

VALPARAÍSO Y LOS ARMADORES CHILENOS*

Asociación Nacional de Armadores

Valparaíso cumple en 1986 cuatrocientos cincuenta años. La conmemoración de este aniversario amerita recordar que la historia de esta ciudad-puerto se inicia en el momento en que es desembarcado en sus playas vírgenes el primer cargamento traído por el *Santiago* a la expedición del adelantado don Diego de Almagro, descubridor de Chile por el norte. Esto es, la historia de Valparaíso comienza con el primer acto de transporte marítimo internacional habido en su bahía. Y esto marca su destino. Las actividades navieras son las que le dan vida y, según se ve en su historia, son también el fundamento y la fuerza impulsiva permanente de su desarrollo. En el nacimiento e incremento de una marina mercante local, Valparaíso encontró y encuentra hoy día su seguridad y sus promisorias perspectivas para el futuro. Es decir el hecho histórico de haber una correlación muy directa entre el desarrollo del comercio marítimo, y con él el desarrollo de la marina mercante chilena, y el progreso del Puerto de Valparaíso y de su ciudad. Por lo general, sin embargo, el puerto comercial fue en zaga del comercio marítimo y de la actividad naviera; no siempre hubo coincidencia en el tiempo.

En suma, puede establecerse que la vida de Valparaíso, como puerto y como ciudad, está ligada muy estrechamente a la vida de sus armadores y a la multiplicidad de actividades que la empresa naviera genera e impulsa.

Esta tesis está comprobada en la historia del desarrollo de la marina comercial en Chile. Es la finalidad del examen histórico que damos a continuación.

La historia de la marina comercial en Chile puede ser dividida en tres períodos claramente diferenciados por la preponderancia comercial y nacionalidad de los armadores que realizaron predominantemente el transporte marítimo del comercio exterior del país. Con este criterio es posible distinguir los siguientes períodos navieros:

1. *Del virreinato*. Comprende integralmente las épocas del descubrimiento, de la conquista y de la colonia (1536-1810), período naviero en el cual el transporte y comercio marítimos legales son realizados principalmente por armadores y comerciantes radicados en el Perú, españoles todos, por lo que bien podemos decir que es un período de preponderancia española.

2. *De la emancipación y consolidación del Estado*. Abarca los primeros sesenta años de Chile independiente, período naviero en el cual llegan a instalarse en Valparaíso ciudadanos ingleses que, acogidos a la libertad de comercio instaurada, asumen el comercio exterior casi por completo y se constituyen en los principales armadores residentes en el país.

3. *Nacional*. Sigue del anterior a partir de 1871 y dura hasta hoy; período naviero en el cual surge la primera empresa armadora netamente chilena de importancia, con sede en Valparaíso, que empieza a realizar, no exclusivamente, el cabotaje nacional como había sido

* El presente estudio, que es una colaboración de la Asociación Nacional de Armadores, por su extensión será publicado en tres partes. La primera se incluye en este número de *Revista de Marina*, dedicado al tercer sesquicentenario de Valparaíso; las dos restantes serán publicadas, como continuación de nuestro homenaje, en números siguientes de este año de 1986.

hasta entonces por los buques de bandera chilena, sino que entra a participar en la concurrencia del transporte de comercio exterior del país, disputándose a navieros extranjeros; en definitiva, logra esta compañía chilena consolidarse y perseverar hasta ahora: la Compañía Sud Americana de Vapores.

Aunque no pueda decirse que haya una verdadera marina mercante chilena en los dos primeros períodos navieros, y aunque su examen resulte deprimente para cualquier chileno, es interesante —de todos modos— conocer sus hechos y características dominantes, porque ambas períodos son parte de la vida de Valparaíso desde su mismo origen, y porque indiscutiblemente condicionaron el ser marítimo natural de Chile, el de su marina mercante y el de Valparaíso, la primera ciudad-puerto del país.

El examen histórico de "Valparaíso y los armadores chilenos" comprende, conforme a lo anteriormente expresado, cuatro partes:

1. El período naviero del virreinato (1536-1810);
2. El período naviero de la emancipación y consolidación del Estado (1811-1870);
3. El período naviero nacional (1871, adelante);
4. Conclusiones generales.

PERÍODO NAVIERO DEL VIRREINATO

El período naviero del virreinato se caracteriza fundamentalmente por el hecho de que el transporte marítimo se realiza sin que haya libertad de comercio de Chile con otras naciones, pues la Corona de España se reservó siempre el monopolio del comercio y tráfico marítimos con sus posesiones en América. Si bien es cierto hubo otorgamiento de algunas liberalidades circunstanciales a comerciantes y naves extranjeras, por conveniencias políticas y económicas en determinados momentos históricos, tales liberalidades no favorecieron a armadores residentes en Chile. Para la aplicación de esta política, por real Cedula del 15 de febrero de 1503 fue creada la Casa de Contratación de Indias, institución que centralizó todos los asuntos relacionados con esas posesiones de ultramar, y que vino a perder su importancia sólo en el siglo XVIII, cuando se terminó por imponer el comercio libre de las colonias con España y fueron habilitados para estos efectos quince puertos de la metrópoli, en lugar del único existente hasta entonces, primero Sevilla y después Cádiz.

Las rutas marítimas

Durante el período en comento, las líneas de comunicaciones marítimas que sirvieron al comercio exterior de Chile se configuraron gradualmente en la medida de su desarrollo económico y de los avances en el conocimiento geográfico y de navegación del Nuevo Mundo.

Desde un comienzo, por razones militares y de dependencia política y geográfica, el tráfico marítimo de Chile quedó orientado exclusivamente hacia el virreinato del Perú, realizado fundamentalmente entre Valparaíso y Callao. Esta línea de comunicación marítima se constituyó en la principal, y así se mantuvo durante toda la Colonia. Chile careció de suficientes productos para comerciar directamente con España con sus propias naves; además, ello estuvo prohibido por real cédula, y los virreyes del Perú se encargaron de hacerlo cumplir así, aun después de establecido el "comercio libre" con la metrópoli. De manera que, en definitiva, Chile se vio reducido prácticamente a esta única línea de

comercio marítimo regular. Por esta misma razón adquirieron preminencia, desde un principio, los armadores, navieros y comerciantes peruanos.

