

## LA MARINA MERCANTE DE CHILE EN LA GUERRA DEL PACÍFICO

Edgardo Mackay Schiodtz\*

### Resumen

*Las empresas navieras siempre han constituido un factor estratégico para países con costas extensas como el nuestro. Son un recurso básico cuando se trata de transportar tropas, equipo militar, pertrechos, personal médico, heridos en un conflicto, y así ha sido entendido por todas las potencias navales. En el caso nacional, durante la Guerra del Pacífico, nuestra marina mercante jugó un rol importante en el desarrollo de las operaciones, el cual analizaremos detalladamente.*

**Palabras clave:** Marina mercante; Guerra del Pacífico; compañías navieras;

Hasta hace apenas un lustro, Chile contaba con dos compañías navieras entre las 20 más grandes empresas navieras del ranking mundial. Estas eran la Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV) y la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (CCNI). Ello constituía no sólo una excepción en nuestra América morena, ya que todas las navieras emblemáticas del continente se habían visto forzadas a cerrar sus puertas en consideración a su incapacidad para competir en un mundo cada vez más tecnificado y global -me refiero a firmas del calibre de Transportación Marítima Mexicana (TMM), Flota Mercante Gran Colombiana, Compañía Peruana de Vapores (CPV), Empresa de Líneas Marítimas Argentinas (ELMA), etc.-, sino que además un orgullo para un país como Chile que, no obstante su reducida población y su lejanía de los grandes mercados europeos, asiáticos y norteamericanos, logró mantener por bastante más tiempo incólume a estas dos empresas mientras todas las demás

caían vencidas en esta verdadera refriega de tiempos de paz.

Sin embargo, y como consecuencia de los avatares que ha sufrido el negocio naviero mundial en los últimos años, en que todas las empresas navieras siguen mostrando pérdidas ingentes -la reciente quiebra de la surcoreana *Hanjin Shipping*, octava en el ranking, es una muestra palpable de esto-, nuestras dos estrellas rutilantes tuvieron finalmente que ceder y buscar alianzas en un caso -CSAV con la alemana *Hapag Lloyd*-, o la venta en otro -CCNI con la también alemana *Hamburg Süd*-, con lo que Chile dejó de tener representación importante en el concierto naviero mundial.

Las empresas navieras siempre se han constituido en un factor estratégico para países de costas extendidas como el nuestro, y son un recurso básico cuando se trata de transportar tropas, equipo militar, suministros y hasta personal médico y heridos en un conflicto, y ello ha sido

\* Ejecutivo de empresas navieras en Chile, EE.UU. y Alemania.

entendido así por todas las potencias navales, desde la Gran Bretaña y los Estados Unidos de Norteamérica hasta los países del Asia como China y Japón.

Valga esta introducción como preámbulo al trabajo que he preparado respecto del rol que le cupo representar a la marina mercante nacional en la Guerra del Pacífico, sostenida contra las Repúblicas del Perú y de Bolivia entre los años 1879 y 1884. Pero previo a cualquier análisis relativo a dicho rol, es preciso entender la situación en que se encontraba, no sólo la marina mercante, sino que la misma marina de guerra previo al conflicto, empezando por la calificación del personal embarcado.

Para captar este punto en toda su importancia, baste con detallar que entre el 1° de abril de 1873 y el 31 de marzo de 1874, es decir a cinco años del inicio del conflicto, la gente de mar embarcada en los buques mercantes ascendía a 3.232 individuos, de los cuales 2.002 correspondían a extranjeros y sólo 1.230 a chilenos. La distribución de nacionalidades por nivel profesional dentro de los buques era todavía más decisiva, y puede reflejarse como sigue:

	Chilenos	Extranjeros
Contra maestres	26	89
Marineros	554	1.479
Grumetes y mozos	336	119
Mayordomos	84	51

