ciudades de la Gobernación se beneficiarían con la posibilidad de comercializar sus productos y que además disminuiría costos a la Real Hacienda tanto en la compra como en el traslado de los víveres hacia Valdivia. Suponía, a su vez, que los soldados construirían en Valdivia una Estancia del Rey para sembríos de trigo y papas que permitieran el futuro abastecimiento de la guarnición. El plan se completaría con el envío anual desde Concepción de vacas y caballos al presidio, empleando el Camino Real que debía estar listo después del primer parlamento de Quillín. En otras palabras, comunicaba que el abastecimiento de Valdivia por vía marítima sería necesario sólo para el verano del año 1645 dando paso luego a un abastecimiento anual por vía terrestre (Inostroza, 2018).

El plan, por supuesto, no ocurrió tal como se había previsto. Debido a que la Gobernación de Chile no contaba con barcos propios, se vieron obligados a utilizar navíos mercantes que se encontraban en la bahía de Valparaíso, los cuales, destinados a la ruta Callao-Panamá, no eran de gran tamaño. Entre ellos se contaba el del Real Situado y una media docena de barcos, todos los cuales esperaban por los cargamentos de sebo y cordobanes para su viaje de retorno a Perú. De aquellos navíos fueron cuatro los capitanes informados de que sus barcos serían embargados para el traslado hacia Valdivia de los víveres enviados por el Virrey. Mientras tanto llegaron al puerto los primeros cargamentos de biscocho, cecina, lentejas y quesos, alimentos que constituirían la dieta de los soldados en Valdivia. Todo parecía funcionar y sólo restaba unirse con la flota peruana en el momento pactado.

16. ANH.RA vol. 2727 pieza 5.

Pese a todo, el 16 de enero la Real Audiencia sólo había logrado cargar con víveres tres de los cuatro barcos. El navío Santo Domingo de la Cruz estaba cargado con 148 quintales de biscocho, 153 quintales de cecina, 100 fanegas de lentejas, y 1000 quesos. El segundo barco, llamado Nuestra Señora del Rosario, llevaba 1106 quintales de cecina, 23 fanegas de lentejas, y 444 quintales de biscocho. El tercero, el Ángel de la Guarda, tenía 1348 quintales de cecina, 836 quintales de biscocho, 50 quintales de cuerda de arcabuz, y 670 quesos. Aún así, quedaba en las bodegas del puerto unos 1400 quintales de cecina, 850 quintales de biscocho, y 150 quintales de cuerda de arcabuz¹⁷.

El capitán del cuarto barco, llamado La Concepción, negó el uso de su barco a las autoridades chilenas indicando que no estaba en condiciones para hacer semejante viaje. Junto con su negativa propuso a la Real Audiencia dos soluciones: primero, usar el barco San Juan Bautista del Pimoche surto en la bahía o, segundo, esperar la llegada de los barcos Saldaña y Espíritu Santo que venían desde Perú con el mercader Julián de Heredia. Finalmente, para no seguir dilatando el proceso notificaron al capitán del navío San Juan Bautista del Pimoche que era necesario usar su barco para el traslado a Valdivia.

Durante las siguientes semanas, el capitán del navío, Diego de Contreras, y su dueño, el maestro de campo Pedro Díaz de Alvarado, hicieron todo lo posible para liberar el San Juan Bautista del Pimoche. Sus excusas y legítimos reclamos demuestran la difícil situación vivida por los mercaderes en sus intentos de comerciar con el virreinato de Perú y la dependencia casi total de la economía fronteriza que requería de la llegada oportuna del Real Situado. Se evidencia, además, el precario funcionamiento del puerto de Valparaíso, donde las tripulaciones realizaban todas las labores de carga y descarga de los barcos, sin muelles y sin la ayuda de las autoridades locales.

El maestre de campo Pedro Díaz de Alvarado expuso dos razones principales para no integrar la armada que iba a Valdivia. En primer lugar, se encontraba el contrato que ya tenía suscrito para recoger en Lima el Real Situado del año 1645 para el ejército de la frontera en el Biobío. Como Procurador General del Ejército tenía la responsabilidad de negociar la compra de ropa y armamento para luego llevarlo a la ciudad de Concepción. El retraso de su viaje significaba el retraso del situado para las guarniciones que defendían la raya del Biobío. Ya el año previo el retraso en su llegada había causado grandes daños a las guarniciones y a la economía penquista.

La segunda razón fue que su barco ya se encontraba cargado de sebo y cordobanes para el viaje de retorno al Callao y contaba con la licencia del Gobernador para zarpar. El cargamento del navío se efectuaba desde las últimas semanas de diciembre, conque el viaje a Valdivia significaba descargar todo nuevamente, lo cual tomaría varias semanas y generaría mermas y pérdidas inesperadas.