Por entonces existía, también, una de las dos rutas del comercio regular de España con sus colonias del Pacífico: la travesía del Atlántico hasta Portobelo, en la "flota" anual de galeones; luego, el cruce por tierra o ríos del istmo de Panamá, y a continuación la navegación por la costa del Pacífico, desde Panamá hasta el Callao y Valparaíso. Esta ruta estuvo prácticamente vedada para Chile.

Una tercera ruta comercial, más accesible para Chile, surgió recién a comienzos del siglo XVIII, cuando navíos comerciantes franceses de Saint Malo —siguiendo y renovando la experiencia de los navegantes holandeses y españoles que contornearon el cabo de Hornos, un siglo antes, y de los corsarios y piratas que la usaron a continuación— abrieron con bastante éxito esa ruta comercial austral, la que al promediar ese siglo había ya sustituido la vía de Panamá.

Por la ruta del cabo de Hornos, imposible de controlar por España —que por entonces había perdido la hegemonía y ya estaba en franca decadencia marítima y comercial— se fortaleció una corriente de contrabando iniciada el siglo anterior, realizada ahora por naves de las principales naciones marítimas de la época (Gran Bretaña, Francia, Holanda y los Estados Unidos de América), cuyos capitanes llegaron a establecerse en las islas Mocha y Santa María, adoptándolas como refugio y base de sus operaciones clandestinas, ante la impotencia o tolerancia de las autoridades españolas.

Con esta extraordinaria afluencia de naves extranjeras al litoral chileno, que saturaban el mercado con mercancía de contrabando, y con las imposiciones restrictivas, del virreinato del Perú, los eventuales navieros de Chile no tuvieron posibilidad alguna de surgir y entrar en la competencia marítima.

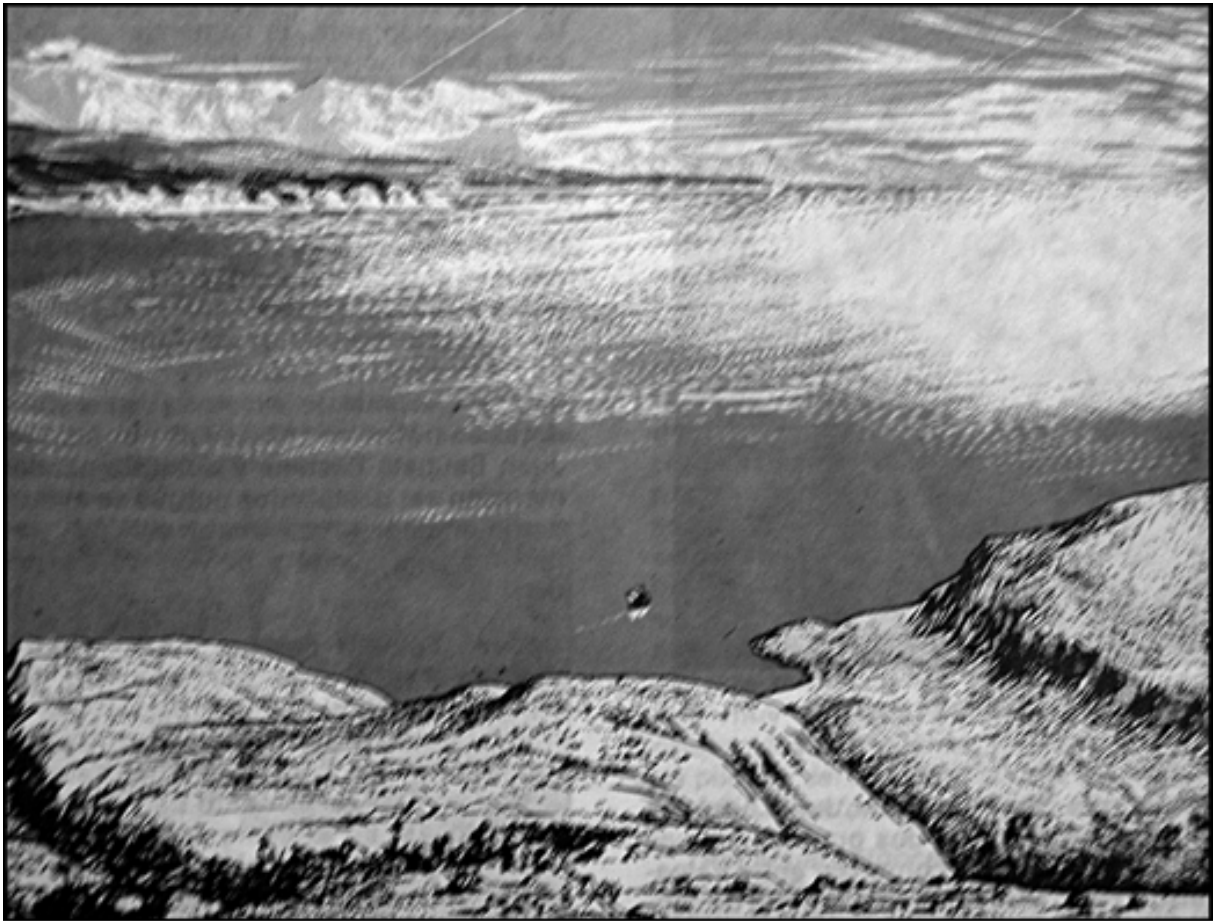
Al final de cuentas, reducido el tráfico marítimo de origen chileno prácticamente al intercambio comercial con Perú, resultó que a mediados del siglo XVIII los comerciantes y navieros peruanos predominaban abiertamente sobre los chilenos, y al finalizar el siglo el comercio se hacía casi totalmente por mercaderes, buques y capitales peruanos.

Los navieros

En ese contexto histórico se sitúa la reseña de los navieros en Chile durante este período, y tan sólo se puede dar una idea relativa en base a la información histórica disponible actualmente.