Esta preponderancia extranjera se reflejaba en todos los ámbitos, al extremo de que en lo que respecta a los prácticos del puerto de Valparaíso, en 1882 éstos eran cinco y todos ellos extranjeros, e incluso la Armada no escapaba a esta situación, si nos remitimos a los registros de la Memoria de Marina del año 1874, que registra 229 chilenos y 150 extranjeros embarcados en nuestros buques de guerra (afortunadamente, a la fecha del inicio de las hostilidades, esto había cambiado en lo que respecta a la Marina de Guerra, y en 1878 se registraban los siguientes números en servicio activo: tres contraalmirantes, siete capitanes de navío, 13 capitanes de fragata, siete capitanes de corbeta, 19 tenientes 1°, 23 tenientes 2°, 48 guardiamarinas y 54 ingenieros, cirujanos

y contadores, con una dotación total de 963 hombres que podía ser doblada rápidamente con oficiales y marineros de igual capacidad a los que estaban en servicio activo).

Para visualizar de mejor modo el tamaño de nuestra marina mercante a la fecha del conflicto, cabe destacar que a 1876 esta incluía a 22 vapores, de los cuales 17 pertenecían a sociedades anónimas y sólo cinco a armadores particulares. Además, se contaba con seis remolcadores registrados, de los cuales cinco pertenecían a la Compañía de Vapores Remolcadores de Valparaíso y uno a un armador privado. Esta cantidad de naves es asombrosa considerando que al retirarse la flota naval del brigadier Casto Méndez Núñez del puerto de Valparaíso, luego de bloquearlo y bombardearlo en marzo de 1866, procedió a incendiar y hundir a las 33 naves mercantes que había capturado en el transcurso de esa última aventura colonial de la corona ibérica en el Pacífico y que conocemos como la Guerra contra España, dando así, lo que fue considerado en su momento como, el golpe de gracia a la marina mercante chilena. El conflicto tuvo, además, el efecto de interrumpir las negociaciones que hasta esos momentos se llevaban a cabo entre el Gobierno de Chile y capitales británicos para crear la *British & South American Company* para crear una compañía de vapores que estableciera la navegación regular entre Chile y Europa por el Estrecho de Magallanes.

Como el Gobierno de Chile estableció una subvención anual de \$100.000 para la compañía que estableciera tal servicio, y desaparecida la *British & South American*, fue la *Pacific Steam Navigation Company* (PSNC) la adjudicadora de este servicio, quien además recibió subvenciones adicionales de Perú, Bolivia, Ecuador y Nueva Granada por el transporte de la correspondencia de esos países, además de la de Chile, por supuesto. El servicio lo efectuó la PSNC con 23 naves sumando un tonelaje de 23.338 toneladas de registro, a las cuales pronto sumaron cuatro vapores más, todos ellos modernos y de hélice en vez de ruedas de palas.

Pronto, sin embargo, otras compañías navieras se sumaron al tráfico entre Europa y Chile, entre ellas *Kosmos Linie* (Alemania), *White Star*

(Inglaterra), *Compagnie Générale Transatlantique* (Francia), y la *Compagnie Maritime Belge* (Bélgica), todas compitiendo entre sí y contra la Compañía Sudamericana de Vapores (nacida en 1872 de la fusión de la Compañía Nacional de Vapores y la Compañía Chilena de Vapores), además de las empresas nacionales de veleros Compañía de Buques y Maderas, Compañía Marítima, Compañía de Buques y la Compañía Explotadora de Lota y Coronel.

La lucha más fiera, por llamarla de alguna manera, fue la sostenida por la PSNC y la CSAV entre 1873 y 1877, y que sólo puede calificarse como una guerra sin cuartel cuya arma principal fue la reducción sistemática de los fletes, y que tuvo su apogeo con la crisis financiera de la segunda mitad de la década del 70 del siglo XIX, lo que llevó a la CSAV en 1877 a rendirse casi incondicionalmente aceptando un acuerdo de tarifas y una división del volumen del transporte marítimo impuesto por la PSNC, restringiendo además sus operaciones al máximo a fin de dejar lugar a la firma británica. Cabe hacer notar, para entender la desigualdad de esta guerra, que a esa fecha la PSNC poseía una flota de 57 vapores con un total de 127.000 toneladas de registro, cifra mayor que la que tenía en esos momentos toda la flota de guerra de los EE.UU. Como contrapartida, el tonelaje total de la marina mercante chilena apenas alcanzaba las 30.000 toneladas, con 17 vapores.