17. ANH.RA vol. 2727 pieza 5, foja 302.

La Real Audiencia no aceptó las razones y ordenó descargar el barco. Tres semanas después, el 6 de febrero, un informe detallado del comandante del puerto daba cuenta de las numerosas dificultades que la obligada tarea generaba:

*[...] he ido obrando en el dicho despacho y trabajado en él personalmente de día y de noche sin cesar en su descargar con las dos barcas y sin perder hora de tiempo ni tener omisión en materia de tanta importancia del servicio de su Majestad y obligación de mi oficio y descargar un navío con más de 6 mil quintales de sebo, jarcia, cordobanes, y otros géneros con solas dos barcas y 18 negros en ellas cansados y apurados sin haber otra renueva ni embarcaciones que puedan ayudar lastrarle, pesar y entregar bastimentos y volverlos a cargar es negocio que no se vence en muchos dichos aunque más lo procure facilitar el dicho siendo cosa asentada que en el Callao con haber tan grande avió ha menester un navío de Chile para su descarga veinte días y solo en echar el sebo que se desmenuce al arrumarse con no ser más que dos barcadas no ocupo casi un día y la descarga de los cables de ocho a doce quintales mucha delación y quiebra de carretas y para facilitar lo dispuse se llevasen a bordo de la Concepción a se le echado a Pimocha más de 2500 quintales de lastre para que sin él no pudiera salir a navegar y no ha detenido más de tres días sin que de ese otro navío se pudiese sacar ninguno aunque lo había intentado por el riesgo de que no sucediese alguna desgracia y se debe advertir que el sebo como género que tiene peso desde aquí al Perú sirve de parte de lastre y se alija y que se trae del Callao como es ordinario y lo saben todos demás de que los dichos bastimentos como carga liviana y embarazosa no se pudiera navegar sin lastrar de nuevo el dicho navío en que solo le ha tendido al servicio de vuestra alteza [...]*¹⁸.

En el informe se evidenciaba las falencias que tenía el rudimentario sistema para carga y descarga de los barcos. El navío se encontraba cargado con unos 600.000 kilos de sebo, cordobanes, y jarcia y el trabajo fue arduo: los fardos de sebo y cordobanes eran pesados de mover y cada rollo de jarcia pesaba entre 800 y 1200 kilos. Además, sólo contaban con dos barcas para el traslado de los víveres y materiales hacia la costa. Los 18 esclavos de la tripulación trabajaron sin cesar en mover los fardos desde las profundidades del barco hacia cubierta, para luego bajarlos a las barcas y permitir su traslado a tierra. Allí eran apilados bajo guardia en espera de otro traslado. Al anochecer la misma tripulación volvió a la playa para cargar los fardos en carretas y conducirlos al convento de San Agustín, que sirvió como bodega en el puerto.

18. ANH.RA vol. 2727 pieza 5, foja 294.

Descargar el navío fue sólo el primer paso, ahora había que cargarlo con los víveres para el ejército. Se añadió un nuevo problema: el cargamento militar sólo pesaba 2.400 quintales (240.000 kilos), un tercio de lo que originalmente portaba el barco, lo que hizo necesario cargar unos 2.500 quintales de piedras de lastre para poder navegar hasta Valdivia. La provisión de lastre se obtuvo de un sector de la costa entre Valparaíso y Viña del Mar que no era accesible desde el mar. La carga se hizo en carretas que repletaron los esclavos con piedras cargadas sobre sus hombros. La tarea les tomó una semana más que se sumó al atraso. Varias semanas luego el San Juan Bautista del Pimoche lograba zarpar del puerto con rumbo a Valdivia, dejando atrás un testimonio de las carencias del puerto y dificultades en la coordinación del comercio marítimo colonial.

El embargo y las formas de evitarlo

Las dificultades para encontrar navíos disponibles para llevar víveres al presidio de Valdivia permanecieron luego de la exitosa refundación de la plaza y el reacondicionamiento del Camino Real a Valdivia en 1647.

El aprovisionamiento de las fortificaciones se convirtió en un largo proceso anual para los Oidores de la Real Audiencia quienes tuvieron que lidiar con el hecho que, al contrario de lo planificado por el Virrey, la guarnición de Valdivia no estaba en condiciones de producir su propia comida. Por el anhelado Camino Real hubo escaso tránsito con provisiones alimenticias para los soldados, debido, en parte, a la gran distancia desde Concepción y a los diversos peligros que debían correr al transitar por las tierras indígenas.

Los viajes marítimos tampoco estuvieron exentos de problemas y desastres. Desde un principio no hubo claridad sobre quien debía pagar los costos de fletar los productos hasta Valdivia. Los capitanes de los barcos se cansaron de solicitar el pago por el arrendamiento de sus barcos, incluyendo en los contratos los tiempos de carga y descarga en los puertos de Valparaíso y Valdivia. Desde el Gobierno de Chile, por su parte, intentaron transferir la responsabilidad de estos pagos al Virrey de Perú.

El deterioro y riesgos que sufrían las embarcaciones debido a las condiciones climáticas en el Pacífico fue otra de las dificultades a enfrentar¹⁹. Uno de los peores eventos fue aquel ocurrido a fines de mayo en 1652 cuando una tormenta destruyó el navío San Francisco del Milagro que estaba anclado en Valdivia esperando hacer su viaje de retorno a Valparaíso²⁰. Peor suerte corrió un segundo navío, el San Jose-

19. ANH.RA vol. 1432 pieza 5.

20. ANH.RA vol. 3230 pieza 27.

ph, que, no habiendo tocado puerto, fue arrastrado más de cien kilómetros al sur naufragando en la costa meridional en el territorio de los Cuncos, quienes buscaban apoderarse del cargamento y dieron muerte a los sobrevivientes.

