

**SIMPOSIO ESTADO ACTUAL DE LA ARQUEOLOGÍA HISTÓRICA EN CHILE:
TEORÍA Y MÉTODOS**

**ARQUEOLOGÍA HISTÓRICA EN LA PLAZA SOTOMAYOR
DE VALPARAÍSO: EL PRIMER MUELLE DEL PUERTO
PRINCIPAL**

*Alejandra Didier P. * y Alex Riveros B. ***

* rayenlikan@hotmail.com

** riverosydidier@entelchile.net

En 1820 Lord Thomas Cochrane capturó el navío más importante de la Armada española en el Pacífico sur, la fragata Esmeralda. En 1825, este navío varó frente a las costas de Valparaíso y sirvió como esqueleto para el primer muelle de la ciudad. A través de nuestros trabajos de arqueología histórica damos cuenta de este episodio de la historia reciente del puerto principal.

Palabras claves: Fragata, muelle, tecnología naval, excavación sistemática, museo de sitio histórico.

In 1820, Lord Thomas Cochrane captured the most important ship of the Spanish navy in the South Pacific, the frigate "Esmeralda". Five years later this ship aground the coast of Valparaíso and it was used to build the first pier of the city. Based on archaeohistorical research we recreate this chapter of the recent history of Chile's main harbour: Valparaíso.

Key words: Frigate, pier, maritimal technology, archaeological excavation, historic site museum.

Desde tiempos remotos la cosmología ha ordenado los astros del firmamento, en el imaginario del hombre se nutren o confunden sus líneas y maquetas, sus luces se refractan en el ojo y suscitan toda clase de visiones del universo. En el cielo estelar las pequeñas luces trazan, con sus movimientos, líneas en la medida del paso cíclico del tiempo, pero, además, dibujan espacios virtuales, conjugaciones de astros a los que se les dio nombre: Centauro, Cangrejo, Osa Mayor, etc. Ciertas visiones cosmológicas indican al imaginario características que se cruzan o marcan los acontecimientos, los hechos, las personas. Para los hombres de mar son los astros sus guías más seguros, en el hemisferio austral la Cruz del Sur organiza con sus lineamientos virtuales el imaginario del marino y su desplazamiento.

Es así como Valparaíso parece regido por el signo de Saturno, "el astro de la revolución más lenta, el planeta de las desviaciones y las demoras" ([Sontang 1987](#)). Desde la tercera década del siglo XVI ya era conocido este lugar bajo ese nombre. En la década siguiente su calidad de puerto quedó asegurada, pero bajo el

dominio de una ciudad regida por Mercurio, el astro más veloz y dominante, el 'siempre encendido' Santiago. Valparaíso debió esperar casi trescientos años, tras las Independencia, para lograr mérito y constituirse en una muy noble e ilustre ciudad.

Aquellos casi tres siglos fueron regidos por Saturno, evidencias sobran. Puerto pobre, lento y tercerón. Relatos huelgan referentes a su total monotonía y al limitadísimo comercio, así como a su rol de puerto de paso. El tiempo, por cierto, pareció no transcurrir en su pausado devenir. Lejos de protagonismo, los hechos le sucedían, siempre víctima antes que victimario. Sujeto pasivo de escasas incursiones de piratas y de cíclicas arremetidas telúricas.

Alguna conjugación de astros, que sin duda un especialista cartomántico astral podría descifrar, opacó la regencia de Saturno y con inusitado vigor cambió los giros con sus ritmos de Valparaíso. Tras casi tres siglos, los ciclos astrales del puerto mutaron para dar paso a un torbellino de cambios y revoluciones que modificaron hasta el propio mar.

Con la nobiliaria declaración de ciudad, decretada por el naciente Congreso Nacional, y con su respectivo escudo y estandarte, se inicia este ciclo de los giros veloces. En casi cien años Valparaíso cambió tantas veces su fisonomía, que difícilmente aquí podríamos enumerar, para luego retomar su ciclo inicial, el dominio del signo de Saturno, en las primeras décadas del siglo XX. Guiados por los astros que rigen los destinos del puerto principal, pretendemos dar cuenta sólo del primer impulso renovador de este giro veloz de cien años de aliento, apoyados en los fragmentos que fue posible detectar en el subsuelo de Plaza Sotomayor de Valparaíso.

