

# VALPARAÍSO Y LOS ARMADORES CHILENOS\*

Asociación Nacional de Armadores

## PERÍODO NAVIERO DE LA EMANCIPACIÓN Y CONSOLIDACIÓN DEL ESTADO

### Características del período

Esta segunda etapa del desarrollo naviero chileno se extiende cronológicamente desde 1811 a 1870. Corresponde al período de emancipación de la Corona de España y de la consolidación del Estado nacional chileno. Paralelamente, desde el punto de vista naviero, constituye un ciclo de desarrollo marítimo definitivamente diferenciado del anterior del Virreinato y del período nacional que le sigue, y se enmarca entre varios hechos y circunstancias iniciales y finales, que conviene señalar de partida para entrar a comprender el complejo medio en que debió crearse y desarrollarse la marina mercante chilena.

Para comenzar, el período se inicia con la *Ley de Comercio y Navegación de 1811* y la Ordenanza de Aduanas respectiva, que abre los cuatro puertos más importantes de Chile de entonces (Valdivia, Talcahuano, Valparaíso y Coquimbo) al *comercio libre con naciones extranjeras* neutrales o amigas o aliadas de España. Pero lo hace con algunas prohibiciones de importación en favor de la industria y de los comerciantes nacionales, y de otras medidas muy definidas y directas para proteger y fomentar una marina comercial propia del país. Esta ley es reglamentada en 1813 con el *Reglamento de Apertura y Fomento del Comercio y Navegación*, de marzo de ese año. Interesa destacar que ambas legislaciones establecen sin excepción el privilegio del monopolio del cabotaje para los buques mercantes de bandera chilena y, además, algunos beneficios aduaneros.

El período finaliza con la puesta en vigencia de la *Ordenanza de Aduanas de 1864*, que instauro la total participación de los buques extranjeros en el transporte del comercio exterior y del cabotaje, en completa igualdad con los buques de bandera chilena, suprimiendo toda disposición de protección y fomento tanto de la industrial nacional como de la marina mercante.

Este período, pues, se realiza en un medio de libertad de comercio con el extranjero, en contraste con el período del Virreinato, anterior, pero entre dos hitos jurídicos que responden a dos políticas económicas y marítimas contradictorias, enteramente opuestas en su concepción.

Ello, en cuanto al medio legal. Pero existen a lo menos siete circunstancias más que marcan los inicios y los finales del período, y en cierta medida lo caracterizan. En efecto, el período naviero en cuestión transcurre entre:

- Las guerras de la Independencia y de la liberación del Perú, que comprometieron todos los recursos del país y los planes del gobierno de Chile; y la guerra con España de 1865, que prácticamente hizo desaparecer la marina mercante nacional desarrollada hasta entonces.
- El período de auge de la economía mundial, que predominó desde los comienzos de este ciclo naviero, gracias al cual Chile pudo efectuar un gran desarrollo agrícola y minero

---

\* Segunda parte de este artículo, iniciado en la edición N° 3/1986, mayo-junio.

interno, y Valparaíso obtener su mayor prosperidad y la depresión prolongada de la economía mundial que se inicia en 1870.

- La situación inicial de propiedad particular individual de los buques mercantes, y el surgimiento de las sociedades anónimas navieras en la década de los años 60, que permitió la formación de grandes capitales.

- El cabotaje nacional, que fue tomado casi como único empeño por los armadores nacionales, y excepcionalmente una participación escasa y esporádica en el tráfico de ultramar dominado por armadores extranjeros y los intentos de incursión regular en líneas de comercio exterior que inician nuevas compañías navieras nacionales a partir de 1872.

El hecho de que los buques mercantes son tomados en buena parte del período como un simple complemento de transporte de casas comerciales o industrias; y las empresas navieras de servicio, de comercio invisible, que nacen al finalizar el período.

- La marina de comercio a vela, que predomina en las primeras cuatro décadas del período; y la marina comercial mixta, a vapor y a vela, que empieza a constituirse en la década de los años 60.

- La marina mercante nacional, de sólo tres buques con que comienza el Chile independiente, que llega a tener registrados 272 buques en 1864; y su reducción a sólo 16 naves como consecuencia de la guerra con España de 1865, lo que lleva a iniciar un nuevo proceso de recreación de la marina comercial a partir de 1870, cuya recuperación en tonelaje demora veinte años.

Todos estos hechos y circunstancias delimitan este período naviero y lo hacen constituir un ciclo específico diferenciado en la historia de la marina mercante chilena. Pero, además, hay otros hechos en este lapso que tienen gran influencia en el desenvolvimiento naviero del país, que superan los efectos pensados de las leyes marítimas aprobadas, provocan cambios sustanciales en la conformación de las líneas de comunicaciones marítimas comerciales del país y, en definitiva, un desarrollo irregular de su marina mercante y de los armadores, que no marcha paralelo al desarrollo económico de la nación. Estos hechos son las guerras, que ya se ha mencionado, el *descubrimiento de oro en California*, la *construcción del ferrocarril del istmo de Panamá*, la introducción de la *navegación a vapor* en el mundo, y la creación legal de las *sociedades anónimas* en Chile. Este último hecho, sobre todo, fue decisivo para el "despegue" y para darle capacidad competitiva interna y externa a nuestra marina mercante, no habiendo sido hasta ahora suficientemente destacado.

## **El desarrollo de Valparaíso**

"Valparaíso es la hija legítima de la independencia", como lo expresa acertadamente Diego Barros Arana. En efecto, es en este período naviero de la emancipación y consolidación del Estado de Chile donde Valparaíso cobra su verdadera importancia como sede principal de los armadores y de la actividad marítima de Chile y llega a constituirse en la principal plaza comercial internacional de la costa del Pacífico, condición que le fue arrebatada por el puerto de San Francisco, luego de la fiebre del oro de California, que no vuelve a recuperar ya más por varias causas externas e internas del país, pero sobre todo por su situación geográfica excéntrica de las grandes rutas marítimas, transformadas por la transitabilidad dada a los dos más importantes istmos del mundo: el de Suez y el de Panamá.

Como haya sido, Valparaíso requiere ser visto en su doble aspecto: portuario y comercial, para entender su desarrollo.

Como surgidero, Valparaíso no experimenta progreso; no se realizan obras de abrigo y los buques en él fondeados continúan expuestos a las inclemencias del invierno, sin reparo ni seguridad alguna. Es significativo de esta situación y notablemente memorable el temporal experimentado en este puerto los días 8, 9 y 10 de junio de 1823. Según lo consigna el comandante Francisco Vidal Gormaz en su libro *Naufragios ocurridos en las costas chilenas*, en esos tres días, "...de los sesenta y un buques surtos en la rada de Valparaíso, 20 fueron destrozados en tierra; los demás sufrieron averías más o menos graves, no quedando en el puerto ninguna embarcación menor que no fuese destruida por el mar o echada a pique".

Paradójicamente, estos mismos temporales van a dar origen al primer muelle construido en el puerto de Valparaíso, y va a ser la primera *Esmeralda* —la de la muerte del comandante O'Brien, capturada después por Cochrane en su famosa acción en el puerto del Callao— la que va a dar la idea y a servir de base para un muelle. En el mes de junio de 1825, la *Esmeralda* (o *Valdivia*, de Cochrane) se encontraba fondeada en calidad de pontón en el puerto de Valparaíso, con la fragata *Independencia* a su costado, cuando se desencadenó un fuerte temporal del norte. Para evitar daños a esta fragata se sacrificó a la *Esmeralda* largándole sus amarras y dejándola que se fuera a varar en la costa, en un sitio frente a la casucha de tablas del Resguardo de Aduanas de entonces, lugar que vendría a corresponder ahora, más o menos, al costado poniente de la plaza Sotomayor, a la misma altura del actual muelle Prat. El Gobernador de la plaza —según versión de don Benjamín Vicuña Mackenna— dispuso que fuese arrastrada un poco más afuera de la playa, lastrada luego y dejada como muelle. Por entonces, los embarques y desembarques eran realizados por jornaleros que cargaban y descargaban las lanchas con el agua a la cintura y a veces hasta el pecho. Don Diego Portales, una de cuyas actividades era la de armador en Valparaíso, se preocupó mucho por remediar esta situación. Pero sólo en 1830, siendo él y Rengifo ministros del gobierno, logró que fuera construido el segundo muelle, sin duda en la misma ubicación y sirviendo de base la obra anterior del casco de la *Esmeralda*. La construcción de este muelle propiamente tal fue encomendada y realizada por el capitán norteamericano Pablo Délano, vecindado en Chile, quien hiciera venir a sus dos hijos desde los Estados Unidos, una de los cuales, Guillermo G. Délano, llegó a ser más tarde, en 1864, el mayor armador en Concepción, con la propiedad de cinco buques.

Después de este segundo muelle no hay registro de otras obras de esta naturaleza en el resto de este período naviero, aun cuando subsistió la preocupación por nuevas instalaciones, pues en 1861 el ingeniero Ramón Salazar presenta el primer proyecto sobre obras portuarias en Valparaíso.

En definitiva, el progreso portuario de Valparaíso fue muy pobre y no guarda relación con el auge marítimo que experimenta en el mismo período.