Como consecuencia de esta guerra entre ambas compañías, de la que la PSNC tampoco salió muy bien parada, el Gobierno de Chile tuvo que acudir en ayuda de la CSAV, que hasta 1874 había subsistido sin ayuda estatal. Esta subvención fue entregada en tales condiciones que de hecho transformaron a la CSAV en una compañía mixta de tipo moderno, pero sin que el Estado tuviera control directo sobre las operaciones de la empresa sino en una parte mínima. Sin entrar en mayores detalles respecto de la conformación de esta ayuda, baste con decir que ella se tradujo en una subvención anual de \$100.000 por un período de una década, a cambio de mantener algunos servicios básicos dentro del litoral chileno, de la extensión de una carrera de vapores hasta Panamá, del acarreo de correspondencia, del transporte de empleados y funcionarios de Gobierno a precios reducidos (y a veces gratuitos), y -atención a esto-, a estar dispuesta a ceder sus naves en arrendamiento al Gobierno en caso de guerra o emergencia nacional.

La subvención en sí no incluía ningún incentivo que contribuyera a dinamizar las operaciones de la compañía, ya que tanto su monto como su duración estaban fijados de antemano, y salvo su buena intención no hacía nada por fomentar el desarrollo de la industria naviera nacional, y todo ello influyó para que cuando estalló la Guerra del Pacífico, a pesar de la subvención estatal, la CSAV se encontrara en una muy difícil situación, al extremo

de que el comandante Luis Uribe Orrego en un artículo publicado en la Revista de Marina en 1885 comentara "...por fortuna, diremos para la CSAV, estalló la Guerra del Pacífico, pasando, con tal motivo, todos sus vapores a manos del Gobierno en arrendamiento...". Y, efectivamente, el conflicto le quitó de las manos los buques y le aseguró una entrada más que adecuada por casi media década.

Pero, además, y como mencioné al comienzo, la guerra sirvió también para



■ *Corbeta Abtao (1866).*



■ La Escuadra Nacional se encuentra en el Puerto de Lota, han venido a abastecerse de carbón.

mostrar en toda su proporción el difícil problema que el país tenía en cuanto a provisión de material humano para tripulaciones, y para ello recurrió nuevamente a la palabra escrita de Luis Uribe, quien reflejó exactamente el sentimiento del ciudadano medio cuando conoció la verdadera situación de la nacionalidad de los tripulantes de los buques que llevaban a sus compatriotas a los frentes de batalla:

En ninguno de los vapores transportes encontrábase un solo marino en cuyo corazón ardiera el fuego sagrado del patriotismo chileno; y la bandera tricolor que en la popa ostentaban estos vapores, parecía no querer flamear como avergonzada de que fueran manos extrañas las que la conducían al teatro de la guerra...

Descontando el lirismo de la nota, la verdad era que la situación no había cambiado un ápice en la última década, y Chile seguía dependiendo de tripulaciones eficientes –principalmente británicas-, que, aunque sin duda le tenían cariño al país sin escatimar esfuerzos para servirlo, seguían siendo en su mayoría extranjeras.