Antecedentes Históricos

Los acontecimientos que aquí nos convocan se remontan a los cielos del hemisferio boreal. Fue entonces cuando bajo su bóveda, en el año de 1791, en los astilleros del puerto de Mahón, Islas Baleares, se finalizaba la construcción de una fragata de 950 toneladas y 44 cañones por lado ([Vidal Gormaz 1901](#)). La embarcación, una de las seis 'mahonesas' del arquitecto Bouyón, con el nombre de Esmeralda estaba destinada a servir a la Armada española. Guiada por la Cruz del Sur pasó a ser el navío más importante de la corona en el Pacífico, tras doblar el torrentoso Cabo de Hornos en 1816 ([Figura 1](#)).



Figura 1. La Esmeralda de Cochrane. Óleo de C. Finsterburg, Museo Histórico Nacional.

Don Manuel Blanco Encalada generosamente había renunciado al mando de la Escuadra Nacional poniéndose al servicio de un marino nacido en la bóveda boreal bajo el cielo de Escocia. Los destinos del primer vicealmirante de la República estaban regidos por signo de Sagitario, el viajero, el gobernado por la constelación del hombre caballo, armado de flecha y arco.

Lord Cochrane, con la complicidad de las estrellas del 5 de noviembre de 1820 del Callao, capturó la fragata española Esmeralda. La intrépida maniobra está grabada como uno de los actos heroicos más importantes de los primeros años de la República.

En medio de la más absoluta calma, los botes atracaron a ambos costados de la Esmeralda. La tripulación dormía confiada. Cochrane fue el primero en cubierta trepando por una espía de popa. Al verlo, el centinela español dio la voz de alarma y descargó un fuerte culatazo sobre el pecho del almirante que cayó al fondo del bote, penetrándole en tolete por entre las costillas de la espalda. Ciego de ira se levantó inmediatamente, trepó otra vez por la misma espía a tiempo que instaba a los marineros a seguirle. '¡Arriba muchachos ya es nuestra!', gritó a tiempo que dispara su pistola contra el centinela y lo hace caer ([López Urrutia 1969: 112](#)).

La gesta heroica de Cochrane empapó de sangre el navío conquistado, pues salvó herido dos veces en cubierta. El marino arboló su insignia en la Esmeralda, dando 10 días después el nombre de fragata Valdivia (nombre no aceptado por el pueblo chileno). Por entonces, la conjugación astral daba al puerto un inusitado dinamismo. No sólo en sus aguas se concentraba un notable comercio marino, también sus calles se llenaban de intercambio local, así como de hombres atraídos por el auge, tanto nacionales como extranjeros. De sus aguas, orientada por los astros, había zarpado la primera Escuadra Nacional. O'Higgins dirigió los destinos de la patria desde ella en más de un ocasión.

Sin embargo, Valparaíso no contaba con un muelle. El aumento del comercio exterior motivó a Portales, en carta fechada el 11 de septiembre de 1823, a insistir en la construcción de un muelle en Valparaíso

Son palpables decía Portales al Ministro de Hacienda los perjuicios que sufre el comercio al embarcar sus efectos en el puerto de Valparaíso y en la descarga de buques, por la mala constitución de sus playas, en que es preciso conducir a hombros de jornaleros los tercios, cajones, sacos y demás artículos, desde la orilla a las lanchas, y de éstas a tierra, operación, que a más de su costo ocasiona frecuentes demoras, averías y pérdidas, y, lo que es más horroroso, continuos estragos en los miserables trabajadores, ya porque sus esfuerzos los quebranta, como porque, sumidos en el agua hasta los pechos, se atraen enfermedades que los llevan al sepulcro en su mejor edad. Siempre se ha pensado en ocurrir tan graves inconvenientes por el sencillo, fácil y conocido arbitrio de un muelle, cuya construcción ha promovido varias veces este Consulado y aun ofrecido costearlo de sus fondos; pero lo han impedido ocurrencias desgraciadas y finalmente haber sido necesario incorporar al erario los caudales propios de este gremio.

Ahora se siente más la falta de esta obra, con el incremento del comercio, la existencia de una escuadra y la frecuencia de buques extranjeros, se presenta también el medio de ejecutarla sin gravamen y aun con ventaja; y este es el pensamiento que el consulado tiene el honor de elevar a la suprema autoridad, bajo la protección de V.S. ([Hernández 1927:58](#)).

