

PROGRESO PARA VALPARAISO

Roberto Hernández Ponce

Presentación

Francisco Javier Rosales Larraín nació en Santiago (1799). Sus padres fueron Juan Enrique Rosales y Rosario Larraín Salas. Como hijo de un vocal de la Junta del 18 de septiembre de 1810 y a su vez miembro del grupo familiar llamado "Los Ochocientos", el joven Rosales vivió la experiencia patriótica y separatista con intensidad. Se comprometió con el servicio de la república y le correspondió una importante y prolongada misión diplomática en Londres, en París y ante la Santa Sede.

La Misión Rosales, como antes las de Antonio José de Irisarri, Mariano Egaña y Miguel de la Barra, fue una multifacética representación que, junto con cumplir las formalidades diplomáticas, exploró el campo de las inversiones, de la adopción de novedosos inventos y que —admirado por el desarrollo europeo— procuró comunicar a su patria los logros de ese mundo lleno de esperanzas para el progreso de la Humanidad.

Las tareas de Rosales se extendieron desde 1837 hasta 1867. En su misión, aun inédita¹, se ocupó de las más diversas materias, y como una apreciación general de su gestión podemos decir que fue exitosa y ejemplar. Como Encargado de Negocios ante la Santa Sede logró el reconocimiento de la independencia de Chile por el Papa (13 de abril del 840), así como el establecimiento del obispado de Santiago, independiente del de Lima, y la creación de los de la Serena y Ancud. También, Rosales con trató la construcción de un buque de guerra para la armada nacional.

Nuestro diplomático fue un optimista patriota que, con singular entusiasmo, quiso para Chile todo cuanto le parecía progreso². Envío planos para construir un teatro, primera iniciativa para instalar el Teatro Municipal de Santiago. También envió planos para un matadero hasta con el cálculo y proyecciones de su rendimiento económico. En esta atmósfera de asimilación, adaptación y adopción de novedades, se inscribe el documento que transcribiremos, que permanecía inédito. Está dirigido a Ramón Luis Irarrázaval Alcalde, entonces ministro de Relaciones Exteriores; en él propone instalar en Valparaíso "*un camino de fierro naval*". Ponemos a consideración de los técnicos la exacta comprensión del mecanismo de tierra cuyas bondades Rosales oponía a un "*dique flotante*". Como en otras ocasiones, también señalaba las perspectivas económicas.

Estas ideas y proyectos eran formulados en 1841, cuando Valparaíso ascendía vertiginosamente en todos los aspectos de su vida. En 1842, William Wheelwright concebirá la construcción del ferrocarril de Valparaíso a Santiago, imperiosa necesidad para que el continente fuera penetrado por la fuerza creadora que emergía del Pacífico y su creciente comercio. La proposición de Rosales llegó en los primeros meses de iniciada la gestión

¹ El Archivo Nacional cautela numerosos documentos que hemos leído no sin sorpresa y admiración por su autor, que de paso en Londres tomó contacto con el embajador de España, intentando un acercamiento para el reconocimiento de nuestra independencia, que no prosperó.

² En 1839 desembarcó en Valparaíso un grupo de músicos y cantantes especialmente contratados por el gobierno para "mejorar" los servicios litúrgicos de la catedral, Rosales los escogió y señaló a Enrique Lanza, el maestro de capilla, como capacitado para dirigir un "conservatorio de música".

gubernamental del presidente Manuel Bulnes y del retorno de Manuel Rengifo Cárdenas al Ministerio de Hacienda.

La acción de Rengifo se caracterizó por el impulso que dio al comercio, que tuvo por eje y centro vital a Valparaíso. Estimamos que el interés de Rengifo por Valparaíso no ha sido oportuna y proporcionalmente destacado.

La Ley de Navegación de 28 de Julio de 1836 sólo puso unas bases jurídicas que encausaron la imaginación creadora de gobernantes y comerciantes. Contribuyó a perfeccionarla el Reglamento de Aduanas para el Comercio de Internación y Tránsito, de 2 de junio de 1842, que Rengifo redactó luego de investigar personalmente en Valparaíso el funcionamiento de las oficinas y sostener numerosas charlas informativas con los funcionarios y los comerciantes.

La carta de Rosales que ahora publicamos pasó a manos de Ramón Rengifo, pues el ministro Irarrázaval enfermó, y desde el 17 de diciembre de 1841 hasta el 12 de agosto de 1842 lo subrogó el Oficial Mayor del Ministerio del Interior, que era hermano de don Manuel. No dudamos que el novedoso tema propuesto por Rosales desde París, fue considerado y analizado por los Rengifo durante el año cuarenta y dos, cuando la preocupación del ministro de Hacienda se concentró en el régimen aduanero y visitó Valparaíso.