La actividad naviera en Chile, como ya se ha dicho, comienza en los primeros días de septiembre de 1536, cuando una pequeña nave, el *Santiago*, arriba a la bahía recién descubierta por el capitán Juan de Saavedra —que él bautiza Valparaíso— y descarga abastecimientos para Diego de Almagro, siendo esta la primera operación portuaria realizada en esta bahía. El fletador del *Santiago* habría sido el propio Diego de Almagro. El nombre del capitán no lo registra la historia.

A don Pedro de Valdivia, más tarde, se debe el proyecto de construir el primer buque en Chile, con la intención de disponer de una nave propia del país que le trajera abastecimientos del Perú y le permitiera adelantar en el conocimiento y conquista del territorio.



EL "SANTIAGUILLO" RECALANDO A LA BAHIA DE QUINTIL
DIBUJO DE JAIME WIDOW

Inicia su construcción en un astillero levantado en Concón, pero antes de quedar terminado, el buque es destruido por los indios. De haber dado término feliz a su proyecto, Valdivia habría sido el primer armador radicado en Chile.

Pero Valdivia no cesó en su preocupación por el mar. En septiembre de 1544 nombra "teniente gobernador y capitán general del mar" al marino genovés Juan Bautista Pastene, arribado en junio a Valparaíso en su buque *San Pedro*, y lo comisiona para realizar el reconocimiento costero del sur de Chile.

Ese mismo año, el Cabildo de Santiago ordenó la construcción en el astillero de Concón, ahora de propiedad de Antonio Núñez de Fonseca, de una pequeña nave con capacidad para llevar ocho soldados, que es destinada al tráfico de cabotaje entre Valparaíso y La Serena.

Llegado a Chile en 1543, Antonio Núñez de Fonseca es uno de los empresarios más destacados, si no el primero, del período de la Conquista en todo el siglo XVI, y puede decirse que es el primer armador en Chile de que haya constancia histórica. Antonio Núñez se volcó íntegro a las actividades económicas marítimas. Tuvo una flota de buques con los cuales comerció entre Chile y Perú, construyó las primeras casas y bodegas portuarias de Valparaíso, e insistiendo en la idea original de Pedro de Valdivia instaló un astillero en Concón, que pasó a ser el más importante y más antiguo de este primer siglo. En él construyó el primer buque ordenado por el Cabildo de Santiago; luego, en 1549, construyó otro buque más grande con capacidad para transportar 30 soldados; aun cuando no hay más informaciones intermedias, hay constancia de que hacia el final de siglo, en 1596, construyó

una fragata destinada al tráfico entre Valparaíso y Callao. Completó sus actividades de empresario marítimo organizando una pequeña empresa pesquera, importante para la época, que lo transformó en el proveedor de Santiago, habiéndosele concedido el monopolio de la venta de pescado.

Juan de Avalos Jufré es otro de los empresarios que en esa misma época se destacó por sus actividades marítimas, aunque con menor nivel y éxito que el anterior, Antonio Núñez. Llegó a Chile en el primer grupo de Pedro de Valdivia y tuvo una preeminente actuación política y militar. Instaló un astillero en Constitución, siendo el pionero de esta industria en esa localidad, astillero que más tarde paso a poder de los jesuitas, quienes, en definitiva, le dieron el desarrollo por el cual adquirió su gran nombradía. Según se sabe, Juan Jufré fue también armador de dos grandes buques con los cuales debió comerciar entre Valparaíso y Perú. Movido por su espíritu de conquistador, su más destacada actuación marítima estuvo ligada a la intención de conquistar la Oceanía, proyecto que, en definitiva, se redujo a equipar uno de sus buques y entregárselo al recién famoso piloto Juan Fernández, para que llevara a cabo una expedición hacia el Pacífico. Esta incursión resultó en el descubrimiento de Nueva Zelanda por Juan Fernández, y también de Australia, en lo cual están contestes muchos historiadores.



DON PEDRO DE VALDIVIA

Alonso Benítez figura, por esta misma época, como dueño de un bergantín, que debió emplearlo en el cabotaje nacional, aunque por entonces se incursionaba también en el tráfico con Perú con embarcaciones de pequeño porte.

No hay otros antecedentes sobre armadores en Chile en este primer siglo. Pero no puede dejarse de mencionar en esta reseña, formando parte de las actividades armadoras de buques comerciales, a los famosos navegantes que recorrieron entonces la costa de Chile en expediciones de reconocimiento geográfico, o de conquista, o simplemente de comercio en todo caso, abriendo nuevas rutas y perfeccionando la navegación por la costa del Pacífico y la zona austral. Pues, en este tiempo, los capitanes o pilotos eran los dueños de sus barcos o los tenían en asociación con comerciantes, y sus funciones de navegante corrientemente se confundían con las de comerciante, armador y naviero. Personajes como Hernando Lamero, Juan Ladrillero, Pedro Sarmiento de Gamboa, Juan Bautista Pastene y Juan Fernández, son parte importante de la historia de los armadores en tráfico con Chile. Los dos últimos, Juan Bautista Pastene y Juan Fernández, merecen ser destacados porque se avicindaron en el país, se hicieron chilenos y en nuestro país quedó y floreció su descendencia.

Juan Bautista Pastene fue un marino genovés al servicio del rey de España, que llegó a Chile en el invierno de 1544 en su propio buque, el San Pedro, enviado por el gobernador del Perú, Cristóbal Vaca de Castro, con un cargamento para negociar con Valdivia. En el estilo de la época, el mismo gobernador le había dado a Pastene un nombramiento que equivalía al



ALMIRANTE JUAN B. PASTENE

de "general de la mar del sur". Valdivia, a su vez, obedeciendo siempre a sus inquietudes marítimas y comprendiendo su valía como navegante, lo atrajo a su servicio y lo designó "teniente de gobernador y capital general del mar" —como ya se ha visto— pasando a ser, al menos nominalmente, el primer gobernador de Valparaíso, entonces una simple caleta de modestos indios pescadores.