Estuvo en manos de los gobernadores de Valparaíso realizar obras de adelanto como lo hiciera José Ignacio Zenteno. En 1825 comenzó a configurarse su rostro de puerto, trocando sus labios de arena por fierros y maderos. El visionario Zenteno ordenaba construir el primer muelle a la altura de la actual Plaza Sotomayor. Lo hacía con los restos de la primera Esmeralda, la capturada por Lord Tomás Alejandro Cochrane en el Callao. Fue el primer peldaño de una escala de progreso, construida con mamparos, mástiles, cubiertas y cuadernas impregnadas de heroísmo ([Simpson 1986](#)).

Las estrellas no quisieron presenciarlo: la Esmeralda de Cochrane se encontraba fondeada en Valparaíso en junio de 1825, desarbolada y prestando servicios de pontón cuando fue sorprendida por un fuerte temporal que la hacía chocar con la fragata Independencia. Por salvar a ésta se soltaron sus amarras y fue echada a la costa, inmediata al Resguardo: "su casco hoy ocupa el centro mismo de la plaza de la Intendencia de Valparaíso, y en el paraje que en aquel tiempo ocupaba la casucha de tablas del Resguardo" ([Simpson 1986:163](#)).

El General Zenteno, en el ejercicio de su calidad de gobernador, ordena arrastrar los restos del navío un poco más afuera de la playa y que su quilla fuese embalsamada en arena sirviendo así de base al primer muelle que tuvo este puerto (según consta en un oficio del 14 de junio de 1825, enviado por el gobernador Zenteno a S.E. el señor Director Supremo Freire).

Pues con muy poco gasto, dice el mismo oficio, puede convertirse en un excelente muelle y espero que el Gobierno Supremo no desperdiciará un arbitrio tan sencillo y fácil de procurar las mejoras de este puerto y aumentar los ingresos de nuestro agotado erario ([Vicuña Mackenna 1879:73-74](#)).

El historiador describe el final de la gloriosa embarcación:

...la vieja nave conquistada al enemigo por bravos chilenos, se halla honrosamente sepultada en nuestro suelo, como la Victory de Nelson en Plymouth: de suerte que al pisar la playa de Chile, el que saluda o da su adiós a nuestra patria, pisa, sin saberlo, el vestigio de sus restos, destinados, como la tierra que hendía la planta de Pompeyo, a hacer surgir en nuestros mares nuevos i mas denodados capitanes ([Vicuña Mackenna 1879:74-5](#)).

Casi cincuenta años después, el imaginario colectivo levanta una leyenda, un mito de la cosmovisión porteña. Información de época cuenta que en 1873, a la inauguración del monumento a Lord Cochrane, éste se encontraría sobre lo que él mismo llamara su mayor proeza naval, su Esmeralda. Por eso, el noble marino no mira al mar, sino al contrario. Trece años después nace la segunda leyenda: el monumento a los Héroes de Iquique, a través de su figura más próxima a las estrellas, la de Prat, dirige su mirada saludando a la Esmeralda que yace bajo tierra, ahí donde se encuentra el otro monumento, el de su mentor, el regido por Sagitario.

El Trabajo Arqueológico

El equipo de trabajo arqueológico comenzó sus tareas en Plaza Sotomayor en la segunda quincena de octubre de 1998. Lo hacía bajo exigencia legal impuesta a la empresa que realizaba excavaciones para construir un edificio de estacionamientos subterráneos. Al momento de iniciar labores, los trabajos de construcción de los estacionamientos se encontraban avanzados en una primera etapa, habiéndose removido por medio de retroexcavadora un considerable sector.

La nomenclatura que a continuación se hace explícita designa subsectores del área que se intervino para ejecutar los estacionamientos. Se precisa por una nomenclatura entre paréntesis, que designa posicionamiento espacial preciso, al estar relacionado a ejes constructivos del plano de planta de los estacionamientos, situados topográficamente en relación con el estacionamiento mismo y a su vez con la plaza ([Figura 2](#)).