Las preocupaciones del ministro y los objetivos que se había propuesto para la economía nacional tenían como un núcleo ineludible a Valparaíso, que también ocupaba un papel central en el pensamiento de Rosales, como lo demostró en otra extensa comunicación fechada en París el 10 de noviembre de 1845, y que esperamos transcribir en otra oportunidad. Allí calificaba de "*vital importancia*" la "*prosperidad de la marina mercante nacional*".

El documento de Rosales, la política de Rengifo y los proyectos empresariales de Wheelwright confluían en un solo objetivo: hacer de Valparaíso un puerto principal en el Pacífico, y para no perder ese anhelado rango debía contar con los recursos más modernos.

El documento³

París, Diciembre 11 de 1841.

Señor Ministro:

En mi oficio N° 194 hablé a V.S. sobre el proyecto de establecer en Valparaíso un camino de fierro naval para poder sacar los buques del mar y carenarlos sobre el mismo camino de fierro; desde entonces he obtenido de Inglaterra la noticia que acompaño a V.S. sobre el costo que tendría en Inglaterra un camino sobre el cual se podría colocar una fragata tan grande como la "Chile", y sin los gastos de albañiles y carpinteros costaría de £ 6.342 a 7.552, y tomando todos los demás gastos que sería preciso hacer tal cual los presenta el que da la noticia, había que gastar hasta dejar el camino en estado de funcionar, una suma total de £ 14.652, es decir, de 73 a 75.000 \$. Presumo que en caso de hacer en Inglaterra la compra de todos los artículos que se necesitan para esa obra, se podría obtener una disminución de 1.500 £, lo cual haría que el costo total fuese sólo de \$ 65,000.

He mandado sacar en Burdeos un diseño del camino de fierro de Chagneau al momento de funcionar, y lo mando a usted actualmente. Este diseño me ha costado £ 150, que sólo cargan en cuenta al Gobierno si V.S. me autoriza para hacerlo⁴.

³ Archivo Nacional, Ministerio de Relaciones Exteriores, Año 1836-1841, volumen 40.

El Almirante francés, Mr. du Petit Thonar, que sale de Brest y que va a mandar la estación francesa en el Pacífico, me ha aprobado altamente esa idea y me ha prometido dar al Gobierno toda clase de explicaciones sobre las ventajas que resultarían para el puerto de Valparaíso de la construcción sin demora de un camino de fierro. Los conocimientos de este distinguido oficial superior, unidos a los de los otros jefes de las estaciones inglesas y americanas, pueden ser de grande auxilio al Gobierno, en caso que se determine a poner en planta ese proyecto.

De Inglaterra se mandarían las máquinas y demás artículos de fierro, e igualmente un ingeniero que se contrataría expresamente para que dirigiese en Valparaíso la obra del plan indicado, hasta dejar corriente y funcionando el camino.

Los diques flotantes de que habla la noticia inglesa, me dicen que no convendrían de ningún modo en Valparaíso.

Dije algo a Viel en mi oficio N°. 194 sobre los derechos de tonelaje, y para dar a V.S. una idea de los que se pagan en los puertos de Francia le copio la siguiente noticia que me han mandado de Burdeos.

Derechos de tonelaje

| | | |
|--------|---------------------------------|-----------|
| Buques | americanos por tonelada |f 5 |
| | ingleses |3.75 |
| | Id. Viniendo de Inglaterra..... | 1 |
| | De todas las otras naciones ... | 3.75 |

Pilotajes

De la mar a Burdeos 3 pilotajes (cada pilotaje importa)

Buques

| | | |
|------------|---|-----------------------------------|
| Españoles | } | Calando menos de 10 pies f 27,50 |
| Ingleses | | de 10 ½ pies a 12 f 2,75 por pies |
| Americanos | | de 14 a 12 ½ f 3,50 por pies |
| Brasileros | | |
| Mexicanos | | |

Buques de otra nación calando menos de 10 pies f 40 p. pilotaje:

de 10 ½ a 12 pies f 4 por pie

de 12 ½ pies y más 5 por pie

Corretaje de expedición 1 f 50 por tonelada. Estos gastos se pagan cada vez que un buque entra en un puerto, sin consideración a que haga dos o tres viajes en el mismo año

De este modo es que los derechos de los puertos de mar producen sumas considerables que se aplican a las construcciones y a las mejoras de los mismos puertos.

Dios guarde a V.S. muchos años.

(Fdo.) Francisco Xavier Rosales

Señor Ministro de Relaciones Exteriores de Chile.

⁴ El diseño no está en el archivo consultado.