En cambio, es extraordinario el desarrollo poblacional y comercial de la ciudad, motivado por el tráfico marítimo, dándole a Valparaíso no sólo renombre mundial sino importancia internacional y nacional como puerto base de grandes operaciones navieras.

La base fundamental de su auge comercial internacional, que duró más de un cuarto de siglo, fueron los *Almacenes de Depósito francos* que creara el Senado consulto el 9 de octubre de 1820, siguiendo una idea original del Director Supremo Bernardo O'Higgins.

Como los destaca Encina, son importantes de transcribir algunos párrafos salientes de esa resolución: "... se erige el puerto de Valparaíso en *entrepuerto general del Pacífico*, para que puedan arribar, andar y surgir libremente en él todos los buques extranjeros de entrada y de retorno, que comerciaren con los países comprendidos de Chile a California"... "Se erige en Valparaíso un *almacén franco de cuenta del Estado* para que en él depositen los buques extranjeros de tránsito sus mercaderías de entrada y de retorno exterior por mar..."

Estos almacenes, sin embargo, van a dar sus verdaderos frutos sólo diez años más tarde, en el gobierno de Prieto, bajo el impulso de su ministro Rengifo. En el intertanto, en los gobiernos de 1823 a 1830, los almacenes en cuestión sólo sirvieron para hacer fructificar el contrabando a través de ellos. Corregidos estos vicios y sirviendo de depósito de las mercaderías europeas y asiáticas que luego eran reembarcadas para ser comercializadas en los países de la costa del Pacífico, Valparaíso pasó a ser por más de 25 años un emporio comercial único, predominante en toda esta zona, sin ningún otro puerto que lo emulara, ni siquiera el Callao y Lima, que habían sido preeminentes en el período del Virreinato.

No hay cifras económicas que sirvan para mostrar adecuadamente este progreso histórico del puerto y ciudad de Valparaíso. Pero el crecimiento poblacional y el incremento del movimiento marítimo lo demuestran muy claramente. Puede apreciarse en los cuadros siguientes:

Cuadro 1  
INCREMENTO DE POBLACIÓN

Año	Habitantes
1810	5.500
1822	16.000
1835	24.300
1842	40.000
1854	52.413
1865	70.438

Fuentes:

*Historia de Chile*, Francisco A. Encina.

*Historia de Chile*, Diego Barros Arana.

Cuadro 2  
NÚMERO DE BUQUES FONDEADOS  
DIARIAMENTE EN EL PUERTO

Año	Nº Buques	Observaciones
1817	6	En noviembre <sup>1</sup>
1818	17	El 21 de abril <sup>1</sup>
1837	45	Promedio anual <sup>2</sup>
1861	25	Se desconoce <sup>3</sup>
1863	61	El 1º de enero <sup>4</sup>
1864	71	El 1º de enero <sup>5</sup>

<sup>1</sup> *Sketches of Buenos Aires and Chile*, Samuel Haig.

<sup>2</sup> Ediciones de *El Mercurio* de Valparaíso, de 1837. De los 45 buques: 20 extranjeros, 25 nacionales.

<sup>3</sup> Fotografía "Rada de Valparaíso", de William L. Oliver, Todos los buques son de tres y dos palos.

<sup>4</sup> Revista quincenal *El Mercurio del Vapor*, de 1. Feb. 1863.

<sup>5</sup> Id. anterior de 1. Feb. 1864. De los 71 buques: 33 chilenos, 38 extranjeros. (22 de estos británicos).

Cuadro 3

NUMERO DE BUQUES ENTRADOS EN EL AÑO A VALPARAISO

Año	Número	Tonelaje	Observaciones
1819	128	--	1
1821	137	--	1
1827	262	48.788	1
1835	323	--	2 Cifra promedio
a 1837			
1852	1.000	333.000	3 Cifras promedio
a 1860			
1863	977	305.180	4

Fuentes:

1 Capitán de Puerto de Valparaíso, David R. Maffet.

2 Informe Gobernación Marítima. Archivo Nacional.

3 *El Libro de Valparaíso* (1536-1946), Luis Aguirre E.

4 Revista *El Mercurio del Vapor*, 1. Feb.1864



VISTA DEL PUERTO DE VALPARAISO, 1872

Copyright, Google y  
WIKIMEDIA COMMONS

En verdad, no se requiere de más datos estadísticos marítimos para comprender cómo en la década de los años 50 Valparaíso pudo merecer ser llamado "El Puerto de las Cien Velas", con toda justificación.

El gran auge comercial y marítimo de Valparaíso se debió —como ya se ha dicho— al comercio libre con todas las naciones autorizado luego de la independencia; a una situación de prosperidad económica mundial; a los almacenes de depósito francos establecidos por el Estado de Chile en este puerto; a que el país se hallaba con sus recursos mineros prácticamente vírgenes y empezaron a ser explotados; y, finalmente, a la apertura extraordinaria de grandes mercados de trigo y harina en California y Australia.

Este conjunto de circunstancias favorables no hubiesen fructificado, no obstante, si no hubiese existido la acción de un pequeño núcleo de hombres y de sociedades comerciales, constituidos por comerciantes extranjeros radicados desde los primeros años del período en Valparaíso, quienes advirtieron desde el primer momento la importancia del comercio exterior marítimo y asumieron el rol de importadores-exportadores. Valparaíso, a través de esta gente en contacto directo con el mar, hizo de gran motor de la economía de Chile. Estos hombres de empresa fueron casi todos extranjeros, en su mayoría ingleses; en todo caso provenientes de naciones con gran tradición marítima y comercial. Se avocindaron en Chile y varios se establecieron de por vida, formando familias chilenas, cuyos descendientes continuaron esta obra, siendo esta nueva generación la que ya había asumido esta misión al finalizar este período naviero. Así, pues, el surco inicial fue abierto por extranjeros y no por criollos chilenos.

El historiador Encina, al resumir la década de los años 20, que vio llegar a esos hombres de negocios a Chile, explica expresivamente lo ocurrido. "Pronto los comerciantes criollos" —escribe Encina— "vencidos por el capital, la perseverancia y las superiores aptitudes (cabría agregar las mayores conexiones con el exterior) de los comerciantes ingleses, americanos, franceses y demás extranjeros, *les abandonaron el comercio exterior marítimo*, casi sin lucha. El aprovisionamiento del ejército y de la armada, y el corso, les ofrecieron refugios pasajeros... Al término del período, Portales, Rengifo, Solar, Cea y otros

comerciantes chilenos mayoristas estaban arruinados o habían hecho quiebra... Hacia 1830, los chilenos y los argentinos habían desaparecido del alto comercio internacional marítimo y cedían rápidamente la plaza al extranjero en el comercio interior mayorista o de distribución”.

Recientemente, el profesor Eduardo Cavieres F., del Instituto de Historia de la Universidad Católica de Valparaíso, ha corroborado esta apreciación de Encina. "Hacia 1830" —escribe— "el tráfico marítimo de Valparaíso alcanzaba a cerca de 500 barcos, y de 48 casas de comercio importantes girando en el ramo de consignación y despacho de mercaderías, cuatro de ellas controlaban cerca del 40% del tráfico total: Gibbs y Cía., Sewell Patrickson y Cía., Alsop y Cía., y Lebris Bertheaume y Cía. Mientras las dos primeras cubrían la ruta entre Valparaíso y los puertos ingleses a través de puntos intermedios, Alsop y Cía. realizaba el tráfico hacia y desde los Estados Unidos, especialmente con Nueva York Y Baltimore, y Lebris Bertheaume controlaba parte importante del comercio con Francia a través de su casa principal ubicada en Burdeos. Todos mantenían fuertes lazos comerciales con los puertos peruanos y crearon un verdadero eje comercial entre Valparaíso y el Callao. Igualmente importantes fueron las casas de Lezica Hermanos, Solly Ireland y Cía., Dubern Rejo y Cía., que operaban a través de los principales puertos de Sudamérica, conectándose a casas francesas y españolas. La casa de Huth Gruning mantenía permanentes comunicaciones con Callao, Baltimore, Hamburgo, Londres y Liverpool, mientras que las casas de Thomas Eduardo Brown, Dickson Price y Wyllie Miller y Cía. cubrían la ruta Valparaíso, Callao, Liverpool. Finalmente, en estos ejemplos, Doustern Serruys y Cía. fue importante en sus negocios con Amsterdam y Amberes”<sup>1</sup>

Todavía habría que agregar en esta misma época pionera los nombres de Felipe Santiago del Solar, Antonio Ramos, Francisco Alvarez, Pedro Alessandri y otros extranjeros de esta primera generación que tuvieron casas importadoras-exportadoras y de distribución mayorista, quienes además, ejercieron de armadores de buques nacionales.

Esta situación se mantiene hasta fines del período, aunque con algunos cambios de nombres al pasar los años.

En definitiva, los dos grandes factores dinámicos del desarrollo económico chileno y del propio Valparaíso que pasó a ser sin disputa la capital naviera del país, fueron el *comercio exterior marítimo* y los *comerciantes residentes* en este puerto.