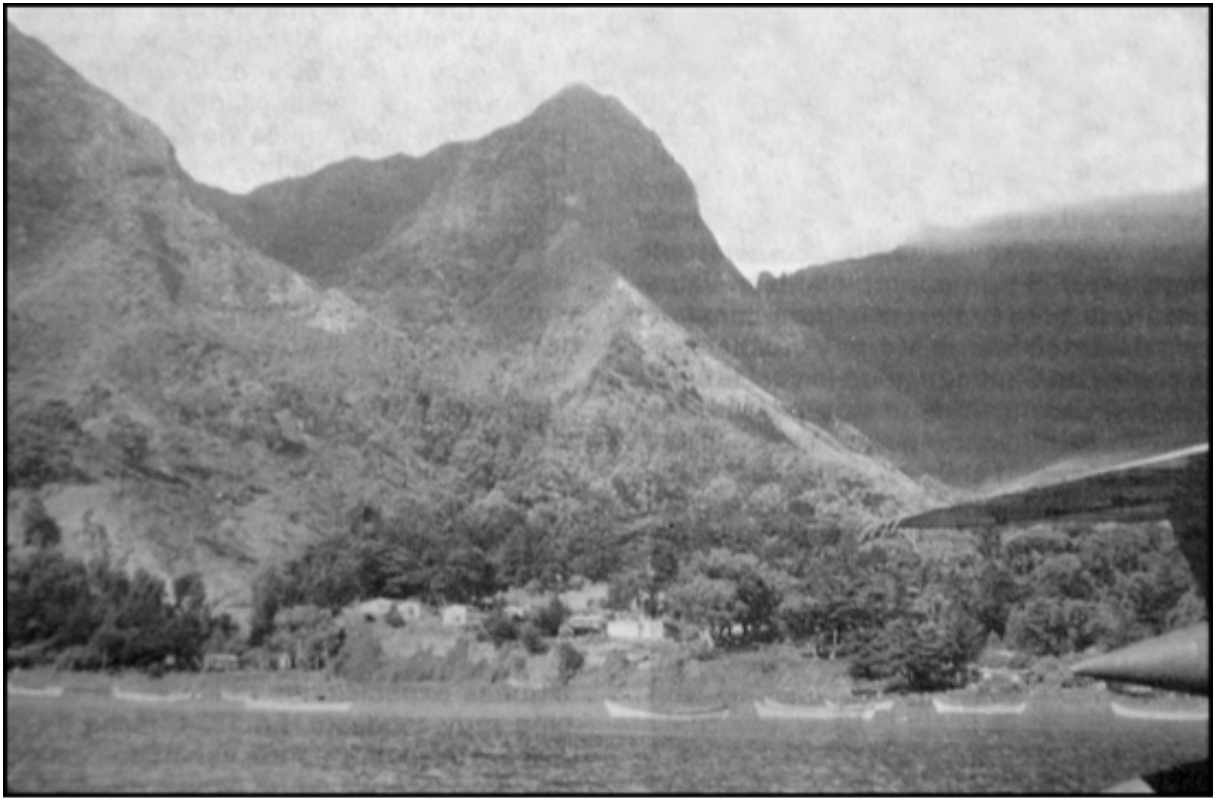
La primera comisión que le asignó Valdivia, ya mencionada, significó el descubrimiento y bautizo de la ensenada de San Pedro y del puerto de Valdivia, y la descripción de todo el detalle costero hasta Valparaíso, descubriendo de paso la isla Mocha y la bahía de Concepción. En viajes posteriores, en apoyo de las operaciones de penetración y toma de dominio del territorio por Pedro de Valdivia. Pastene amplía su información con el conocimiento detallado de la zona del golfo de Arauco e isla de Talca, hoy Santa María. La

importancia de Pastene para la navegación en Chile, además de sus servicios permanentes a los gobernadores locales, radica precisamente en este detallado conocimiento que proporcionó sobre el entonces desconocido litoral central sur, siendo él el primero en realizarlo.

En otro aspecto —según lo consigna Francisco Le Dantec en sus *Crónicas del Viejo Valparaíso*— Juan Bautista Pastene llegó a ser "el primer propietario en Valparaíso que tuvo preferencia para la extracción de oro en Marga-Marga y de solares en la ciudad de Santiago, todo lo cual le significó la situación de ser uno de los más prestigiosos e influyentes personajes de la incipiente sociedad chilena".

Pero, sin duda, Juan Fernández es el "piloto" de mayor trascendencia para el desenvolvimiento inicial de las actividades navieras chilenas en el siglo XVI, el siglo de los navegantes más destacados habidos en la costa del Pacífico americano. Y ello, no tanto porque fuera un marino superior a los ya nombrados, quienes fueron sus maestros y lo aventajaron como navegantes profesionales, sino por haberse radicado en Chile y adoptarlo como su patria, y ser autor de tres descubrimientos trascendentes: la ruta de alta mar desde Callao a Valparaíso, el archipiélago que hoy lleva su nombre, y Nueva Zelanda y Australia, con cuyos descubrimientos fijó, ya entonces, la proyección geopolítica de Chile hacia el océano Pacífico, que hoy adquiere renovada actualidad.

Don Francisco Antonio Encina parece ser el historiador que, en posesión de nuevos antecedentes, ha clarificado la vida y los hechos de Juan Fernández, aunque muy resumidamente. Al efecto, expresa: "El descubridor de las islas de Juan Fernández nació entre 1528 y 1530. Llegó a las costas del Pacífico siendo aun muy joven, hacia 1550; navegó cerca de cuarenta años entre Chile y el Perú. En estos viajes hizo su aprendizaje de marino y casi siempre al lado de Hernando Lamero, con el cual conservó una inalterable amistad. Se le encuentra en diversos buques mercantes y en algunas expediciones militares en condición muy modesta. En 1574, fecha de su celebre descubrimiento, aun no tenía título de piloto y servía como simple maestro en el navío *Nuestra Señora de los Remedios*".



VISTA PANORAMICA DE LA ISLA JUAN FERNANDEZ

Por aquel entonces, sin embargo, se decía "maestre" a la persona encargada de la venta, cuenta y razón de la carga de un barco mercante, que era el segundo de a bordo y cuidaba del gobierno económico de la nave. Y también se aplicó esta denominación como sinónima de capitán y de dueño del buque.

Valga esta aclaración para no darle importancia a la expresión peyorativa de Encina.