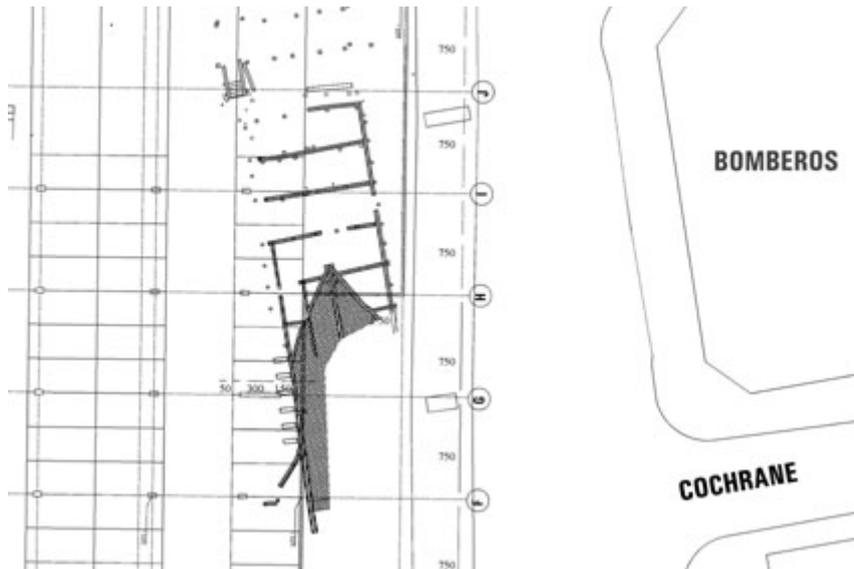


Figura 2. Detalle plano de planta de Plaza Sotomayor y de los estacionamientos donde se indica la ubicación precisa del muelle Esmeralda. Se marcan ejes arquitectónicos.

El Paño 1 corresponde al sector interior de calles Serrano y Cochrane (ejes A-E). El sector Paño 2 corresponde al perímetro interior de calles Cochrane y Blanco (ejes G-K). El sector Paño 3 corresponde al sector del monumento a los Héroes, calles Blanco-Errázuriz (ejes L-Q). El Paño 4 corresponde a Errázuriz hasta el límite del estacionamiento (ejes V-Z"). Las áreas comprendidas bajo las calles citadas, o bien excluidas de la clasificación anterior, se han denominado Entre Paños x-x.

La metodología para el trazado de las cuadrículas está basada en la investigación histórica y su cruce planimétrico en el sector a intervenir. De este modo, con las cuadrículas se buscan hallazgos específicos, que son dables suponer indicios materiales de su presencia. Por otra parte, también se trabajó en la proyección de los hallazgos a medida que éstos eran detectados. En Paño 2 se realizaron dos unidades de sondeo, a fin de detectar estructuras complejas, observadas en el perfil que mira a la Armada de Paño 1. A la altura de los ejes 4 - 4' en el talud-perfil que da a calle Cochrane de Paño 2 se encontraron estructuras de madera que se inician en torno a la cota -1,90 m, compuestas de maderos redondos de diámetro relativamente menor. Es importante destacar que este sector fue removido sin presencia de especialistas ni registro alguno, lo que imposibilitó detallar con claridad el tipo de estructura en ese momento.

De este modo, se trazó en el sector denominado Paño 2 (calles Cochrane-Blanco) una cuadrícula que sondeó la continuidad de esta primera estructura. Efectivamente a la cota -1,94 m se encontró madera asociada a metal y piedras canteadas. Se amplió este sector por medio de retroexcavadora, detectándose a la cota aproximada de -0,50 m una estructura conformada de piedra canteada de importantes dimensiones unida con argamasa de buena calidad, que dibujaba en su planta un cuadrado irregular de aproximadamente 4x4 m. La recopilación de material histórico nos permitió postular que se trataba del antiguo cimiento que sostuvo la base y el monumento erigido hacia el 1873 a Lord Cochrane.

Inmediatamente por debajo de la base de piedras y argamasa del cimiento se observó un canal abovedado de ladrillo y argamasa, con antigüedad mayor a 1873, empleado probablemente para el flujo de aguas limpias o aguas lluvia ([Figura 3](#)).



Figura 3. Cimiento del monumento a Lord Cochrane, canal abovedado y primeros indicios del muelle.