## **El desarrollo y participación de la marina mercante nacional**

En la situación explicada, dominado el comercio exterior marítimo por los comerciantes y armadores extranjeros, la marina mercante nacional vio constreñidas sus posibilidades de acción y de desarrollo al cabotaje y exteriormente, a lo más, a viajes un tanto irregulares a Callao y Guayaquil y puertos intermedios. Las aventuras a Europa y los Estados Unidos y hacia el extremo oriente fueron excepcionales en el tiempo, circunstanciales en todo caso, no como para constituir una base segura de desarrollo naviero. Algunas informaciones estadísticas, dentro de las muy precarias de la época, pueden servir para formarse un concepto de cómo evolucionó nuestra marina mercante en este período. Hay que hacer, sí, la salvedad de que la clasificación de "nacional" o el derecho

---

<sup>1</sup> Tomado de "Estructura y funcionamiento de las sociedades comerciales de Valparaíso, durante el siglo XIX (1820-1880)", investigación del profesor de Historia Eduardo Cavieres F., publicado en Cuadernos de Historia, 4 de Julio de 1984, del Departamento de Ciencias Históricas de la Universidad de Chile.

a exhibir la bandera chilena, de un buque registrado en Chile o con Patente de Navegación otorgada por Chile, fue variable, burlándose a menudo las exigencias legales.

En todo caso, fue diferente, mucho más flexible y acomodaticio que el concepto actual. Hoy, por ejemplo, parecería inconcebible lo anotado en la memoria anual correspondiente a 1858, del Gobernador Marítimo de Chiloé, el entonces Capitán de Fragata Miguel Hurtado: "Se puede decir que en la actualidad sólo la barca 'María Oresqui' es un buque nacional en todas sus partes, pues tanto el dueño, como el capitán, el piloto y el pilotín son chilenos". Esta observación, unida al hecho de que en ese año 1858 se registran 267 buques en la marina mercante nacional, cifra de las más altas alcanzadas al promediar el siglo momento de su mayor grandeza, pone de manifiesto la extensión dada a la clasificación "nacional".

El cuadro N° 4, aunque incompleto y vacío de datos estadísticos en los tres primeros decenios de todos modos, si se le antepone la legislación cambiante dictada en este período naviero y los hechos externos mencionados al comienzo, permite obtener a lo menos, dos conclusiones verosímiles útiles:

1. *La legislación de fomento y protección de la marina mercante nacional* dictada en 1813, estableciendo el monopolio nacional del cabotaje, si bien no surtió efectos en los primeros años por causa de la guerra de la independencia, sí que produce efectos favorables al incremento de buques nacionales cada vez que esta legislación proteccionista es reafirmada, como se ve claramente en los años 1823, 1834 y 1836. Especialmente la Ley de Cabotaje del 22 de octubre de 1835, reglamentada en diciembre de ese mismo año —que definió claramente el tráfico de cabotaje, declaró la exención absoluta de derechos, impuestos y gabelas para este comercio, y estableció "definitivamente" la reserva nacional del cabotaje— dio un impulso muy claro a los armadores nacionales, puesto que en menos de diez años, en 1844, habían duplicado el número de buques, llegando a 101 con 16.000 toneladas.

2. *El oro de California*, su descubrimiento y la fiebre subsiguiente de contornos mundiales, seguido del gran mercado que se abrió en esa región, estableció tal demanda de transportes marítimos, aprovechada por los armadores residentes en Chile y muchos otros improvisados, que significó un salto espectacular en el número de buques registrados en la marina mercante de Chile, los cuales se duplicaron en menos de cuatro años (1848 a 1852).

Coincidente casi con empezar a agotarse para Chile el mercado de California (1854), se le abrió un gran mercado de trigo con Australia, que fue especialmente grande los años 1855 y 1856, empezando a decaer rápidamente por la propia producción de ese país. Pero fue suficiente para que nuestra marina mercante llegara a su situación de mayor desarrollo.

Por esas dos causas externas de gran demanda de transporte marítimo e incremento de las exportaciones chilenas, su marina mercante sobrepasó los 260 buques y las 60.000 toneladas, situación que mantuvo por diez años sin grandes variaciones, hasta 1866, en que por causa de la Guerra con España sus buques fueron incorporados a otras marinas y su recuperación posterior demoró veinte años, con una legislación que abrió totalmente el cabotaje a las naves extranjeras.

Para conocer el detalle interno de la marina mercante de Chile al finalizar el período, el año más representativo es el de 1864, en el cual llegó a tener la más alta cifra de buques de toda su historia. Un informe oficial de la Secretaría de Marina sobre el estado de fuerza de la marina mercante al 1° de junio de 1864, permite dar una información muy expresiva de su conformación.

Cuadro 4  
EVOLUCION CUANTITATIVA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

Año	Pat. Naveg. Otorgadas	Cantidad buques	Tonelaje	observaciones
1818	1			
1819	12			
1820	4			Cabotaje por extranjeros al norte.
1821	15			
1822	17			
1823	33			Se restablece el Reglamento N° 1.813.
1824	8			
1825	22			
1826	14			
1827	23			
1828	9			Tasas a favor de los buques chilenos.
1829	18			Ley de Cabotaje. Se restablece la reserva para buques chilenos.
1830	13			
1831	14			
1832	11			
1833	15			
1834	17			
1835	27	57		
1836	48			
1837	25			
1838	21			
1839	17			
1840	22			
1841	14			
1842	20			
1843	22			
1844	19	101		
1845	17	94	15.529	
1846	17	102	16.902	
1847	12	103	17.048	
1848	21	105	18.628	
1849	39	119	20.083	Se autoriza a extranjeros para propiedad de buques nacionales, coincidiendo con descubrimiento de oro en California. Fiebre del oro. Se abren mercados
1850	73	157	27.603	harina y otros a California. Se abre mercado semejante con Australia.
1851	77	182	34.519	
1852	43	215	41.510	
1853	38	217	47.735	
1854	52	222	49.556	
1855	53	257	59.000	
1856	37	265	62.006	
1857	41	265	62.659	
1858	42	267	62.210	
1859	33	268	58.877	
1860	22	266	60.434	
1861	22	267	60.847	
1862	15	269	59.739	
1863	23	259	57.111	
1864	62	272	63.256	
1865	35	259	67.091	Apertura total del cabotaje a buques extranjeros
1866	No	hay	registros	
1867	16	9?	1.147?	Guerra con España.
1868	15	21	3.485	Datos incompletos.
1869	39	40	6.132	
1870	9	68	14.345	
1871	11	75	15.466	

Fuentes:

Cifras de buques dadas por el Almirante Luis Uribe Orrego y por el historiador Francisco A. Encina, recogidas por Claudio Véliz en su Historia de la Marina Mercante de Chile.

El número de Patentes de Navegación está obtenido de un recuento de los certificados existentes en el Archivo Nacional.

Cuadro 5  
LOS ARMADORES

Cant. dueños	Residencia	Cant. buques	Cant. dueños	Residencia	Cant. buques
169	Valparaíso	196	1	Tomé	2
9	Constitución	12	2	Coronel	2
9	Talcahuano	9	1	Santiago	2
9	Chiloé	9	1	Guayacán	1
3	Concepción	8	1	La Serena	1
3	Caldera	5	1	california	1
2	Coquimbo	3			
			211		251
					con 59.030 t

Cuadro 6  
COMPOSICION Y EMPLEO

Tipo de buque	Cant.	En cabotaje	Al exterior
Fragatas	32	34	8
Barcas	96	85	11
Bergantines	40	37	3
Bergantines-goleta	27	23	4
Goletas	24	23	1
Balandras, pailebotes	23	22	1
Vapores	3	9	
Goletas vapor	6	6	
Total	251	223	28
Porcentaje	100%	89%	11%

Cuadro 7  
MOVIMIENTO PORTUARIO ENTRADAS

A puertos de la república (1862)	
1.267 buques extranjeros con 703.868 t.	
1.563 buques nacionales con 281.655 t.	
Al puerto de Valparaíso (1863)	
Del Atlántico: 286 buques con 132.344 t. carga	
Del Pacífico: 181 buques con 76.858 t. carga	
467	209.202
Del cabotaje: 510 buques con 95.978 t. carga	

*Conclusiones de los cuadros 5, 6 y 7.* La marina mercante nacional, al finalizar este período naviero es una marina comercial esencialmente de cabotaje, a vela, y con buques de poco tonelaje, siendo su participación en todo el comercio marítimo de Chile de no más de un tercio de él.

Valparaíso, por el número de armadores residentes y el de buques matriculados, es, lejos, el "Gran Puerto de Chile"; es la capital marítima del país.

### Los Armadores de Valparaíso

1. *En los primeros años.* Historiadores e investigadores han recogido muy poco acerca de los armadores de Valparaíso y de Chile en general, en este período naviero de la

emancipación y consolidación del Estado, es decir, de los primeros sesenta años de nación independiente. Casi nada se ha escrito sobre quiénes fueron y qué significación tuvieron esos armadores pioneros, precursores de la auténtica y moderna marina mercante de Chile. Al examinar la historia escrita de este período se encuentra referencias sólo a los comienzos con énfasis casi exclusivo en las actividades de corso y, más tarde, algo sobre la formación de las primeras compañías navieras en la era del vapor. En general, ninguna personificación de los navieros de entonces, en particular de todos los que fueron capaces, contra toda suerte de adversidades, de formar esa marina comercial de cabotaje que llegó a tener 272 buques en 1864.