De todos modos, según relata el mismo Encina, parece ser que una observación de su amigo Hernando Lamero, de que había comprobado en un viaje a las islas Salomón que el régimen de los vientos cambiaba a medida que un buque se alejaba de la costa, sugirió a Juan Fernández la idea de acortar el viaje del Callao a Valparaíso tomando alta mar. Ensayó su idea en el segundo de los viajes que realizó en 1574, y logró llegar a Valparaíso en treinta días, en vez de los noventa que se empleaba por término medio. En este mismo viaje avistó, el 22 de noviembre, desde tres leguas de distancia (nueve millas náuticas), las islas que llevan su nombre.

De acuerdo a lo afirmado por este mismo historiador, es totalmente falsa la noticia de que la Inquisición de Lima había procesado a Juan Fernández con motivo de su descubrimiento, que el público habría achacado a brujería. Se trata de una confusión de nombres, pues entonces hubo cinco Juan Fernández enjuiciados por la Inquisición. Por el contrario, los documentos de que se dispone hoy ponen de manifiesto que el descubrimiento de esta nueva ruta de navegación "fue celebrado por todo el mundo como un progreso utilísimo debido al estudio y la observación".

La trascendencia en el progreso de la navegación a vela de esos años, que significó el descubrimiento de la ruta de altura para llegar a Valparaíso, hecho por Juan Fernández, cuesta comprenderla hoy día en su cabal dimensión. Preciso es recordar que el hecho de reducir el tiempo de viaje de Callao a Valparaíso a la tercera parte —de noventa a treinta

días— no solamente implicó una gran ventaja económica por ahorro de tiempo y mejor conservación de la carga, sino también, sobre todo, un aumento extraordinario en la seguridad de la navegación. Por entonces era común que los buques del tráfico, de deficiente construcción y mala calidad de la madera, llegaran bastante averiados, haciendo agua abundantemente, después de largas navegaciones; la brea y la estopa eran de uso continuo, y frecuentemente se daba el caso de agotarse antes de terminar el viaje; no pocos buques se hundieron por esta causa.

Dos años más tarde de este hecho que lo hizo famoso, en 1576, Juan Fernández efectúa la expedición a Oceanía, encargada por Juan Jufré, y descubre Nueva Zelanda y Australia, como ya se ha dicho.

Finalmente, desde el punto de vista estrictamente naviero, los cuarenta años de navegación comercial entre Chile y Perú dan a Juan Fernández, un mérito que no presenta ningún otro navegante avecindado en Chile.

Juan Fernández, vivió sus últimos años de vida en unas tierras adquiridas en Quillota. Falleció en 1599. Se dice que dejó vaciados sus conocimientos y experiencias en un derrotero que escribió en algún momento de su vida, titulado *Tratado de navegación de Chile hacia el sur*.

Con la muerte de Juan Fernández finaliza el siglo XVI que fue notable por haber habido famosos pilotos participando en el tráfico marítimo de la costa del Pacífico y porque en Chile recién descubierto surgieron navieros, residentes en él, de gran importancia relativa. La historia marítima del tiempo siguiente agiganta la imagen de estos pioneros, pues los siglos XVII y XVIII resultan frustrantemente vacíos de empresarios navieros en Chile, a pesar de que el país va adquiriendo un gradual desarrollo económico y es notorio un gran aumento en su tráfico marítimo interno y externo.

Los historiadores no encuentran nada más para consignar que a dos bodegueros de Valparaíso, don Gaspar de los Reyes y don Pedro Cassao, que en 1664 se asocian y compran el navío *Santo Cristo de Lezo*, en el Callao y hacen referencia a que había dos buques nacionales más, sin mencionar a sus armadores.

Lo anecdótico es que el navío *Santo Cristo de Lezo* fue tan buena adquisición que prestó servicio en la marina mercante de Chile por más de 100 años, habiendo cambiado de dueño, como es de suponer, varias veces.

En 1695 este buque aparece de propiedad del general Juan Gutiérrez Calderón.

Los siglos XVII y XVIII se caracterizan por el predominio decisivo que adquieren los comerciantes y armadores peruanos en el comercio exterior de Chile. "El comercio de exportación" —dice Encina— "que hasta la mitad del siglo XVII se hizo indistintamente por los comerciantes chilenos y peruanos, hacia el final pertenecía casi en su totalidad a los últimos, que disponían *de más recursos y cuyas aptitudes comerciales eran superiores. Los peruanos eran dueños, también, de casi todas las naves que hacían el tráfico...*". Los buques eran adquiridos en los astilleros de Guayaquil. Tenían bastante capacidad, pero eran muy frágiles y de corta duración. Vicuña Mackenna hace una apreciación semejante de fines del siglo XVII; asegura, en su Historia de Valparaíso, que los barcos que servían para la exportación de Chile pertenecían en su mayor número a navieros de el Callao, fuera de dos o tres nacionales. "Mas como ellos consistían por lo común en frágiles cascos contruidos en los puertos de Guatemala, y más especialmente en el astillero de Guayaquil, por ignorantes carpinteros de ribera, o tenían muy poca dura contra la broma o solían irse con más frecuencia a pique".



Vicuña Mackenna llamó con mucha agudeza al siglo XVIII de la historia de Chile, el "siglo del trigo", pues, por entonces, el país pasó a ser el granero de Perú y el trigo constituyó el grueso voluminoso de sus exportaciones.

En esas circunstancias, entraron en conflicto los dos más importantes gremios formados entonces en los dos países: los "*bodegueros* de Valparaíso" y los "*navieros* de el Callao". Su rivalidad llegó a tomar el carácter de verdadera guerra económica, que se expresó en sucesivas crisis y contienda de poderes, en la cual intervinieron virreyes y gobernadores. Apareció claro, entonces, no solo la ya sabida dependencia económica en que se mantenía a Chile del Perú, por ser éste sede del virreinato, sino el carácter agrícola ausente de toda concepción marítima, que había adquirido el pueblo chileno después de dos siglos de existencia. El hecho de que Chile figurara representado en esta crisis internacional —la primera de su historia— por los intereses de los "*bodegueros*" del trigo, y Perú por los intereses de sus "*navieros*", expresa decisivamente la realidad marítima que caracterizaba a ambos países.