A una cota promedio de -1,94 m se observa la estructura ya descrita de piedras canteadas, madera y metal. El despeje con retroexcavadora supervisada por un especialista permitió observar la estructura que cubría por completo el Paño 2, bordeando el perfil por el costado del edificio del Cuerpo de Bomberos. Se trataba de un complejo muelle del que se han diferenciado a lo menos dos sectores. El primero correspondería a una prolongación del visto en el perfil de Paño 1, compuesto principalmente por pilotes redondos, con piso y relleno con piedras canteadas de tamaño mediano, y una planta compuesta de maderos con clavos, además de las piedras a modo de piso.

El segundo sector correspondió a un conjunto de maderas tanto rectangulares como redondas, con materias primas diferentes, además de metal. Predominaron las vigas contiguas y pilotes rectangulares, de importante tamaño y grosor. La ensambladura de las estructuras daba cuenta de una acabada complejidad, pues se trató de uniones realizadas mediante ensambles de madera además de herrajes. Las uniones suelen verse complementadas con escuadras de madera trabajada y metal o ángulos de metal ([Figura 4](#)). Esta tecnología indicó que se trataba de la construcción de un muelle de importantes dimensiones, con a lo menos 8 m de ancho, por un largo que abarca la totalidad del sector intervenido (30 m) pudiendo continuar en los sectores a intervenir, es decir Entre Paños 1-2 y 2-3.



Figura 4. Vista general del muelle en su parte 1.

Se observó claramente la utilización de tecnología naval en la construcción de esta estructura, además de la incorporación de elementos propios de navíos, fácilmente reconocibles en ensambles de madera, herrajes, escuadras y ángulos ([Figura 5](#)).



Figura 5. Detalle de piezas de embarcación utilizadas en la construcción del muelle, parte 2.

La estratigrafía mostró un creciente estrato de arenas finas que se iniciaba en la cota -2 m y se prolonga por debajo del límite de excavación masiva. Esta matriz de suelo se inicia prácticamente junto al muelle. La continuidad pareja nos indica que se trataría de un relleno artificial efectuado de una sola vez.

Un tercer sector, despejado entre paños 2-3, correspondió al embarcadero, que estaba compuesto por una escalera mediante la cual se accedía a las embarcaciones y maderos de grandes dimensiones que sobresalían del piso a modo de amarradero para embarcaciones menores.

El hallazgo más relevante en el área se encontró en la continuidad del rasgo detectado en paño 2, identificado como muelle-esmeralda, bajo calle Cochrane (Entre Paño 1-2). El hallazgo presentó características distintas al muelle propiamente tal. Se trató de una estructura de madera, ensamblada con uniones de madera y/o metal, piedras canteadas y, lo más relevante, estructuras de barco modificadas para desempeñar funciones de cabeza de muelle. A simple vista destacó su forma que se inicia, inmediata al muelle, dibujando una 'proa' (aunque bien pudiera corresponder a popa, los elementos apuntan a que trataría de la primera), con maderos curvos que se proyectan desde su piso hacia abajo. Este elemento es complementado con la clara presencia de sectores completos de maderas pertenecientes a partes de cuadernas, cubrecuadernas y cintas. Por el costado presentaba diagonales de apoyo que ayudaban a sustentar los costados de la estructura. El interior de ésta presentó un piso parejo de piedra canteada, que continuaba por su interior a modo de relleno. En el despeje de esta estructura se logró apreciar el ensamble de maderos interiores a modo de vigas. Tanto por la ubicación del hallazgo, como por la identificación de sus partes, se trata de los restos de la fragata 'Esmeralda' capturada por L. Cochrane, hecho histórico al que ya se hiciera referencia. En virtud de la importancia y monumentalidad del hallazgo se procedió a un registro en extremo exhaustivo para las circunstancias y a la creación de una nomenclatura que permitiera la numeración e identificación de las partes a fin de propiciar su futura reconstrucción.

Esta estructura fue levantada totalmente en los sectores despejados. En el proceso se emplearon estructuras de soporte para las maderas, obteniéndose partes completas y recuperándose varios maderos en su totalidad, sin cortes y en perfecto estado de ensambladura. Este método de levantamiento en conjunto con el exhaustivo registro, clasificación y numeración de partes, hacen posible la reconstrucción de la estructura.

En la actualidad se ha reconstruido parcialmente este hallazgo en la ubicación exacta a la original, amparados en un proyecto de la I. Municipalidad de Valparaíso, denominado "Museo de Sitio de Plaza Sotomayor", que cuenta con elementos que no fueron intervenidos por la excavación de los estacionamientos ([Figura 6](#)).