Los efectos de este desastre remataron en un nuevo alzamiento indígena que culminó con la destrucción de todos los fuertes y estancias de la frontera. En 1654 el gobernador Antonio Acuña de Cabrera emprendió una campaña militar en contra de los indios Cunco que resultó en un lamentable fracaso en la batalla de Río Bueno donde murieron docenas de soldados españoles y sus indios aliados. Una segunda campaña en 1655 tuvo un aún peor resultado (Stewart, 2015).

Un relato judicial del año 1657 nos permite conocer el trabajo que llevaban los oficiales portuarios para organizar los envíos²¹. A principios de año el Oidor Alonso de Solorzano y Velasco se trasladó al puerto de Valparaíso para ver los últimos detalles en la llegada de víveres y su pronto transporte a Concepción y Valdivia. El alzamiento indígena que había alcanzado la región de Concepción dos años antes había aumentado la carga administrativa del puerto de Valparaíso que tenía que abastecer ya no sólo Valdivia, sino también Concepción. En los meses después del alzamiento había llegado desde Trujillo socorros de harina, pero ahora, dos años luego, la responsabilidad del envío de harina y cecina a los militares y civiles de ambas zonas estaba en manos de los granjeros de Santiago.

El Oidor tomó noticia de los navíos que estaban en la bahía y emitió una orden de embargo al barco Nuestra Señora de Aránzazu que se encontraba anclado en el puerto. Este navío participaba en las rutas entre Chile y Callao desde por lo menos el año 1647 y había hecho el recorrido a Valdivia en más de una ocasión, por lo cual no debería haber existido problema en requisarlo para un nuevo viaje (Figura 3).

No obstante, apenas emitida la orden el capitán Andrés de Andia, maestre del navío, entregó por escrito sus razones para no realizar la expedición a Valdivia, solicitando una exención para emprender su viaje programado al Callao. En su requerimiento relataba su reciente salida del puerto de Callao, en noviembre del año 1656, con licencia para ir a la isla de Chiloé donde le esperaba un valioso cargamento de tablas de alerce para vender en el Perú. Sin embargo, mar adentro, a la altura del Golfo de Arauco, había sido impactado por dos grandes temporales que destrozaron varios de los mástiles del barco, arriesgando el hundimiento de la nave. Al finalizar la tormenta había buscado refugio en el puerto de Valparaíso, donde se encontraba en pleno proceso de reparaciones, aunque los arreglos mayores sólo podrían efectuarlos en un astillero especializado en Perú.

21. ANH.RA vol. 2505 pieza 7.

Al escuchar los reclamos del capitán, el oidor emitió una segunda orden de embargo, esta vez para el navío Nuestra Señora del Rosario La Naval, que se encontraba también en la bahía. Destacaba en su requerimiento el hecho que el barco había llevado uno de los primeros socorros de harina en 1655 y que, por lo tanto, conocía la ruta de Valdivia. Como en el caso anterior, el capitán Francisco de Negredo, maestre del navío Nuestra Señora del Rosario La Naval, indicó que tenía ya su licencia para el Callao y que se encontraba listo para zarpar, por lo cual no podía hacer el viaje a Valdivia. Al enterarse que el capitán Andrés de Andia había logrado excusarse del viaje, cambió el tono y entregó formalmente sus razones para no poder hacer el flete. En parte dijo:

[...]que como consta del registro que traje de la ciudad de la Concepción se me concede licencia por el señor presidente gobernador y capitán de este reino para hacer viaje al puerto de Callao en consideración de estar dicho navío tan trabajado y maltratado de los viajes que ha hecho en servicio de su Majestad del puerto de Callao a los valles de Trujillo por las harinas que se trajeron a este reino y del puerto del Callao con ellas a la ciudad de la Concepción y de allí al puerto de Valdivia con socorro de bastimentos y de este puerto de Valparaíso al de la Ligua de donde trajo alguna parte de la carga que llevo a Valdivia el navío de socorro y asimismo con otro socorro de este puerto al dicho de la Concepción y por haber hecho los dichos viajes sin aderezo porque no se puede hacer en este reino necesita del mediante lo cual se me concede la dicha licencia para que hagan viaje al puerto del Callao con el dicho navío habiendo como hay otro capaz para la conducción de bastimentos[...]²².

La frase final del capitán Negredo demostró el sentimiento de todos los capitanes: ¿Por qué yo?, si hay otro barco más capaz para la conducción de los bastimentos. Ambos capitanes coincidieron en que el navío Nuestra Señora de los Reyes de Sevilla era mucho más apropiado que sus embarcaciones y que a este debía entregarse la misión de llevar el flete a Valdivia. Alejandro Roso, maestro y piloto de la fragata Nuestra Señora de los Reyes de Sevilla, hizo lo suyo, presentando también sus excusas pues su barco ya se encontraba cargado y listo para viajar a Callao. En solicitud al fiscal le indicó:

22. ANH.RA vol. 2505 pieza 7, foja 184.

[...]pido que se revoque y que se declare deber hacer la dicha fragata su viaje al dicho puerto del Callao y usar a la licencia que para ello tiene del gobierno por el grave daño que se le sigue de su detención y de la descarga pues en ello como es público y notorio son muchos los gastos de los jornales de la gente de mar y el peligro que corren los esclavos que han de descargar la dicha fragata y cargar la de nuevo de trigo y demás víveres como lo experiencia lo ha mostrado en otras ocasiones pues el navío San Jacinto en semejante embargo y descargo del trabajo de ella se le murieron tres esclavos de su servicio y porque asimismo son notorias las pérdidas de los que tienen cargado la dicha fragata pues en descargar el sebo y de demás géneros se pierde las muchas mermas que resultan de ello y la quiebra de los costales de sebo y mal majamiento de los fardos de cordobanes y de los demás géneros de su cuenta a que se debe atender[...]²³.