Extrañamente, la única mención destacada por todos los historiadores ha sido la de Agustín Eyzaguirre y Compañía, a quien se le presenta como el único ejemplo de empresario naviero emprendedor, digno de registrar históricamente por su esfuerzo en participar en el comercio exterior, negociando con la India, en momentos en que los escasos empresarios que se aventuraban en el mar lo hacían en actividades de corso. Y, en general, estos mismos historiadores atribuyen al atractivo de la guerra de corso, para los escasos capitales de entonces, la falta de armadores comerciales. Sin embargo, toda esta apreciación histórica está equivocada.

Con nuevos y mayores antecedentes sobre esos años, se puede decir que mientras se nomina y relata con justificada admiración las hazañas de siete corsarios chilenos entre los años 1818 y 1820, se calla el hecho que en ese mismo tiempo obtenían patente de navegación comercial, otorgada por el gobierno de Chile, no menos de 16 buques mercantes. Así, también, el caso de Agustín Eyzaguirre y Cía., con estos mismos antecedentes, no resulta tan ejemplar como armador chileno, ni en su acción misma ni en relación con otros de su mismo tiempo. Eyzaguirre viene a ser, en definitiva, sin pretender menoscabar el mérito de su esfuerzo, una suerte de aventurero naviero que comienza por pedir "patente de corso" para la fragata *Carmen* (ex *Helena*), de 396 toneladas, patente que le es concedida el 22 de septiembre de 1819, poco tiempo antes de su zarpe con un cargamento de cobre a Calcuta, el 9 de noviembre de 1819. La operación tiene buen éxito comercial inicial, pero se cometen irregularidades en la matrícula de los buques, las que quedan al descubierto. Finalmente, el mercado de cobre con la India decae, lo que obliga a otras aventuras. Pero, en definitiva, el nombre de Eyzaguirre no vuelve a figurar como armador.

En cambio, la historia no ha hecho mención de otros hombres de Valparaíso que, por la misma época, de 1818 a 1822, se constituyeron en armadores comerciales y algunos persistieron en esta actividad por varios años. Es un deber reivindicar estos nombres para la historia de la marina mercante de Chile.

- Francisco Ramírez figura con la primera patente de comercio, otorgada por el Director Supremo Bernardo O'Higgins el 25 de junio de 1818, obtenida para su buque, la fragata *Minerva*. Esta patente es renovada por su viuda, dona Gertrudis Rosales, el 1° de mayo de 1821, siendo su apoderado general don Bernardo de Vera.

(De paso, es interesante anotar que, según le parece a don Diego Barros Arana, la fragata inglesa *Catalina* fue el primer buque que salió de Europa (Londres), el 10 de junio de 1817, con destino a Valparaíso atraído por la instauración en Chile de la libertad de comercio. Y, según don Benjamín Vicuña Mackenna, el primer buque norteamericano que vino a Chile por el mismo motivo fue el bergantín *Harriet*, al mando del capitán Cullen, que zarpó de Baltimore el 13 de febrero de 1818 y llegó a Valparaíso después de 103 días de navegación).

- José Matías López merece, sin duda, ocupar el lugar preeminente entre los verdaderos armadores de la primera hora, pues no fue superado en su persistencia en la actividad naviera por ningún otro. Comenzó con la obtención de patente de comercio para su bergantín *Carmen* el 28 de abril de 1819, e inscribe sucesivamente a través de los años un total de 14 buques a su nombre, siendo el último la barca *Minerva*, para la cual obtiene patente de navegación el 7 de febrero de 1855. Se mantuvo, pues, en la actividad naviera por más de 36 años y es precisamente luego de dictarse la Ley de Cabotaje de 1835, que estableció reserva para los buques chilenos, cuando obtiene patente para la mitad de los buques que tuvo (1836, 3 buques; 1837, 2; 1838, 1; 1840, 1), incrementando su actividad, cosa que se observa también en otros navieros regulares.

- Por la misma época de la aventura marítima de Eyzaguirre y Cía., cabe destacar a Felipe Santiago del Solar, que matricula —entre 1819 y 1822— a ocho buques a su nombre; a José Joaquín Larraín, con cuatro naves; a Carlos Wooster, con tres buques; y al propio don Diego Portales, quien comienza por matricular un buque en 1821, luego tres en 1823, uno en 1826 y uno el año 1830, o sea, seis naves en total, en siete años de actividad. Todos los aquí nombrados constituyen ejemplos bastante más valiosos que el de Eyzaguirre, al menos desde el punto de vista del desarrollo de la marina mercante. Porque, en este sentido, quienes dan solidez a la actividad marítima son los armadores regulares, persistentes, no los que aparecen fugazmente.

- Siempre en el decenio de los años 20, no puede dejarse de mencionar a Onofre Bunster, matriculando siete buques en cinco años; y a José Domingo Otaegui, con seis buques en igual lapso.

2. *En la década de los años 30.* Coincidente con la promulgación de la Ley de Cabotaje de 1835 y la Ley de Navegación de 1836, aparece una nueva generación de armadores, en relevo de los anteriores.

- El más importante, y al mismo tiempo el armador chileno más grande de todo el período, es sin lugar a dudas don Francisco Salvador Alvarez, de origen portugués, dueño de la hacienda Viña del Mar, más tarde suegro de don Francisco Vergara. Inicia sus actividades armadoras en 1831 con el bergantín *La Revancha*, siendo su agente el coterráneo José Tomás Ramos, quien obtiene patente de navegación comercial chilena por este bergantín de 230 toneladas, el 12 de octubre de ese año. En una actividad continua, don Francisco S. Alvarez va registrando buques a su nombre hasta el año 1854, llegando a inscribir 25 buques de su propiedad.

- Juan Ramón Sánchez le sigue en importancia. Se inicia como armador en 1836, luego de hallarse en vigencia las leyes de cabotaje y navegación con estímulos para la marina mercante chilena, promulgadas en 1834 y 1836. En este año, de partida, obtiene patente de navegación comercial para cinco buques, y en los años siguientes, hasta 1856, la de ocho buques más, registrando en total 13 buques de su propiedad.

- José Manuel Felin es otro armador de significación. Se inicia con anterioridad, en 1827, con dos buques de su propiedad, y continúa inscribiendo más en los años siguientes, hasta completar en 1842 el registro de 13 buques.

- Juan Antonio Santa María se inicia también como armador en 1827, obteniendo la patente de navegación comercial de un buque, inscribe dos en 1834 y en el notable año de 1836 obtuvo patentes para seis buques; en años siguientes, la de otros dos buques más, de modo que en 1841 había registrado 11 buques de su propiedad. Con don Jorge Lyon formó

la casa comercial de Lyon y Santa María, cuyo giro fue de corredores marítimos y de aduana, y otras actividades.

- Manuel Bringas tiene también una significación como armador, con 7 buques patentados entre 1829 y 1837.

- Pedro Alessandri, comerciante de origen piamontés, naturalizado chileno, merece ser mencionado en esta época, no tanto por haber formado una familia de la cual han salido dos Presidentes de la República, sino porque ejerció también de armador, teniendo registradas patentes de cinco buques entre los años 1828 y 1837. El 15 de febrero de 1828 registra una sociedad con José Joaquín Avilés, residente en Guayaquil, para establecer una línea de navegación Valparaíso-Guayaquil con dos buques. El 18 de junio de 1842 forma una sociedad colectiva con Francisco Videla y Fauché Hnos., y otros accionistas societarios, para hacer la navegación del Maule y caletas adyacentes por buques de vapor, de cuyos resultados carecemos de antecedentes.

- Finalmente, para terminar con los armadores más destacados de la década de los años 30, merece mencionar a Angel Castillo, quien en los años florecientes de 1837 y 1838 saca patente de navegación a cuatro buques y a otros dos más en años siguientes. Castillo fue corredor marítimo y administrador naviero por muchos años, hallándose en plena actividad todavía en 1870.