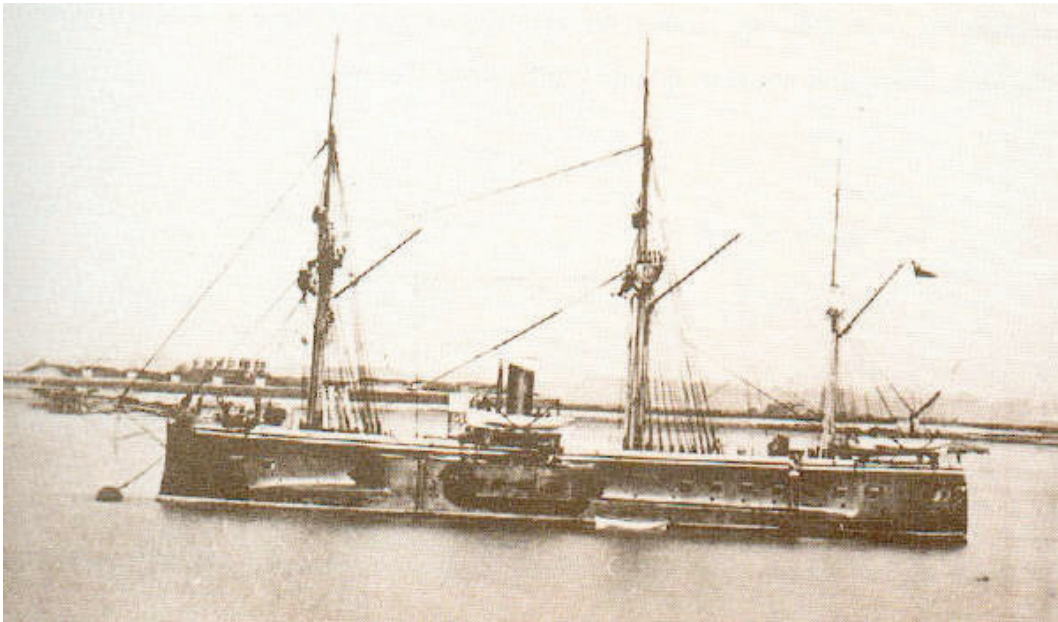
Las características de la Guerra del Pacífico hicieron que tanto el transporte marítimo como la acción bélica naval fueran de suma importancia

y esto –incluso una vez terminado el conflicto– causó gran intranquilidad en el alto mando chileno, debido a la dependencia del país de los servicios de tripulaciones que en su mayor parte eran en estricto rigor francamente mercenarias.

Los servicios obligados prestados por las naves de la CSAV durante el conflicto fueron numerosos y de cardinal importancia, y entre ellos se destacó el transporte de tropas y oficiales, de armamento, de municiones y de artillería desde y hacia los campos de batalla. En total, considerando nueve de sus buques (el *Limarí*, el *Loa*, el *Lamar*, el *Huanay*, el *Paquete del Maule*, el *Copiapó*, el *Rimac*, el *Itata* y el *Inspector*), el movimiento de personal militar ascendió a 11.178 en las cámaras más 135.017 en cubierta. Además de los buques de CSAV, el ejército expedicionario utilizó los servicios de tres vapores de la Compañía Explotadora de Lota y Coronel –el *Matías Cousiño*, el *Carlos Roberto* y el *Luis Cousiño*– que transportaron alrededor de 15.000 hombres de tropa y oficiales, elevando el total de uniformados que utilizaron los servicios de las naves de la marina mercante nacional a 161.195 hombres, y tres buques adquiridos a la PSNC (el *Chile*, el *Payta* y el *Amazonas*).

Con el propósito de medir la importancia de los servicios prestados por estos 15 buques mercantes, baste mencionar que la Armada de





■ Blindado *Blanco Encalada* (1879).

Chile al inicio de la Guerra del Pacífico contaba con 14 unidades -y estoy incluyendo en este número a sus cuatro torpederas-, de las cuales sólo dos eran transportes (el vapor de ruedas *Tolten* y el *Angamos*, este último adquirido cuando la guerra ya se encontraba en desarrollo). En otras palabras, la incorporación de la flota mercante de la CSAV y de la Compañía Explotadora de Lota y Coronel le permitió duplicar sus efectivos a flote.

Evitaré entrar en detalles respecto de las acciones en que participaron estos buques – entre ellas las primeras operaciones anfibias a alta escala de la historia militar mundial (como las de Pisagua, Moquegua, Curayaco y Quilca), la captura del vapor *Rimac* por el *Huáscar* con el escuadrón de Carabineros de Yungay con sus caballos y pertrechos a bordo, o el hundimiento del vapor *Loa* por una carga explosiva oculta en una lancha con víveres dejada como “caza-bobos” en la que cayó ingenuamente su comandante Juan Guillermo Peña, no obstante haber sido advertido al respecto-, y que darían material para otra exposición, pero sí mencionaré la importancia primordial que tuvo el resultado del combate naval de Iquique y el de Punta Gruesa en favor de los movimientos de tropas y operaciones anfibias mencionadas arriba, y ello porque si no hubiese sido por las tres horas y media que le