Roso argumentó además que su navío se encontraba ya contratado para trasladar el situado al año siguiente y que cumplir el embargo ahora significaba un retraso en la siguiente provisión. Recordó al oidor que el dueño de su barco ya había perdido una nave en años anteriores llevando víveres a Valdivia y, por último, que los problemas de los otros capitanes eran inventos pues tenían todas las condiciones para hacer el viaje.

Ante la negativa de los tres capitanes consultados, el oidor Alonso de Solorzano y Velasco formó una comisión con los maestros y pilotos de los tres navíos y unos carpinteros del puerto para inspeccionar en conjunto la condición de cada barco. Además de la inspección se procedería a entrevistar a miembros de cada tripulación acerca del funcionamiento general del barco.

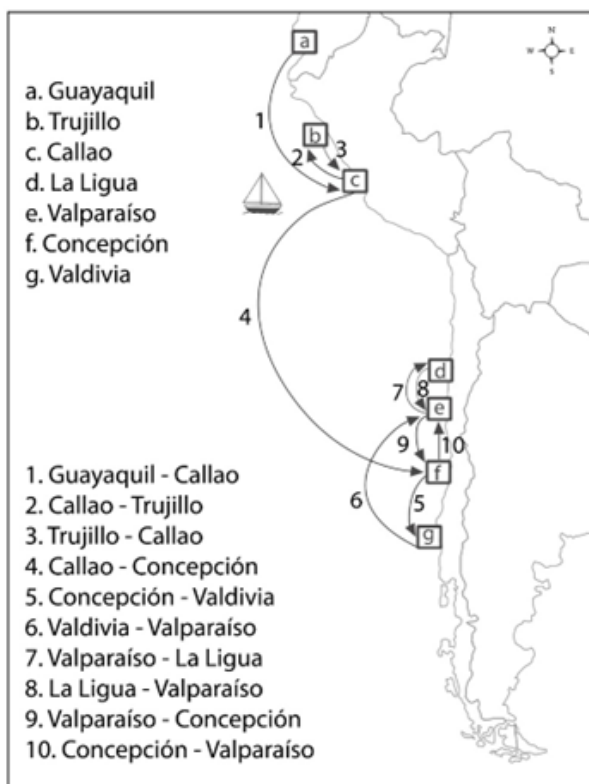
El nueve de marzo subieron al barco Nuestra Señora de Aránzazu y se reconocieron personalmente los daños que habían dejado los dos temporales de la primavera anterior. Llamaron a testificar a varios miembros de la tripulación actual y anterior. Primero testificó Antonio Cabrera, contramaestre del barco, quien relató que el barco no se manejaba bien con los fuertes vientos. Reveló que en el reciente viaje era imposible mantenerse en curso y que habían tenido dificultades con la proa. Tales problemas se debían a la insuficiente limpieza de la carena lo que generó que a los pocos días fuera del puerto de Callao se percataron de que las maderas se encontraban mal selladas y necesitaron bombas para mantenerse a flote. El alférez Gaspar de los Reyes testificó que el piso en la proa del barco estaba en mal estado y que no aguantaría el peso del cargamento.

23. ANH.RA vol. 2505 pieza 7, foja 194.

Luego entrevistaron a Domingo Rodríguez, compañero de la fragata Nuestra Señora de los Reyes, Luis Telles, contraestre del navío Nuestra Señora de la Antigua, y Tomas Gonzales, contraestre de la fragata Nuestra Señora de los Reyes. Todos ellos habían trabajado en el navío Nuestra Señora de Aránzazu y describieron episodios de mala fortuna que demostraban que el barco no había sido bien mantenido y que lo más probable era que no llegase a Valdivia. Los testimonios confirmaron la información entregada por su capitán: el barco no se encontraba en condiciones para viajar a Valdivia y probablemente nunca estaría en condiciones para hacer ese recorrido sin un largo tiempo de reparaciones.

Figura 3.

Recorrido del navío Nuestra Señora de Aránzazu.



A continuación, el comité inspeccionó el barco Nuestra Señora del Rosario La Naval, donde el capitán Francisco Negrodo dio cuenta de la condición de la nave. Este exhibía gran cantidad de filtraciones de agua y mala calidad de la madera en el casco principal. Su capitán explicó que el estado actual se debía a la imposibilidad de hacer la limpieza de la carena en los últimos tres años dado que se había mantenido navegando. El viaje al Callao era justamente por la necesidad de realizar esa mantención.