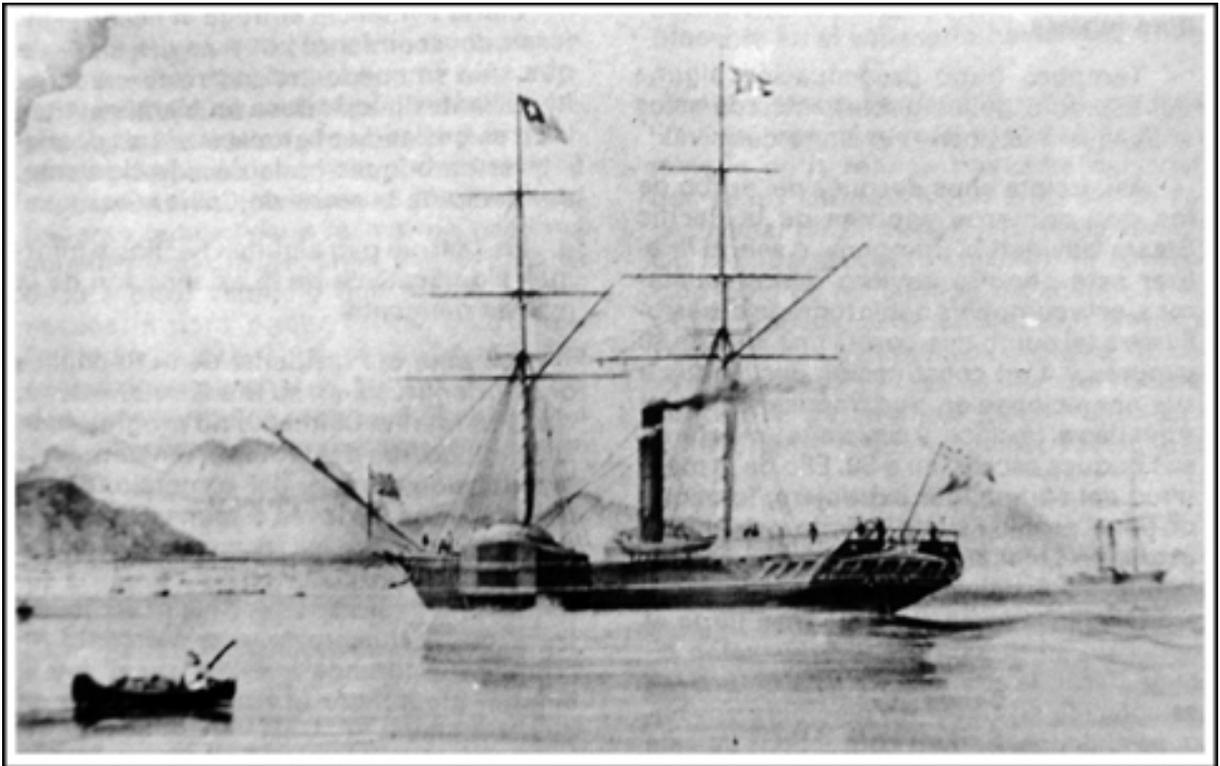
3. *El decenio 1840-50.* Solamente ve surgir tres nuevos armadores de importancia relativa a la época; el número de buques de comercio nacionales se mantiene prácticamente inalterable después del gran crecimiento de fines del decenio anterior. Estos armadores más destacados son:

- Vasco José Guimaraens: Portugués. Obtiene patente de navegación chilena para un buque en 1841. Luego, transcurren diez años sin hacerse notar como armador, sino como corredor marítimo únicamente, y reaparece notoriamente entre los años 1851 y 1855, en plena fiebre del transporte marítimo a California y Australia, solicitando patente de navegación para 13 buques de su propiedad.

- José Tomas Ramos, ya nombrado como agente de don Francisco S. Alvarez, de origen portugués también, surge como armador obteniendo patente de navegación para 3 buques. Así como Guimaraens, es en la racha de California y Australia —que se manifiesta en los primeros años del decenio siguiente— cuando aparece registrando las patentes de navegación de 12 buques más, completando así 15 buques a su nombre, en el transcurso de 15 años.

- Domingo López, iniciado como armador en 1842 con la obtención de patentes de navegación comercial para dos buques. En la misma racha del Pacífico, en 1851 constituye la sociedad López-Sartori, que registra entre ese año y el 53 a 7 buques a su nombre. El 9 de mayo de 1853, el mismo López disuelve la sociedad antedicha, compra la parte de Sartori y queda como único dueño en la explotación de 2 fragatas, 3 barcas y dos bergantines, lo que indudablemente lo deja acreditado como un armador de importancia.

Lo verdaderamente trascendente de este decenio está dado por la llegada de la navegación a vapor a la costa del Pacífico, a través de la recién organizada Pacific Steam Navigation Company, sociedad armadora de Liverpool que entra a competir en el cabotaje nacional "con las exenciones y privilegios concedidos o que en adelante se concedieren a las embarcaciones mercantes nacionales" (Ley de 25 de agosto de 1835).



VISTA DEL VAPOR "CHILE". JUNTO CON SU GEMELO "PERU" FUERON LOS PRIMEROS BUQUES A VAPOR QUE TUVO CHILE

Sin considerar simples proyectos que no llegaron a fructificar, la navegación a vapor comienza efectivamente en Chile con la llegada a Valparaíso, el 5 de octubre de 1840, de los vapores *Chile* y *Perú*, con los cuales la Pacific Steam Navigation Company inicia sus operaciones en la costa del Pacífico; compañía debida a la idea y empeño de William Wheelwright, emprendedor ciudadano estadounidense establecido en Chile.

La P.S.N.C. va a entrar a trastornar todo el esquema naviero de la época en el país y a condicionar en pocos años las posibilidades del desarrollo mercante nacional, aun en el cabotaje, en el cual entra a participar con las mismas ventajas de los buques nacionales y las adicionales propias de la regularidad y rapidez de la navegación a vapor. Preciso es reconocer que en este primer tiempo, desde 1835, año en que le es concedido el privilegio a Wheelwright, hasta fines del decenio del 40, no hubo capitalistas ni navieros nacionales ya establecidos que estuvieran interesados en realizar el audaz proyecto de introducir la navegación a vapor en Chile y tuvieran la capacidad para hacerlo. Igual que los hombres de negocios de Chile de la década decisiva del 20 "cedieron sin lucha el comercio exterior marítimo al extranjero", como dice Encina, ahora, de la misma forma, entregaron la navegación a vapor, no sólo en el comercio exterior sino, específicamente, también en el cabotaje nacional, a una sociedad armadora inglesa.

Tampoco hubo preocupación alguna del Estado o de los gobernantes de estos años, que a la postre resultara decisiva. Así, treinta años después del arribo de los dos primeros vapores de la Pacific Steam Navigation Company, o sea, al finalizar este período naviero que comentamos, esta compañía había logrado desarrollarse a tal punto que poseía una flota de 30 vapores y 4 en construcción destinados a sus operaciones en Sudamérica, desde el Atlántico al Pacífico, y cinco años más tarde sus buques ascendían a 50. Ello da la magnitud del competidor extranjero, fomentado por el propio Estado chileno, que entró a actuar en igualdad de condiciones con los buques nacionales en cuanto a exenciones y privilegios agregándosele más tarde el beneficio adicional de una subvención directa fiscal, la primera

de esta naturaleza establecida en Chile, no percibida por buques chilenos. Con un competidor de esta potencialidad naviera se va a tener que "hacer de la nada", más tarde, la marina mercante a vapor de Chile; y la van a hacer armadores *nuevos* nacionales y extranjeros residentes en el país, que surgen en la década de los años 60, y que no están comprometidos fundamentalmente con la marina mercante a vela.

La concurrencia no sólo de la Pacific Steam Navigation Company sino de naves extranjeras de todas las nacionalidades y, por supuesto, de las principales potencias comerciales marítimas de esa época que tocaban en los puertos de Chile, ciertamente neutralizó —a los pocos años de estar en Vigencia la Ley de Cabotaje de 1836— sus efectos positivos ya demostrados. Estadísticas de 1837 indicaban ya que en "Entradas" y "Salidas" de los puertos de Valparaíso y Talcahuano, los buques nacionales no superaban el 35% de ellas, siendo predominantes en estos dos puertos claves el número y tonelaje de naves extranjeras, las cuales participaban clandestinamente, en una competencia muy desleal, en el tráfico de cabotaje.

Como consecuencia, la marina mercante nacional se estancó.

Cierta evidencia entrega el hecho —informado a comienzos de este párrafo— de que sólo se puede indicar tres armadores importantes iniciándose en los años 40, y los tres haciendo el grueso de sus adquisiciones de buques en la década siguiente, en medio de la racha de California.

En 1845 se dan algunos hechos e informes significativos de la estancación de la marina mercante.

Ese año, el Presidente de la República dijo al Congreso, en su Mensaje anual: "...Nuestra Marina Mercante no progresa con la celeridad que debíamos prometernos de la extensión general del comercio, de los derechos que las leyes dispensan a la bandera nacional y de las reconocidas cualidades de los marinos chilenos... Importa sobremanera explorar esas causas, removerlas y dar a Nuestra Marina Mercante fomentos y estímulos que la aumenten y la animen a extender el estrecho círculo en que se mueve...".

Los armadores de Valparaíso, este mismo año, realizaron lo que viene a ser la primera acción solidaria colectiva en la historia naviera del país. Se reunieron y enviaron un Memorial al Gobierno, del cual extraemos párrafos pertinentes: "...En Chile, Excmo. Señor, no hay marina, existiendo una feliz reunión de circunstancias capaces de hacerla nacer y desarrollar grandemente"... "Es preciso estimular y fomentar las construcciones de buques en el país, fomentar el mayor porte en esos buques y dar aliciente a las largas navegaciones"... La adquisición indiscreta de buques "que forman los desechos de todas las naciones, es a lo que se debe, en gran parte, la decadencia de nuestra marina, su impotencia, su ínfimo puesto en la escala de la ocupación y de los fletes y desde que ella, las más de las veces, burlada la ley que determina la nacionalidad del dueño, no tiene más de nacional que la bandera, ni de ocupación a nuestra marinería, ni puede servir nunca de escuela"<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Los armadores de Valparaíso que firmaron el Memorial al Gobierno de 1845 fueron los siguientes: Juan A. Vives, José Tomas Ramos, Rafael Garmendia, Antonio Pérez, José Squella. J.V. Sánchez, José G. Toro, Bernardino Bravo, Julián López, Fernando Flint, Jorge H. Bowen, Juan Pelle. Alejandro Cross, Eduardo White, León de Aguirre, Carlos G. Nissen, Angel Castillo, Francisco Salvador Alvarez, Ramón Martínez Díaz, Juan A. Acharan, Gabriel de la Quintana, Matías López, Teodoro Lavín, J. Cler, Manuel Vives, Francisco Rivera, Juan A. Santa María, Tomás Rocha, Estanislao Lynch, F.D. Alberton, Juan Antonio Soto, Mariano E. de Sarratea, Bernardino Sánchez, José Ramón Sánchez, Elías de la Cruz y dos armadores más cuyos nombres no fue posible precisar.