Vicuña Mackenna habla de la flota mercante que hacía el tráfico regular en el Pacífico hacia fines del siglo, y la registra como compuesta por ocho navíos, diez fragatas y quince bergantines (llamados estos también "*paquetes* o "*pailebotes*"), todos los cuales, en "su mayor número, si no todos, eran propiedad de especuladores peninsulares establecido en Lima". Y, excepción notable, registra el *Aguila*, de mil toneladas como perteneciente a un vecino de Santiago, don José Ostolaza, también español.

En definitiva, al terminar el período que comentamos, según información estadística de don Manuel de Salas, había 67 buques que navegaban en el Pacífico, de los cuales 47 pertenecían a matrícula del Perú y sólo 7 eran de matrícula chilena, incluidas dos goletas entre estos últimos. No hay ningún otro documento o antecedente histórico conocido que permita presumir si hubo algún otro momento del período con una mejor posición chilena en el mercado naviero.

Es decir, el tráfico marítimo del Pacífico era realizado con un 65% de buques peruanos, un 25% de buques pertenecientes a otras naciones extranjeras y tan sólo un 10% de buques

chilenos. Estas cifras son suficientes para caracterizar al período en cuestión de franca preponderancia naviera peruana.

Con respecto al transporte marítimo de cabotaje, no hay antecedentes de este tiempo. Pero por el desarrollo histórico, por la escasa población y distribución que tenía Chile en esa época, por la multiplicidad de puertos y caletas utilizadas en este tráfico, que resultaba obligado por la carencia de caminos, y, en definitiva, por el reducido tamaño de los buques de entonces mayoritariamente inferiores a 80 toneladas de registro, se puede presumir que este tráfico era realizado en pequeñas barcas, goletas y bergantines, pertenecientes a propietarios comerciantes regionales, que hoy podríamos llamar "navieros minoristas", de todos los cuales no hay constancia, sino esporádicas referencias. Pero han debido ser todos españoles y criollos residentes en Chile.

En el recuento que hace el comandante Francisco Vidal Gormaz, en su libro *Algunos naufragios ocurridos en las costas chilenas, desde su descubrimiento hasta nuestros días (1900)*, muestra, aunque con escasa estadística, que los naufragios de naves de porte son en su mayoría de propiedad de peruanos, españoles e ingleses; que las de los pocos chilenos se trata de embarcaciones pequeñas regionales dedicadas al cabotaje, y, como una excepción, aparece la pérdida en Valparaíso de la nave *Nuestra Señora de la Ermita* de propiedad del oidor de la Audiencia de Santiago, don José Portales, abuelo del ministro Diego Portales, de donde pueden haberle venido a este sus decididas convicciones marítimas.

El puerto de Valparaíso

Es elocuente, también, el precario desarrollo que por la misma época tiene el puerto de Valparaíso, lo que es muestra muy expresiva del carácter eminentemente terrestre al que se orientaba y de hecho adquiría Chile. En efecto, Valparaíso no adquirió vida propia e importancia nacional como puerto principal del país, sino en el Chile independiente, y ello por un factor geográfico y por el impulso de las actividades navieras y complementarias. La ubicación de Valparaíso, desde el punto de vista del desarrollo interno del país, no ha sido lo suficientemente próxima a Santiago como para tener participación de su crecimiento ni tan distante como para escapar de ser una modesta ciudad satélite, dependiente, afectada negativamente por el propio desarrollo de la capital.

Cierto es que Pedro de Valdivia, en 1544, al momento de dar el nombramiento de "capitán general del mar" a Pastene, tuvo el gesto adicional de designar a "este puerto de



VALPARAISO EN EL SIGLO XVI

Valparaíso para el trato de esta tierra y de la ciudad de Santiago", lo que más tarde refrenda la Corona al declararlo, junto con Concepción, los dos puertos "habilitados" para realizar el comercio exterior de Chile. Pero el mismo Pedro de Valdivia, acto seguido, no demostró interés alguno en Valparaíso; le dio todas sus preferencias al puerto de Penco, en la bahía de Concepción, adonde ordenó que llegaran directamente los refuerzos del Perú, pasando por alto Valparaíso, lo que había de dar comienzo al auge político y comercial de esta ciudad del sur. Duró esta prepotencia comercial y política por más de dos siglos" —dice Benjamín Vicuña Mackenna— "por manera que mientras Penco era la corte y el emporio comercial de la colonia, Valparaíso no salía de su condición servil, reducido a un simple depósito veraniego de los productos de la tierra, oscuro suburbio de Santiago, o más propiamente de Quillota, bajo la dependencia de cuyo teniente corregidor se mantuvo durante más de ciento cincuenta años... Valparaíso es la hija legítima de la Independencia... El 'puerto de Santiago' (así era llamado domésticamente Valparaíso) nunca debió nada a España ni a los españoles", termina por sentenciar Vicuña Mackenna.

Y así es en efecto, pues a diez años de haberse fundado Santiago y a dieciséis de haberse realizado la primera operación portuaria en Valparaíso por el *Santiago*, en este puerto no había una sola casa habitación y ni un solo poblador español; hasta había desaparecido el asiento de indios changos. Tan sólo en 1553 se levantó una humilde capilla, y veinte años más tarde, en 1579, hay construidas diez modestas cabañas a su alrededor. Y, en cambio, ya están fundadas las ciudades de Santiago, La Serena, Concepción, Imperial, Valdivia y Villarrica.

Valparaíso no mereció entonces ni después un acta de fundación¹ porque, de hecho, no estaba ubicado geográficamente en el trayecto de la conquista del territorio. Así, pues, prácticamente no hay desarrollo de Valparaíso en el siglo XVI, y no es que careciera de un mínimo de tráfico marítimo. Cuando Francis Drake saquea Valparaíso, en diciembre de 1578, el botín es muy escaso por la pobreza del lugar, pero apresa un buque del navegante Hernando Lamero surto en el puerto. Más tarde, en 1594, el corsario inglés Richard Hawkins realiza otra acción similar, y en esta ocasión halla tres buques, que incendia. Justo al finalizar el siglo, en 1600, el corsario holandés Oliver van Noort fondea en Valparaíso, quema otras tres naves que halla en el surgidero y no se digna bajar a tierra por lo miserable que aprecia al lugar.