Diversos testigos relataron cómo hacía 18 meses el Virrey de Perú les había embargado con órdenes de buscar un cargamento de harina al puerto de Trujillo y llevarlo a Concepción con el objeto de socorrer al ejército en los primeros meses luego del alzamiento indígena. Desde entonces habían efectuado diez viajes para la Corona sin poder volver a Perú. Insistieron en la necesidad de viajar al Callao antes de que iniciara el invierno pues de no hacerlo los temporales y marejadas los obligarían a mantenerse por lo menos un año más fuera de casa y en la condición que ya estaba su barco sería poco probable que resistiese.

Por último, la comitiva subió al barco Nuestra Señora de los Reyes de Sevilla, donde el capitán Alejandro Roso mostró que el proceso de carga con sebo y cordobanes se encontraba prácticamente finalizado. Exhibió el manifiesto del cargamento, señalando que los dueños de los fardos que estaban apilados bajo cubierta ya no se encontraban en el puerto y bajar sus productos a la playa sin ellos era riesgoso pues el peso y valor de los productos ya había sido calculado.

El informe de la visita y las respuestas de los testigos indicaron que el barco Nuestra Señora de los Reyes de Sevilla estaba en buenas condiciones y que podía llevar el cargamento de 2000 fanegas de harina, 200 quintales de cecina y 50 quintales de cuerda sin ningún problema. Sin embargo, aceptaron los reclamos del capitán y modificaron el destino del viaje, permitiéndole navegar hasta Concepción, desde allí el viaje debía continuar en el navío del Real Situado que se encontraba en camino hacia el Callao²⁴.

Las dificultades que enfrentó Alonso de Solorzano y Velasco para encontrar un capitán dispuesto a arriesgar su barco para viajar a Valdivia ilustran el estado en que quedó Chile luego del alzamiento indígena de 1655. El sufrimiento de las poblaciones de Concepción y Valdivia aumentaba las necesidades de abastecimiento marítimo. A su vez, las circunstancias experimentadas, especialmente en Concepción, causaron la eliminación de sus respectivos mercados internos, lo cual se reflejaba en la imposibilidad de proveer un cargamento de retorno. Esta situación no mejoró: dos días después de la confirmación del viaje del navío Nuestra Señora de las Reyes de Sevilla, el 15 de marzo de 1657 un terremoto destruyó la ciudad de Concepción y causó severos estragos en las regiones de Santiago, Colchagua, y Maule. Un gran tsunami siguió al terremoto desolando la ciudad de Concepción y el golfo de Arauco (Stewart, 2021b).

24. ANH.RA vol. 2505 pieza 7.

Conclusiones

La importancia geopolítica del puerto de Valdivia siempre estuvo clara. Los gobernadores chilenos entendían que la seguridad del Pacífico español dependía de su habilidad de controlar los puertos naturales en la larga línea de costa, entre los cuales el más importante para la navegación desde el estrecho de Magallanes fue el puerto de Valdivia. Sin embargo, desde el fallido parlamento del año 1615, se hizo patente la dificultad de obtener los recursos necesarios para su repoblación. Los gobernadores más ambiciosos, como Francisco Laso de la Vega o Luis Fernández del Arce, sabían que, pese a sus numerosas victorias sobre los caciques mapuches rebeldes de la Araucanía, era imposible reconstruir el puerto de Valdivia sin la disponibilidad de financiamiento externo y acuerdos con la población Mapuche.

Desde España intentaron en varias ocasiones enviar recursos humanos y financieros para facilitar la reconstrucción del puerto, pero la realidad militar de la costa del Atlántico impedía su llegada. Las obligaciones e intereses del virreinato por fortificar el puerto fueron evidentemente impulsadas por las noticias y amenaza que supuso la expedición de Brouwer. Con el financiamiento proporcionado desde el virreinato, se logró la reconstrucción del puerto, no obstante, surgieron nuevos desafíos administrativos que solucionar. Como lo ha documentado Guarda (1973) la instalación de chacras y cultivos en Valdivia y en torno a las fortificaciones fue un proceso lento, alcanzando un nivel importante sólo luego de las modificaciones introducidas por las ordenanzas de 1741. Adicionalmente, la distancia impedía el abastecimiento por tierra mientras que la fuerza del mar hacía peligrar a los barcos que navegaba por sus costas.

En los años que siguieron a la reconstrucción inicial y los severos desafíos para su abastecimiento hubo un alivio temporal con la formación del asiento de Valdivia (Stewart, 2015; De Ramón y Larraín, 1982). Cada cuatro años se realizaba un remate público donde varios comerciantes apostaban por el privilegio para administrar el abastecimiento del puerto. Comprometían la compra y envío de víveres y productos de primera necesidad, junto con el Real Situado de la guarnición. Los asentistas organizaban a los productores agrícolas quienes enviaban sus cosechas directamente al puerto de Valparaíso donde encontraban navíos arrendados o propiedad del asentista para el envío a Valdivia. Sin embargo, con cada cambio de Gobernador se plantearon cuestionamientos sobre el elevado costo del asiento, lo cual postergaba la renovación de dichos contratos. Los desafíos administrativos y urgencias de las poblaciones de las fortificaciones permanecían, generando nuevamente un caos en el puerto de Valparaíso.