costaron al *Huáscar* el dar cuenta de la *Esmeralda*, impidiéndole apoyar a la *Independencia* en su persecución de la *Covadonga*, y a la varada de la fragata gracias a la pericia de Condell, habría sido muy difícil este aprovisionamiento y traslado de tropas, ya que estos convoyes eran enviados al norte sin escolta y hasta anunciados por la prensa (a Grau le bastó con leer el diario para enterarse del zarpe del *Rimac*). En virtud de la gesta heroica del 21 de mayo, que redujo la fuerza naval del Perú prácticamente a la mitad, es que fue posible contar con una fuerza naval adecuada de transporte, cabal para el favorable resultado de la contienda.

Cabe destacar que el efecto que el conflicto tuvo sobre la marina mercante de bandera chilena puede calificarse como providencial, en lo que respecta al desarrollo del comercio de cabotaje. Y es que a medida que las tropas chilenas avanzaban hacia el norte, iban dejando tras sí enormes regiones que era necesario abastecer desde los puertos del centro del país, incluyendo gran parte del comercio agropecuario a Tarapacá y Antofagasta, clasificado como internacional antes de la guerra, y que pasó a ser cabotaje cuando estas zonas quedaron ocupadas por el Ejército de Chile. La sola presencia de un ejército numeroso en regiones

tan inhóspitas y desprovistas de toda vegetación o vida animal, obligaba a mantener líneas de abastecimiento en constante actividad acarreado víveres y provisiones en abundancia, además de los indispensables pertrechos bélicos y municiones para la continuación de la guerra. Los fletes subieron a alturas insospechadas, indirectamente subvencionados por el Gobierno que no escatimaba sumas a fin de mantener el flujo de abastecimientos militares, haciendo del cabotaje un pingüe negocio durante los años de la guerra y los meses siguientes de la posguerra, al extremo que numerosos armadores y comerciantes establecidos en Chile adquirieron cuanta tabla flotara para utilizarla en este tráfico, reflejándose esto inmediatamente en el aumento de las cifras de tonelaje de registro, el que había disminuido inmediatamente a la declaratoria de guerra por los cambios de bandera.

Por último, y como nota final a este breve estudio, sólo cabe lamentar una vez más la pérdida sufrida por el país al dejar de contar con una marina mercante poderosa, moderna, profesional y sobre todo chilena, para enfrentar

no sólo los desafíos que presenta el mundo comercial globalizado en el que actualmente vivimos, sino también los riesgos de que alguna vez -y ojala jamás sea el caso-, nos veamos nuevamente empujados a un conflicto que por las especiales características geográficas de este nuestro querido Chile, se defina en el mar.

Buques de guerra de Chile al inicio del conflicto:

- Blindado *Almirante Cochrane* (hierro).
- Blindado *Blanco Encalada* (hierro).
- Corbeta *O'Higgins* (madera).
- Corbeta *Chacabuco* (madera).
- Corbeta *Esmeralda* (madera).
- Corbeta *Abtao* (madera y hierro).
- Cañonera *Magallanes* (madera y hierro).
- Cañonera *Covadonga* (madera).
- Vapor de ruedas *Tolten*.
- Transporte *Angamos* (ex *Belle of Cork*, adquirido a fines de 1879).
- Torpederas *Janequeo, Colo Colo, Tucapel, Fresia*.

\*\*\*

## BIBLIOGRAFÍA

1. Fuenzalida, Rodrigo. 2001. *La Armada de Chile, desde la Alborada hasta el sesquicentenario* (Tomo III). Valparaíso, Chile. Revista de Marina.
2. Garrido, Eugenia; Castagneto, Piero; Messina, Vicente y Rivera, Eduardo. (2006). *Historia de la Marina Mercante Chilena*. Santiago: Chile;
3. Mackay, Edgardo. (2007). *La última ola*. Chile. Noray.
4. Véliz, Claudio. (1961). *Historia de la Marina Mercante de Chile*. Santiago: Chile; Universitaria.