A su vez el Comandante General de Marina, requerido a informar sobre peticiones hechas por estos mismos armadores de Valparaíso, sobre la situación de la marina mercante nacional formuló apreciaciones muy semejantes, como las siguientes: "...Semejante estagnamiento o atraso en la marina mercante, cuando todo adelanta en Chile, cuando la población los capitales, la industria y el comercio han prosperado tan considerablemente, sólo puede explicarse a mi juicio por el hecho de no haberse concedido a la marina nacional aquella eficaz protección que le ha dispensado a otros ramos y que a ella era tan necesaria para poder luchar con la extranjera y participr de sus beneficios"... "es necesario ensanchar el campo de acción que tiene la marina mercante. Hoy se halla casi reducida la marina a hacer el tráfico de cabotaje, el cual no alcanza a dar ocupación ni a los 94 buques existentes..."

"...El comercio del Pacífico se hace por lo general del modo siguiente: Cada buque que pasa al Cabo de Hornos y llega a Valparaíso, deja aquí una parte de su carga y continua su viaje al norte para descargar el resto en Cobija o Islai y demás puntos de la costa. Pero de paso admite los cargamentos que se le presentan y por supuesto que ...le hace cuenta admitirlos por cualquier flete. A la vuelta sucede otro tanto".

"...De los datos estadísticos oficiales resulta que el comercio marítimo de Chile con las republicas hispano-americanas ha ascendido en el año pasado a 3.088.886 pesos y que de esta cantidad sólo ha sido importado o exportado en buques chilenos la de 450.202 pesos, es decir, menos de una sexta parte".

Como se ve, todas las declaraciones son coincidentes sobre la precaria situación y participación de la marina mercante nacional en el comercio marítimo del país, y su estancación, en esta década de 1840, precisamente en los momentos en que la Pacific Steam Navigation Company se hace presente en el escenario naviero de Chile.

4. *La década naviera de 1850.* Los años 50 quizá sean los más espectables de la historia de la marina mercante nacional, por varios conceptos; un crecimiento espectacular del número de naves de comercio registradas como chilenas; la aprobación legal de las sociedades anónimas en Chile; la aparición de los primeros armadores chilenos o residentes en el país, de buques a vapor; la explotación del mineral de carbón de Lota por Matías Cousiño y su hijo Luis. Todos estos hechos de gran trascendencia para nuestra marina mercante. Cabe hacer sólo un breve comentario de los dos de ellos que tuvieron una realidad importante en este decenio: el incremento de la marina mercante y los armadores de buques a vapor, chilenos.

El incremento de la marina mercante chilena es realmente espectacular en este decenio, pues en menos de seis años, de 1851 a 1856, es duplicado el número de buques mercantes y cuadruplicado el tonelaje nacional. Los años 1850 y 1851 son, al mismo tiempo los que muestran los más altos registros en la historia, en cuanto a patentes de navegación solicitadas, 73 y 77 patentes, respectivamente. Las causas de este sorprendente y repentino crecimiento naviero son fundamentalmente dos: la racha de California (*Gold Rush*) y de Australia, y el descenso paralelo que se produce en el mercado mundial en el valor de los buques.

Pero este aumento extraordinario en el número de buques autorizados para enarbolar bandera chilena es, en gran parte, un fenómeno ilusorio de crecimiento de la marina mercante nacional. Pues responde, en primer lugar, a fenómenos económicos esencialmente transitorios y luego al carácter meramente oportunista y de afán especulativo con que la mayoría de los comerciantes acaudalados y otros simples aventureros de fortuna adquieren estos buques y les sacan patente de navegación comercial chilena. Facilita este

proceso la vigencia de una disposición legal de diciembre de 1848, por la cual "los extranjeros domiciliados en Chile que tengan tres años de residencia, casa de comercio, o que ejerzan cualquiera otra clase de Industria, podrán ser dueños de buques chilenos...", es decir, en la práctica, cualquier extranjero. Otra situación anómala que acompañó a estas empresas en tráfico a California fue que una buena parte de los buques chilenos, al igual que los de otros países, eran abandonados por sus tripulaciones al arribo a la "región del oro", sin poder retornar. Este hecho no fue de poca monta, pues se llegó a registrar en la bahía de San Francisco, ya a fines de 1849, más de 300 buques abandonados.

Otro síntoma importante de esta ficción numérica de buques la da el hecho de que al mismo tiempo se produce en Chile una verdadera crisis en el transporte de cabotaje, siendo evidente que no había buques chilenos suficientes para atender este tráfico interno. Esta situación obliga a otra medida contradictoria, que es establecida en la Ordenanza de Aduanas promulgada en agosto de 1851: la de hacer extensivo el derecho al comercio de cabotaje a todos los "vapores" extranjeros, y para el transporte de ciertos productos de interés de los mineros del país, extensivo a todos los "veleros" foráneos. Por entonces ya estaba vigente también la igualdad de los buques extranjeros con los chilenos, en el comercio de importación.

Gran contradicción de política marítima, también, es el hecho de que el mismo gobierno y congreso que otorgaban tan grandes facilidades para incrementar el número de buques con bandera chilena, no hubiesen considerado las enseñanzas de la historia nacional y la acertada visión que tuvieran en su momento O'Higgins y Portales, al no prever paralelamente el incremento correspondiente de la Marina de Guerra que tenía que proteger a esos numerosos buques y, en general, al tráfico marítimo de Chile.

Todo esto termina por tener una dramática comprobación en la guerra con España, en 1865-66, en la cual desaparecen como espuma todos estos numerosos buques "chilenos", sin retorno.

Ahora bien, en contraposición con esta ilusión numérica de veleros chilenos, aparecen como una realidad de particular importancia los pocos y pequeños buques a vapor que se incorporan a la marina mercante chilena en estos mismos años, siendo digno de destacar a sus armadores. Estas personas son las que en la vorágine de estos años se las ve actuar con auténtica vocación y espíritu naviero nacional, destinando sus buques al cabotaje con un juicio moderno y emprendedor, ahora se les puede ver como los pioneros en la lucha comercial que debían iniciar otros, más tarde, para reivindicar el cabotaje para las naves chilenas, como se empieza a ver claramente a partir de 1871.

En los anales del Archivo Nacional (Secretaría de marina) hay registrados 15 buques de propulsión a vapor o mixta, con un total de 2.800 toneladas, a los cuales se les concede patente de navegación comercial chilena en este decenio del 50. Son buques nuevos o de reciente construcción, que hacen contraste con la vetustez de la mayoría de los buques que conforman entonces la marina mercante a vela. Nueve de ellos son de un tonelaje de consideración para la época, entre 100 y 500 toneladas, y los restantes inferiores a cien toneladas.

Esta lista de vapores chilenos pioneros en el cabotaje nacional es la indicada en el cuadro 8.

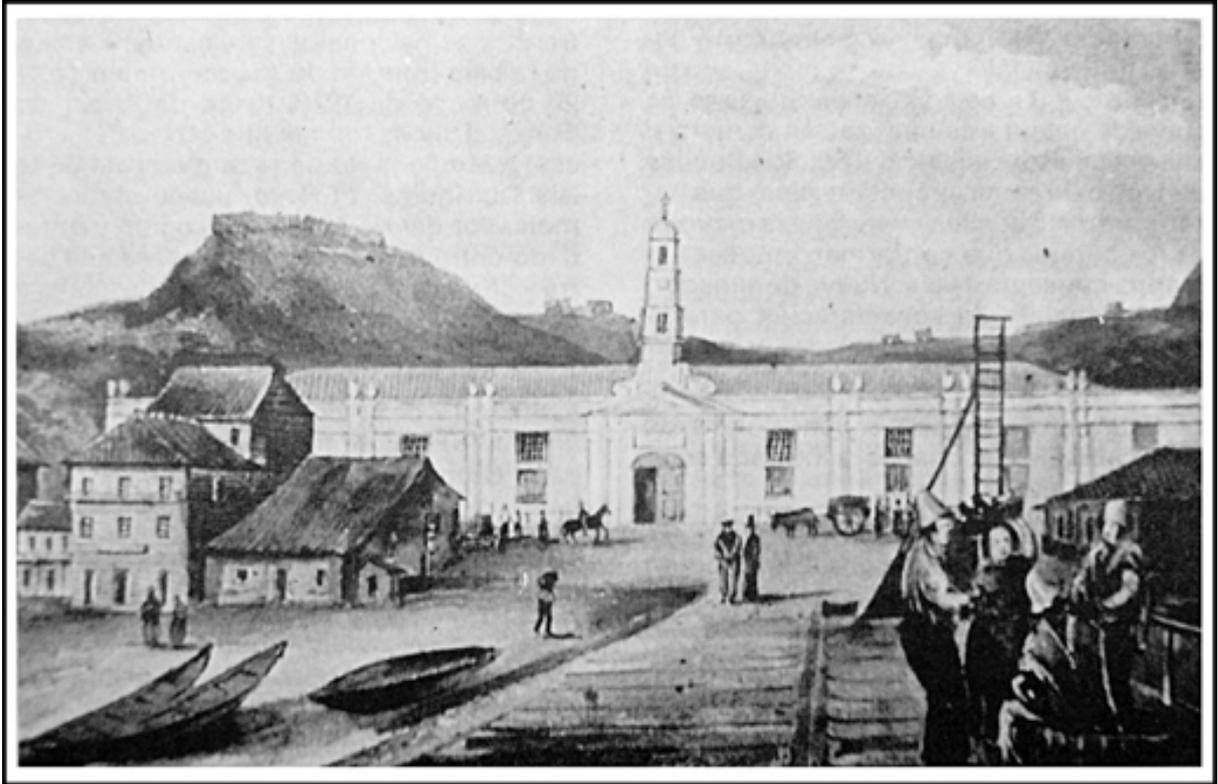
Cuadro 8  
LISTA DE VAPORES CHILENOS EN LA DECADA DE 1850