Los gobernadores y autoridades chilenos aún con las experiencias de los primeros años del abastecimiento de Valdivia porque no modificaron la política del embargo de navíos. Las razones para ello se exponían año tras año, recayendo en los mercaderes y productores locales el costo del precario sistema de comunicación que existía desde Santiago.

Los capitanes de los barcos embargados ocupaban semanas en la carga y descarga de sus navíos. El viaje duraba semanas o meses dependiendo de las condiciones climáticas. Luego tenían que esperar la autorización del viaje de retorno. Nuevas dificultades se generaron con el traslado desde las regiones del sur de tablas de alerce, pasajeros militares, esclavos indígenas y correspondencia de las autoridades locales. Lo que a ojos de las autoridades era un simple viaje a Valdivia, Concepción o Chiloé para los comerciantes fue una empresa riesgosa, regularmente obligada, y en la que debían invertir largo tiempo y recursos. El reclamo era patente: “¿por qué yo si hay otro capaz de hacerlo?”.

Financiamiento

Investigación desarrollada en el marco del Núcleo Milenio Océano Patrimonio y Cultura, NCS2021_040 y los proyectos FONDECYT 1221582 y FONDECYT 11241354. Agradecemos los comentarios de los evaluadores que nos permitieron mejorar notablemente el trabajo.

Contribución

Los autores han contribuido de manera equitativa en la construcción del artículo.

Conflicto de interés

Los autores declaran no tener conflicto de interés.

Agradecimientos

Lo autores agradecen a ANID por el apoyo que se les ha brindado en el desarrollo de esta investigación. También agradecemos al Archivo Nacional Histórico de Chile y sus funcionarios por el acceso a la documentación que utilizamos para reconstruir el sistema de abastecimiento de Valdivia.

Sobre los autores

DANIEL STEWART es historiador estadounidense licenciado y máster en Arqueología por la Brigham Young University (Provo, Utah, EE.UU.) y doctor en Historia: Mención en Historia de Chile por la Universidad de Chile (Santiago, Chile). En su investigación doctoral estudió la formación de la sociedad y economía coloniales en la región fronteriza de Concepción, Chile. Realizó una investigación postdoctoral en la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, donde estudió, a partir de registros históricos, los terremotos y tsunamis coloniales chilenos. Durante los últimos diez años ha publicado investigaciones centradas en la región de Concepción sobre los siguientes temas: la ciudad de Concepción en el valle de Penco, el comercio marítimo colonial, los naufragios coloniales, la composición del ejército de Arauco, la tenencia de la tierra, la formación de haciendas, los viñedos y la producción de vino, las genealogías de las familias coloniales, la composición de las comunidades indígenas y los molinos hidráulicos del siglo XVII. Muchas de sus publicaciones son parte de investigaciones FONDECYT donde ha participado como ayudante de investigación o coinvestigador. Correo electrónico: danielmoroni@hotmail.com.

 <https://orcid.org/0000-0003-2466-7320>

LEONOR ADÁN es Profesora de la Escuela de Arqueología, sede Puerto Montt de la Universidad Austral de Chile. Es arqueóloga y doctora en historia mención etnohistoria, ambos grados obtenidos en la Universidad de Chile. Ha desarrollado su carrera en el campo de la investigación arqueológica e histórica, la gestión museológica y del patrimonio cultural y la vinculación universitaria. Ha dirigido y participado en numerosos proyectos de investigación a través de los cuales se ha avanzado en el conocimiento las primeras poblaciones alfareras, las relaciones humanas con los bosques templados y los períodos coloniales, enfocando el análisis hacia la definición de poblaciones y territorios interculturales del Centro-Sur del país. El desarrollo de estas investigaciones ha congregado equipos interdisciplinarios y contribuido a la formación de estudiantes de pre y postgrado en diversas universidades nacionales e internacionales. De igual forma, las investigaciones realizadas han generado diversas publicaciones en revistas especializadas y capítulos de libros. Dirigió durante 14 años la Dirección Museológica de la Universidad Austral de Chile, unidad que agrupa un conjunto de instituciones museales y espacios educativos. En el ámbito de la investigación educativa desarrolló el año 2016 el estudio La función de vinculación o tercera misión en el contexto de la educación superior chilena, resultado del primer concurso de la Comisión Nacional de Acreditación e Aseguramiento de la Calidad. Correo electrónico: ladan@uach.cl.  <https://orcid.org/0000-0002-4486-6338>

DIEGO CARABIAS es Arqueólogo (Universidad de Chile), miembro del directorio de AR-QMAR y consultor senior en manejo de Patrimonio Cultural Subacuático (PCS) con más de 15 años de experiencia. Sus áreas de investigación comprenden el estudio de paisajes y sitios prehistóricos sumergidos, embarcaciones de tradición indígena, naufragios e infraestructura del periodo colonial y republicano, a partir del enfoque de procesos de formación de sitios, paisajes culturales y contextos de contacto cultural. Ha participado en y dirigido múltiples proyectos de investigación, cuyos resultados han sido publicados en revistas de alto impacto, contribuyendo a la conformación de equipos multidisciplinarios. Es un reconocido experto internacional en PCS, lo que le ha valido la invitación a numerosas conferencias, y cursos de formación en el extranjero, con colaboración en proyectos desarrollados en Sudamérica, Europa y Oceanía. En el ámbito aplicado, ha brindado asesoría arqueológica como consultor en arqueología marítima en más de 100 proyectos realizados en Chile. A nivel de gestión, es miembro permanente de la Mesa de Trabajo Intersectorial de Patrimonio Cultural Subacuático. Su experiencia curatorial incluye dos exhibiciones arqueológicas. Correo electrónico: dcarabias@arqmar.org.