Figura 6. Vista parcial interior del Museo del Sitio de Plaza Sotomayor.

Comentarios Finales

La ejecución de trabajos destinados a la construcción de estacionamientos subterráneos, en la plaza Sotomayor de la ciudad de Valparaíso, planteó la necesidad de velar por los hallazgos que se encontraran en el subsuelo de referida plaza. En virtud de la legislación vigente, las correspondientes autoridades indicaron la necesidad de contar con la asistencia de un profesional responsable de velar por el resguardo de los restos patrimoniales y en cumplimiento a lo emanado por el Consejo Nacional de Monumentos Nacionales.

En este contexto, fue que a fines del mes de septiembre de 1998 se solicitó la presentación de un plan de trabajo que asegurara, más allá de los requisitos legales, la correcta acción de rescate patrimonial a través de un trabajo serio y éticamente apropiado. De este modo fue presentado un plan de trabajo lo suficientemente flexible como para asegurar un trabajo permanente y adecuado a los ritmos y necesidades de la construcción de los estacionamientos y, por otra parte, capaz de dar continuidad en las materias propiamente arqueológicas. Este plan de trabajo presentó algunas particularidades. La primera es que por tratarse de un rescate patrimonial, se debió tener mayor flexibilidad con los métodos y técnicas propios de la disciplina arqueológica; en segundo lugar, las exigencias plantearon la necesidad de operar a un ritmo no habitual para esta disciplina por la conjugación del trabajo de construcción de los estacionamientos y el arqueológico propiamente tal; en tercer lugar, dada la premura antes citada, se hizo indispensable complementar los métodos de registro clásicos de la arqueología con otros de origen tecnológico (fotografía, vídeo, levantamiento topográfico y planos CAD) a fin de asegurar la exhaustividad propia de la disciplina; en cuarto lugar, se trataba de un sector cuya existencia es históricamente reciente, que ha sufrido notables cambios topográficos, lo que nos obligó a trabajar con especial acento en la recopilación de antecedentes históricos; finalmente, una interesante particularidad es que el trabajo arqueológico asociado a este tipo de obras es de corta data en nuestro país, por lo que las relaciones y modus operandi entre los intereses de los arqueólogos y los de la construcción no están debidamente protocolarizados.

Es así como la labor arqueológica, en virtud de los requisitos de este trabajo, debió ser complementada y apoyada con otras disciplinas y/o especialistas y debió conjugar sus intereses con los de los demás actores involucrados, que no se limitaron sólo a la concesionaria y la constructora, sino además a autoridades como las de la I. Municipalidad de Valparaíso, la Gobernación Provincial y el Consejo de Monumentos Nacionales.

Agradecimientos: Comprometen nuestra gratitud todos aquellos que participaron en la campaña de terreno y en la habilitación del Museo de Arqueología Histórica en la Plaza Sotomayor de Valparaíso Sitio: Pablo González, Rodrigo Riveros, Guillermo Castillo, Angélica Cardemil, Ximena Novoa, Mario Henríquez, Paola Grendi, Gonzalo Cores, Alvaro Olguín, Sergio Avendaño, Francesca Brautingam, Juanita Baeza. Los museos Naval y de Historia Natural por el apoyo en documentación e infraestructura. A Cristián Becker, Milagros Aguirre, Ana María Watkins y todos los amigos que nos apoyaron en esta travesía de casi dos años.

Referencias Citadas

Hernández, R. 1927 *Valparaíso en 1927*. Imprenta Victoria, Valparaíso.
[[Links](#)]

López Urrutia, C. 1969 *Historia de la Marina de Chile*. Editorial Andrés Bello, Santiago. [[Links](#)]

Simpson, A. 1986 *Crónicas de Valparaíso Antiguo*. Ilustre Municipalidad de Valparaíso, Valparaíso. [[Links](#)]

Sontang, S. 1987 *Bajo el Signo de Saturno*. EDHASA, Barcelona. [[Links](#)]

Vicuña Mackenna, B. 1879 *Las Dos Esmeraldas*. Rafael Joven Editor, Santiago.
[[Links](#)]

Vidal Gormaz, F. 1901 *Algunos Naufragios Ocurridos en las Costas de Chile desde su Descubrimiento hasta Nuestros días*. Imprenta Elzevirana, Santiago.