Nombre	Tonel.	Propietario	Matrícula
"Arauco"	209	Sánchez y Martínez	12.08.51
"Caupolicán"	468	Enrique Cartens	22.11.52
		Narciso y Ponciano Dávila	22.11.53
?	80	José Waddington	14.12.52
"Fósforo"	80	Larraín Hnos.	22.12.52
"Concepción"	23	Binimelis Hnos.	11.03.54
"El Rayo"	93	Pedro Gatica	18.04.54
"Peytona"	480	Jorge Bowen	4.07.55
"constitución"	269	Cousiño, Garland y Cía. Y José Cerveró	30.07.55
"Los Vilos"	137	Nicolás Gatica	13.12.55
"Antonio Varas"	484	Luis Cousiño	11.12.56
		Cousiño, Garland y Cía.	21.06.56
"Emilia"	159	Nicolás Gatica	13.12.55
"Talca"	107	Cousiño e hijo	16.06.57
"Guayacán"	39	J. Thomas y Cía	23.02.58
"Catapilco"	28	Francisco Javier Ovalle	23.02.58
"Herminia"	175	J.A. Moreno	30.12.59

El comandante Francisco Vidal Gormaz, en su libro ya citado, consigna el fin desgraciado de varios de estos vapores: El pequeño vapor *Fósforo*, cambiado a transporte nacional al servicio del ejército de la baja frontera de Arauco, se pierde el 20 de mayo de 1870, luego de zarpar de Tomé, al chocar en neblina cerrada con rocas, a media milla de la punta norte de la isla Quiriquina. El *Rayo*, usado como remolcador del río Maule, es cogido y enredado entre dos barcas arrastradas a la barra y se va a pique en ella con 12 hombres a bordo, en 1855. El *Constitución*, que hacía el cabotaje entre Valparaíso y la desembocadura del Maule, naufraga en la barra de este río el 7 de noviembre de 1857. El *Antonio Varas*, que se mantiene por diez años en el cabotaje, en un viaje al norte, navegando de Carrizal Bajo a Caldera, se estrella en la noche del 25 de junio de 1868 contra la isla Chata, cercana a este último puerto, por error de navegación, y se pierde. El *Emilia*, viniendo del sur con destino a Valparaíso, navegando con neblina cerrada, encalla en las rocas de Rapel, el 25 de julio de 1864, perdiéndose totalmente. El *Guayacán*, cambiado a bandera inglesa, se va a pique al chocar con roca ahogada al entrar al puerto de su nombre, en abril de 1866. El *Catapilco* se pierde el mismo año de su matrícula, 1858, al naufragar a la entrada del puerto de Pichidangui.

Por otra fuente informativa (El Mercurio de Valparaíso, de 3 de febrero de 1853) se conoce que el primero en inscribirse de estos vapores, el *Arauco*, naufragó en la bahía de Talcahuano en 1853, siendo sus nuevos armadores, entonces, Roberto Simpson, Nicomedes Ossa y Cía., quienes lo habían adquirido para presentarse a una propuesta del gobierno para establecer una carrera regular de vapores al sur.

La accidentada historia de estos primeros vapores muestra cuán difícil y cuántos mayores recursos financieros faltaban a estos armadores pioneros del vapor, para poder competir en el cabotaje con la Pacific Steam Navigation Company, la cual ve fortalecida su posición en el tráfico del Pacífico con otro gran acaecimiento de la década: el término de la construcción del *ferrocarril del istmo de Panamá*, en enero de 1855. Esta obra va a trastocar la conformación de las líneas marítimas comerciales, que hasta entonces favorecían a Chile y en particular a Valparaíso, y mejoran las ventajas de la P.S.N.C. con los acuerdos de



DESEMBARCADERO Y ADUANA DE VALPARAISO  
(BIBLIOTECA U. DE CHILE)

operación combinada que obtiene con la Royal Mail Lines —que une Liverpool con Aspinwall (hoy Colón)— y con la Panama Railroad Company. El importante tráfico para California se realiza por esta nueva vía y Valparaíso empieza a quedar definitivamente fuera de posición marítima, comenzando su decadencia como primera plaza comercial, en la misma medida en que aumenta la del puerto de San Francisco.

De cualquier modo, algunos de estos primeros armadores de buques a vapor chilenos van a adquirir mayor significación más tarde; entre ellos van a destacarse: don Matías Cousiño y, en mayor grado su hijo Luis Cousiño, don José Cerveró y don Nicolás Gatica.

5. *La década naviera de 1860.* Los años 60 muestran cómo, en muy corto tiempo, la marina mercante de Chile queda reducida a 21 buques con 3.485 toneladas (1868), desde una situación culminante con 272 buques y 63.256 toneladas, alcanzada en 1864. Ciertamente es que ello se debió a la imprevista y desafortunada guerra con España. Pero, con todo, la recuperación resulta extremadamente lenta; tienen que transcurrir veinte años para alcanzar a tener el mismo tonelaje de 1865, de 67.091 toneladas, el cual se obtiene y sobrepasa sólo en 1885. En contraste con esta decadencia naviera nacional, la Pacific Steam Navigation Company adquiere en esta década un crecimiento extraordinario, que va a usar para eliminar toda competencia comercial de alguna importancia.

Lo trascendente de esta década, además del conflicto con España —que a pesar de sus perjuicios tiene la virtud de obligar a una renovación total de la flota mercante chilena en momentos en que iba haciéndose necesario— es que surgen armadores de visión más progresista, que entienden el avance y ventajas comerciales que acarrea la navegación a vapor, y entran a dar forma a la futura marina mercante a vapor de Chile, aprovechando ahora las nuevas condiciones de asociación establecidas por la Ley de Sociedades Anónimas de 1850, hasta entonces utilizada en industrias terrestres, ferrocarriles, minería y sistemas de seguro y financiero, pero no en la actividad naviera, que más necesitaba de recursos de capital.

La primera acción más destacada se produce el 9 de enero de 1861, fecha en que se constituye una sociedad bajo la razón social de *Sociedad de Vapor del Maule*, con el giro de establecer una línea de navegación de Valparaíso a Constitución. Son socios administradores: *José Cerveró* (10 acciones), *Enrique T. Moller* (5 acc.) y *Alfredo Ward* (10 acc.), que pasa a ser el gerente de la Compañía, a quienes se agregan dieciocho socios comanditarios<sup>3</sup>. Recién constituida, la compañía encarga la construcción de un vapor adecuado al cruce de la barra del río Maule, a los Estados Unidos: el *Paquete del Maule*, de 205 toneladas, que es recibido en el país y entra a operar en octubre del mismo año, con patente de navegación chilena del 11 de este mes. La inversión fue de 74.000 pesos, pero ya en un año y medio de operación se había recuperado el 52% del capital. Este vaporcito va a ser, así, desde el primer momento, el único que va a competir con buen éxito, en este tramo del cabotaje, con la P.S.N.C.

El 15 de octubre de 1861, Ignacio L. Gana y Cía. registra el vapor *Rapel*, de 40 toneladas, construido en astilleros de Constitución.

El 22 de abril de 1862, Pedro Archival Mc Kellar registra el vapor *Adela*, de 50 toneladas, construido en astilleros Duprat, de Valparaíso. Mac Kellar y Santiago Williamson constituyen, el 7 de febrero de 1863, una sociedad que responde a la razón social de *Compañía de Lanchas Cisterna y Remolcadores a vapor*, siendo su giro el de "explotación de un vapor y dos lanchas para servicio en el puerto de Valparaíso". Al terminar la década, según un estado al 31 de diciembre de 1869, esta compañía registraba el siguiente inventario: Vapores remolcadores: *Adela*, *Sofía*, *Pescador* y *Pocahonta*. Chatas: *Georges Raynes*, *Ann* e *Isabel Clarisa*. Lanchas-cisterna: *Tam O'Shant* y *Pacífico*.