 <https://orcid.org/0000-0001-8936-8482>

Referencias

Fuentes Primarias

ANH.RA, Archivo Nacional Histórico de Chile, Real Audiencia: vol. 1432, 2505, 2727, 2988, 3230

ANH.CG, Archivo Nacional Histórico de Chile, Capitanía General: vol. 1066

AGI, Archivo General de Indias, Sevilla, CHILE,41, N.14.

AGI, Archivo General de Indias, Sevilla, LIMA,51, 52.

Archivo de la Nación, Perú, AGN PERU, SM_DOC_2,85.

Bibliografía

Adán, L., Urbina, S., Prieto, C., Zorrilla, V. y L. Puebla. (2016). Variedad y distribución del material cerámico de tradición hispana e indígena en la ciudad de Valdivia y su jurisdicción entre los siglos XVI y XVIII. En L. M. Calvo y G. Cocco (compiladores) *Primeros asentamientos españoles y portugueses en la América Central y meridional. Siglos XVI y XVII*. (pp. 251-272). Ediciones Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe.

Adán, L., Alvarado, M. y S. Urbina. (2018). The aesthetics of clay: Mapuche pottery, visual identity and technological diversity. *Ceramics: Art and Perception* 108, 80-89.

- Avery, G. (1997). *Pots as packaging: the Spanish olive jar and Andalusian transatlantic commercial activity: 16th – 18th centuries*. PhD dissertation University of Florida.
- Barriera, D. (2024). Archipiélagos de gobierno: Distancias y discontinuidades territoriales como problemas históricos de los territorios americanos de la monarquía española. *Autoctonía. Revista de Ciencias Sociales e Historia* VIII(2), 925-958. <https://doi.org/10.23854/autoc.v8i2.496>.
- Carmagnani, M. (1963). *El salariado minero en Chile colonial: su desarrollo en una sociedad provincial; el Norte Chico 1690-1800*. Instituto de la Historia Colonial.
- Carmagnani, M. 2001 (1973). *Los Mecanismos de la vida económica en una sociedad colonial: Chile 1680-1830*. DIBAM, Colección sociedad y cultura.
- Concha Monardes, R. (2014). *El reino de Chile: realidades estratégicas, sistemas militares y ocupación del territorio (1520-1650)*. CESOC.
- Correa, M. (2025). El Callao, Arica y Valdivia en la estrategia defensiva del Marqués de Mancera, virrey del Perú (1639-1648). *Autoctonía. Revista de Ciencias Sociales e Historia* IX(1), 388-415. <https://doi.org/10.23854/autoc.v9i1.443>.
- David, J. (1993). *Trigo en Chile: una historia desconocida*. Santiago: Ediciones del Día.
- De Ramón, A. y J. Larrain. (1982). *Orígenes de la vida económica chilena, 1659-1808*. CEP.
- Gascón, M. (2011). *Periferias imperiales y fronteras coloniales en Hispanoamérica*. Editorial Dunken.
- Guarda, G. (2001). *Nueva Historia de Valdivia*. Ediciones Universidad Católica de Chile.
- Guarda, G. (1993). *Una ciudad Chilena del siglo XVI: Valdivia 1552-1604, urbanística, res publica, economía, sociedad*. Ediciones Universidad Católica de Chile.
- Guarda, G. (1990). *Flandes Indiano. Las Fortificaciones del Reino de Chile 1541 – 1826*. Ediciones Universidad Católica de Chile.
- Guarda, G. (1973). *La economía en Chile austral antes de la colonización alemana*. Universidad Austral de Chile.
- Inostroza, L. I. (2018). *El mercado regional de Concepción y su articulación al mercado virreinal y mundial*. Siglo XVII, Ediciones del Archivo Histórico de Concepción, Chile.
- Klooster, W. (2016). *The Dutch moment: war, trade, and settlement in the seventeenth-century Atlantic world*. Cornell University Press.
- Montandón, R. (2001 [1972]). *Los castillos españoles en el Estuario del Río Valdivia: Estudio de Restauración*. Santiago: Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas.
- Ramos, D. (1966). Trigo Chileno, navieros de Callao y hacendados Limeños. Entre la crisis agrícola del siglo XVII y la comercial de la primera mitad del siglo XVIII. *Revista de Indias*, 26,14-321.