El tráfico marítimo en Valparaíso no era mucho, por cierto, y por entonces consistía en pequeñas barcas y goletas de cabotaje y en no más de dos buques anuales procedentes del Callao que arribaban en verano y zarpaban de regreso antes de despuntar el invierno. Lo principal del comercio exterior se realizaba entonces por Concepción (Penco Viejo) en el sur, y por la caleta Papudo, en la zona central.

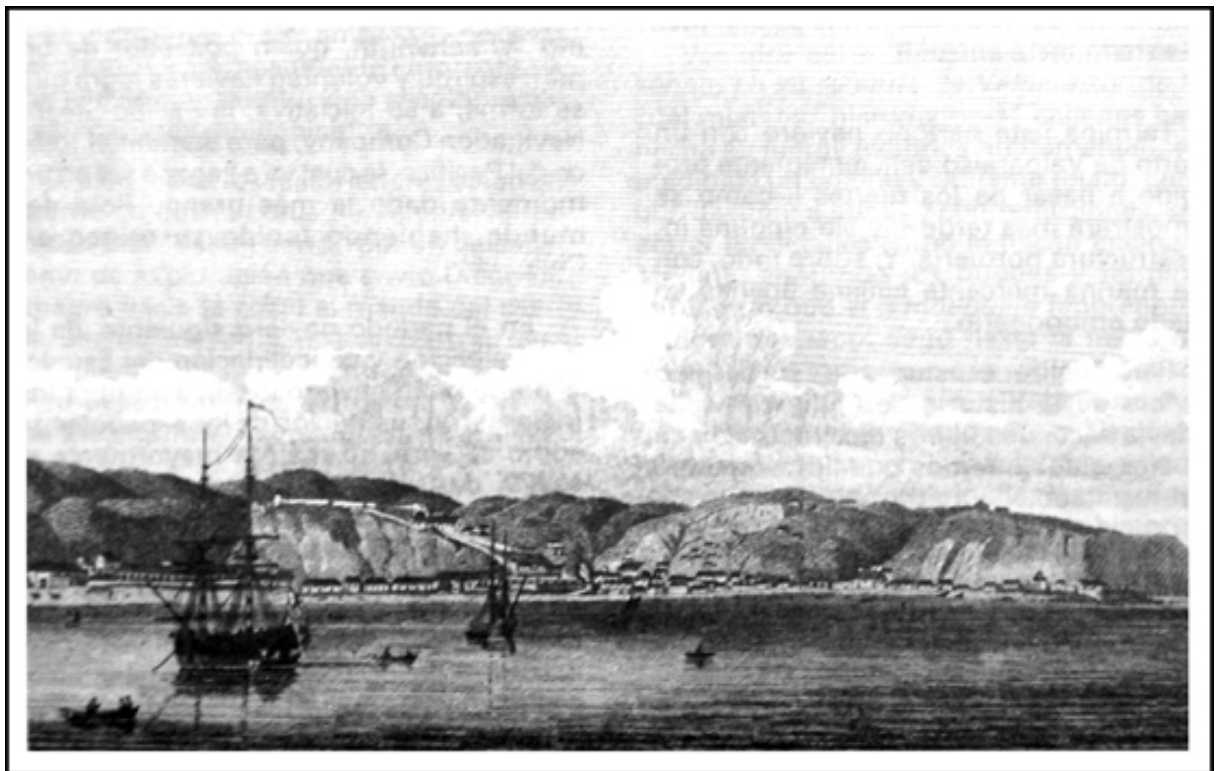
Durante el siguiente siglo XVII, Valparaíso progresa muy poco en su estructura y en su fisonomía comercial. En este tiempo, los navíos del Perú siguen llegando a Papudo para embarcar el sebo, los cordobanes y la jarcia de cáñamo, principales productos de exportación. Tan sólo a mitad del siglo Valparaíso empieza a exhibir las primeras "bodegas" y ve surgir bodegueros de cierta fortuna, entre los cuales destacan dos que se interesaron además por la actividad naviera, don Gaspar de los Reyes y don Pedro Cassao, ya nombrados.

¹ Se sostiene, con buena lógica, que Valparaíso fue fundada parcialmente por Almagro, y que por el regreso y muerte del adelantado se perdió toda memoria.

La característica fundamental que adquiere Valparaíso, no es comercial, sino, singularmente, la de una plaza fuerte en defensa de nada que no sea hacer de primera línea defensiva de Santiago o de protección a eventuales y muy raros buques en el surgidero. Es la temida acción de corsarios y piratas que usan la ruta del cabo de Hornos y comienzan a operar en el Pacífico, la que impulsa a las autoridades a artillar la bahía. Así, en 1624 agregan una batería a mayor altura sobre la batería de San Antonio—construida esta a ras de agua al finalizar el siglo anterior—destinada a proteger el surgidero. Y en 1692 se termina de construir la fortaleza del Castillo de San José, alrededor del cual se formará la futura ciudad. Principalmente por estas preocupaciones militares, *Valparaíso es declarado "plaza de guerra"* en 1632 y se le nombra Gobernador, segregándola del Corregimiento de Quillota. Constituye éste el primer acto de gobierno, de importancia administrativa, para el puerto.

El siglo XVIII muestra un progreso importante de Valparaíso como plaza comercial y puerto de atracción, que se provoca por dos hechos exteriores de trascendencia para las colonias del Pacífico, ocurridos al comenzar el siglo, derivadas de la Guerra de Sucesión del trono de España.

Según lo expresa Vicuña Mackenna, la Guerra de Sucesión "pesó directamente en las naciones que bordean el Pacífico y contribuyó a operar en ellas una mudanza profunda e inesperada"; los hechos causales fueron, uno, la paralización completa del tráfico de las "flotas" de Sevilla a Portobelo, por acción de los corsarios y piratas del Caribe, lo que significó la supresión de la ruta del istmo de Panamá, y segundo, la apertura del Mar del Sur a la libre navegación y comercio de las naves de registro francesas, las cuales comenzaron a llegar a Chile a comienzos del siglo. Pero es en el último año de la Guerra de Sucesión y de la paz de Utrecht (1713), que se hacen presente en masa los navíos de los comerciantes de Saint Malo, autorizados para comerciar con las colonias por Felipe V, en acuerdo con Luis XIV.