- Sepúlveda González, S. (1956). El trigo Chileno en el mercado mundial. *Revista informaciones Geográficas*, 1, 7-133.
- Smith, R. (1949). Datos estadísticos sobre el comercio de importación en el Perú en los años 1698 y 1699. *Revista Chilena de Historia y Geografía*, 113, 13-26.
- Stein, S. y Stein, B. (2000). *Silver, trade, and war: Spain and America in the making of early modern Europe*. Baltimore: The John Hopkins University Press.
- Stewart, D. (2015). *Elite Militar y formación económica de un espacio regional: Concepción, 1598-1700 (tierra, población y mercado)*. Tesis para optar al grado de Doctor en Historia, Mención Historia de Chile, Universidad de Chile.
- Stewart, D. (2019). Historical tsunamis in the Penco Bay, as seen in the reconstructed runups from the city of Concepción, Chile (1570-1835). *Revista de Historia de la Universidad de Concepción*, 27(2), 97-127. <https://revistas.udec.cl/index.php/historia/article/view/2093>.
- Stewart, D. (2021a). Social advancement: military promotions and retirement within the Spanish army in Chile (1693-1735). *Temas Americanistas*, 1(47), 373-408. <https://doi.org/10.12795/Temas-Americanistas.2021.i47.19>.
- Stewart, D. (2021b). El terremoto de 1657 en Concepción, Chile. Un análogo colonial del terremoto en Maule 2010. *Cuadernos De Historia*, (55), 191-221. <https://cuadernosdehistoria.uchile.cl/index.php/CDH/article/view/65331>.
- Stewart, D. (2023). Reflexiones del primer parlamento de Quillín: cartas inéditas de los oficiales de Chile y su respuesta formal desde España (1640-1643). *Cuadernos de Historia*, 59. <https://doi.org/10.5354/0719-1243.2023.73279>.
- Stewart, D. (2024a). Una mirada a la posición de Chile en la macroeconomía española a través de sus circuitos marítimos del siglo XVII. *Macrohistoria*, (6), 62-82. <https://doi.org/10.62120S>.
- Stewart, D. (2024b). Abastecimiento de trigo y harina al ejército de Arauco durante el gobierno de Francisco Laso de la Vega (1625-1640). *RIVAR*, 11(31), 174-193. <https://doi.org/10.35588/rivar.v10i31.5946>.
- Suárez, M. (1995). *Comercio y fraude en el Perú colonial: Las estrategias mercantiles de un banquero*. Instituto de Estudios Peruanos.
- Suárez, M. (2001). *Desafíos transatlánticos: Mercaderes, banqueros y el Estado en el Perú virreinal, 1600-1700*. Pontifica Universidad Católica del Perú, Instituto Riva-Agüero.
- Tesillo, S. (1647). *Guerra de Chile: causas de su duración, advertencias para su fin*. (1647) Colección de historiadores de Chile i documentos relativos a la historia nacional, tomo 5, Santiago. Imprenta del Ferrocarril.
- Urbina Carrasco, M. (2009). *La frontera de arriba en Chile colonial: interacción hispano-indígena en el territorio entre Valdivia y Chiloé e imaginario de sus bordes geográficos, 1600-1800*. Santiago, DIBAM.

- Urbina Carrasco, M. (2017). "Traslados de indígenas de los archipiélagos patagónicos occidentales a Chiloé en los siglos XVI, XVII y XVIII". En *América en Diásporas: esclavitudes y migraciones forzadas en Chile y otras regiones americanas (siglos XVI-XIX)* (pp. 381-412), Santiago, RiL Editores.
- Urbina, S., y Adán, L. (2014). Avances en la Arqueología de Valdivia. *Boletín de la Sociedad Chilena de Arqueología* 43/44, 35-60.
- Urbina, S., Adán, L. y C. Chamorro. (2018). Materiales constructivos y arquitectura colonial del área fundacional de Valdivia. *Revista de Arqueología Histórica Argentina y Latinoamericana*, 12, 934-962.
- Urbina, S. y Chamorro, C. (2016). *Cartografía histórica comparada de los castillos de Valdivia, El estuario (bahía de Corral) y el río Cruces, siglos XVII y XVIII*. Arqueología de la Patagonia: de mar a mar. Ediciones CIEP, Ñire Negro Ediciones. Andros, Santiago, pp. 505-514.
- Vargas Cariola, J. (1981). *Ejército de Chile en el siglo XVII*. Tesis Doctoral Universidad de Sevilla, España.
- Villalobos, S. (1990). *El comercio y la crisis colonial*. Editorial Universitaria.

CUHSO

Fundada en 1984, la revista CUHSO es una de las publicaciones periódicas más antiguas en ciencias sociales y humanidades del sur de Chile. Con una periodicidad semestral, recibe todo el año trabajos inéditos de las distintas disciplinas de las ciencias sociales y las humanidades especializadas en el estudio y comprensión de la diversidad sociocultural, especialmente de las sociedades latinoamericanas y sus tensiones producto de la herencia colonial, la modernidad y la globalización. En este sentido, la revista valora tanto el rigor como la pluralidad teórica, epistemológica y metodológica de los trabajos.

EDITOR

Matthias Gloël

COORDINADOR EDITORIAL

Víctor Navarrete Acuña

CORRECTOR DE ESTILO Y DISEÑADOR

Ediciones Silsag

TRADUCTOR, CORRECTOR LENGUA INGLESA

Mabel Zapata

SITIO WEB

cuhso.uct.cl

E-MAIL

cuhso@uct.cl

LICENCIA DE ESTE ARTÍCULO

Trabajo sujeto a una licencia de Reconocimiento 4.0 Internacional Creative Commons (CC BY 4.0)