VALPARAISO ANTIGUO
LAMINA DEL "VIAJE DEL DESCUBRIMIENTO" POR BERN ANDERSON

Por esos días se registra la llegada casi simultánea a Valparaíso de cinco naves francesas, y ya en diciembre de ese año hay constancia que en la bahía de Concepción había "no menos de quince navíos con más de doscientos cincuenta cañones y dos mil seiscientos hombres de combate", la más grande armada habida hasta entonces en el Pacífico. "Tal fue el material" —observa Vicuña Mackenna— "que sirvió a la iniciativa y a la permanente fundación de aquella nueva carrera del cabo de Hornos, que debía transformar la existencia de Chile como pueblo mercantil. Valparaíso iba a ser en pocos años el Portobelo de la América".

Vino entonces el auge comercial de Valparaíso, pues la ruta del cabo de Hornos lo puso como puerto intermedio, de recalada obligada, de los buques que iban al Callao, de ida y de regreso. Pero este auge se debió, sobre todo, a que los productos de importación europeos llegaron principalmente por el comercio ilegal del contrabando, y obteniéndose por un precio cinco veces menor, y, a su vez, a que los productos de exportación pudieron ser vendidos a un valor tres veces más alto. Y a este comercio se vino a agregar, además, la mayor exportación de trigo al Perú, que cobrara tanto incremento en este siglo, como ya se ha comentado, y que llevó a su máxima importancia el negocio de las bodegas y de los bodegueros de Valparaíso.

Como consecuencia, en 1765, Valparaíso había crecido hasta tener 4.000 habitantes y 300 construcciones de casas y bodegas. Sin embargo, al elegirse la primera Junta Nacional de Gobierno, en 1810, o sea, casi medio siglo más tarde, e iniciarse el siguiente período naviero de Chile, Valparaíso había aumentado su población a 5.000 habitantes solamente y era superado por Concepción (6.000), Talca (6.000), La Serena (7.000) y, lógicamente, por Santiago, que llegaba a los 36.000 Habitantes. Chile entero tenía entonces una población de 800.000 almas, distribuidas un 30% en zonas urbanas de ciudades y villas, y un 70% en los campos y minas.

Y nada se había construido en Valparaíso, en cuanto a infraestructura portuaria.

Algunas conclusiones

Al final de cuentas, la verdad era que el gran incremento habido en el comercio marítimo de Chile en el siglo XVIII, con la apertura del comercio exterior, si bien había significado algunos adelantos en la ciudad de Valparaíso y en sus actividades comerciales, este tráfico no tuvo iguales consecuencias en el desarrollo de las actividades armadoras propias del país. Más bien, las habría ahogado, pues el comercio de importación había sido absorbido íntegro por los comerciantes-armadores de Saint Malo; y el comercio de exportación (constituido fundamentalmente por el trigo) había sido copado por los navieros del Callao.

Por otra parte, el comercio directo con Europa, realizado por los navíos franceses en forma ilegal en su mayor parte, tuvo el efecto negativo adicional de provocar un sobreendeudamiento de los hombres pudientes de la época y un sobreabastecimiento del país en artículos suntuarios. En definitiva, la apertura del comercio en la forma como se realizó fue una espada de doble filo que no contribuyó a la generación de capitales chilenos ni benefició a la marina mercante de Chile, que se mantuvo en estado incipiente.

Termina este período naviero con un puerto de Valparaíso deficientemente protegido a pesar de los fuertes —como se demostrará más tarde— y sin ninguna infraestructura portuaria. Y, sobre todo, con una marina mercante chilena apenas en estado embrionario.

Para finalizar el estudio de este período naviero de la historia de Chile, conviene todavía hacer una última recapitación de los elementos internos que llevaron a tan mal resultado.

Los factores naturales, políticos y económicos que crearon un medio adverso al desarrollo de una marina mercante propia de la Capitanía General y Gobernación de Chile, que se muestran en toda su evidencia en este período, fueron la "configuración geográfica del país; el carácter esencialmente terrestre dado a la realización del descubrimiento y conquista de Chile; la pobreza y escaso desarrollo inicial de la región; los altos riesgos de la navegación marítima en la costa chilena; la superioridad comercial y de recursos de los comerciantes y navieros extranjeros, y, por último, la dependencia política, económica y administrativa del virreinato del Perú.

Pero, sobre todo, influyó decisivamente un factor psicológico fundamental: *la falta de conciencia y voluntad marítima* de los conquistadores y colonizadores que vinieron a Chile.

De haber ésta existido, habría permitido, sin duda, superar cuanto hubo de adverso a la formación de una marina mercante propia del país. Esta posibilidad concreta fue demostrada, primeramente, por los dos destacados pioneros de la actividad naviera en los primeros años de la Conquista: Antonio Núñez de Fonseca y Juan de Avalos Jufre, y la van a confirmar más tarde los primeros gobernantes de Chile, al construir de la nada, en medio de la pobreza nacional, la Primera Escuadra que dio a la naciente nación el dominio del Pacífico americano, y luego la Expedición Libertadora, que terminó con el virreinato del Perú y con la dominación española. Y, más tarde todavía, va a demostrar lo mismo Guillermo Wheelwright, quien poseedor de un gran espíritu y voluntad navieras logra que se forme, a su iniciativa, la Pacific Steam Navigation Company, para atender el tráfico del Pacífico, la cual va a llegar a ser en un momento dado la más grande flota del mundo, habiendo tenido su origen en Chile.

En el período naviero siguiente, de la emancipación y consolidación del Estado, el predominio naviero lo van a adquirir los ingleses, en sustitución de los españoles, y como se verá, no mejora mayormente el estado de la marina mercante chilena, si bien Valparaíso logra importantes progresos comerciales, aunque todavía no portuarios. El último período naviero, el nacional, es el que, en definitiva, empieza a demostrar las verdaderas perspectivas y realizaciones de los armadores de Valparaíso, en beneficio de la marina mercante chilena y en respuesta al ser natural marítimo del país; y es en este mismo período que se alcanza la culminación del auge de Valparaíso como ciudad comercial y puerto.