La primera sociedad anónima naviera en Chile, de corta duración operacional, no fue fundada en Valparaíso sino en Constitución, por cuatro socios: F. Garmendia (83 acc.), José G. Portales (21 acc), J. Cruz Delgado (19 acc.) y Pedro Nolasco Albornoz (6 acc.); respondió a la razón social de *Compañía Nacional de Vapores*. El armador José Nicolás Orrego fue nombrado su administrador y en tal carácter aparece obteniendo patente de navegación, el 13 de marzo de 1865, para el vapor *Huanay*, de 227 toneladas, adquirido por la compañía. Pero —como lo consigna Claudio Véliz en su *Historia de la Marina Mercante de Chile*— dificultades operacionales, de capitalización y otras, ocasionadas fundamentalmente por la guerra con España, obligaron a aumentar el capital y a tener que trasladar su sede a Valparaíso en 1870. La sociedad incorporó, entonces, a 38 nuevos accionistas, quedando fuera del control de la compañía de los socios fundadores, y más de un tercio de las acciones quedaron en poder de casas comerciales extranjeras o de ciudadanos extranjeros residentes en Valparaíso<sup>4</sup>. La importancia de esta compañía está en el hecho de haber sido la primera

---

<sup>3</sup> Fueron socios comandatarios de la Sociedad de vapor del Maule las siguientes personas, con indicación de sus acciones:

Henry Munro (5), J.F. Flemming (3), Emmanuel Belifante (2), Arnold T. Droste (6), John Stewart Jackson (3), J.S. Whitehead (2), Sanchez e hijos (3), Salas Hnos. (1), Noguera y Cía. (3), Pedro Olate (2), Pedro Téllez (1), Walter Grundy (2), Alfred L. Poppe (2), Enrique Matías Paulsen (3), Santiago Edwards (5), Gustavo Harlow Whiting (2), Vicente Antúnez (2) y Cristián Hansen (4).

Esta sociedad se transformó en sociedad anónima en 1865, pasando a ser la segunda sociedad anónima naviera en Chile, después de la Compañía Nacional de Vapores.

<sup>4</sup> Los nuevos accionistas de la Compañía Nacional de Vapores, con el número de acciones suscritas, fueron los siguientes: Gervasoni Hnos. (27); Camilo Letelier (22); A y H. Lyon & Cía. (20); Lyon Hnos, (41); Fernando Santa María (19); P.D. Valdés (15); Francisco Gandarillas (14); Henry Read (11); Natham Myers Cox (10); Stewart Watson (10); Reinaldo Behrehs (10); A. Edward & Cía. (10); Julio Meric (10); A.C. Mandracca (10); Costa Hnos, (10); A. Couve (10); Carmen Santa María de Lyon (10); Escobar, Ossa & Cía, (5); S. Watson (5); Cooper & Cía. (4); Alejandro de la Fuente (4); N.A. Fox (4); J.G. Johnson (6); Joaquín Regan (3); Baltazar

sociedad anónima naviera en Chile, el primer compromiso colectivo de un número importante de personas para emprender un negocio naviero, el que, a la postre, con su modesto vaporcito *Huanay*, va a contribuir a la formación de la Compañía Sud-Americana de Vapores.

Para terminar con este registro nacional de nuevos vapores antes de la guerra con España, cabe mencionar a don Luis Cousiño, quien obtiene patente de navegación, el 23 de junio de 1865, para el vapor *Matías Cousiño*, de 525 toneladas. En la guerra con España, que se desencadena tres meses más tarde, este vapor enarbola bandera británica, pero, de todos modos, es capturado por los españoles y devuelto al término del conflicto.

El año 1856 hay que considerarlo como el "año cero" de la marina mercante de Chile. En adelante, hay que mirar con nuevos ojos y criterios su renovación. Es necesario, sin embargo, dejar constancia de los armadores de Valparaíso que sostenían la marina anteguerra, porque si bien es cierto que la mayoría de los buques que ellos registraban en Chile fueron traspasados o vendidos a otras marinas, no es menos cierto que las "personas navieras" continuaron residiendo en el país y, de algún modo, siguieron siendo un nervio motor de la nueva marina mercante chilena de posguerra. Además, en esta revisión se puede apreciar la importancia nacional adquirida por el puerto de Valparaíso y por sus armadores, quienes constituyen, definitivamente, el 80% de todos los armadores de Chile. (Ver cuadro 9).

Los 99 armadores restantes de Valparaíso son propietarios individuales, dueños de un solo buque. Todo esto da una idea cabal de cómo era de grande la dispersión de esfuerzos y recursos.

Una representación más de la participación extranjera en el manejo del comercio marítimo de Chile la da el cuadro 10.

6. *La situación naviera en 1870, fin del período.* La situación y estado de la marina mercante de Chile en el año 1870, después de producida la solución de continuidad dada por la guerra con España, no representan la culminación del desarrollo naviero nacional al final del período de la Emancipación y Consolidación del Estado, sino otra situación nueva de reacondicionamiento y preparación de una nueva marina mercante, más auténticamente chilena, con empresarios de mayor espíritu competitivo y emprendedor, la que empieza a tomar forma cuando nace la Compañía Sud-Americana de Vapores en 1872.

Cuadro 9  
LOS PRINCIPALES ARMADORES DE VALPARAISO EN 1864

Armador	Buques	Armador	Buques
Domingo López	7 (6)	Nicolás Revello	2
Antonio E. Cornish	6	Domínguez Hnos.	2
José Tomás Ramos	6 (3)	P. Uriarte	2
Alfredo Ward	5 (3)	Joaquín Vaccari	2
José E. Pearson	4 (2)	Juan de D. Mavarro	2
Luis Sir	3	Pedro de Orbeta	2
Francisco S. Alvares	3	R. Martínez Díaz y Cía.	2
John Mason	3	Schwager e hijo y Délano y Cía.	
Luis Osthaus	3	Neale y Fisher	2
C. Jessen	3 (2)	Juan Ravenscroft	2 (1)
B. Schiattino	3 (2)	Matías A. Wissing	2 (1)
Enrique Watson	3 (3)		2 (2)

Obs. El número ( ) indica, los buques que posee, los que tiene en sociedad que con otro

Cuadro 10  
AGENTE DE NAVES Y CORREDORES MARITIMOS EN 1864

David Sim	Dickson Harker y Cía.
Edmundo Eastman	Vorwerk y Cía.
Guillermo Wilms y Sothers	Solari y Bates
Gunster Ledward y Cía.	Graham Rowe y Cía.
Thomas, La Chambre y Cía.	Subercaseaux Hnos.
Cross y Cía.	Vasco J. Guimaraens y Cía.
Antonio Solari	Sawers Duncan y Cía.
H. Tillmanns	José Bonen
Felipe Calmann	John Thomson Watson y Cía.
Neale y Fisher	Alsop y Cía.
Guillermo D. Brown y Cía.	Germain y Cía.
Carlos Lorca	Le Quellec y Bordes
Alfredo Ward	Angel Castillo

Fuente: información diaria de El Mercurio de Valparaíso, en 1864.

En el año 1870 había solamente 68 buques mercantes con bandera chilena, que reunían 14.345 toneladas, o sea, casi exactamente un cuarto de la marina mercante de 1864. Pero ahora, la línea empezaba a darse decididamente en la navegación a vapor, bajo el incentivo y desafío permanente que daba la Pacific Steam Navigation Company. El valor potencial de esta nueva marina mercante empezaba a verse en sus vapores, y, sus posibilidades, en la competencia con la compañía naviera Inglesa por el cabotaje nacional. Por entonces, la lista de vapores nacionales y sus armadores era la siguiente, al 31 de diciembre de 1870:

Cía Chilena de Vapores:	"Biobío"	330 t
	"Maipú"	395 t
	"Limarí"	405 t
Cía. Nacional de Vapores:	"Huanay"	227 t
	"Paquete del Maule"	206 t
Cía. De Lanchas Cisterna y Remolcadores:	"Pocahontas"	30 t
	"Sofía"	54 t
	"Adela"	50 t
	"Pescador"	22 t
Luis Cousiño:	"Matías Cousiño"	525 t
	"Talca"	107 t
	"Arturo"	39 t
Bernardo Irrarrázaval:	"Concepción"	360 t
	"Paquete de Los Vilos"	160 t
H. Martínez y Tomás Artega:	"Paquete de Quinteros"	40 t
Ignacio L. Gana:	"Rapel"	40 t
	Tonelaje total Vapores:	<u>3.058 t</u>

En este mismo año 1870, la flota del Pacífico de la Pacific Steam Navigation Company era la siguiente:

1. "Aconcagua"	3.500 t	18. "Chile"	1.750 t
2. "Lusitania"	3.500 t	19. "Bogota"	1.600 t
3. "Garonne"	3.500 t	20. "Peru"	1.400 t
4. "Sarmiento"	3.500 t	21. "Arequipa"	1.200 t
5. "Cuzco"	3.500 t	22. "Callao"	1.062 t
6. "John Elder"	3.500 t	23. "Valparaíso"	1.060 t
7. "Araucania"	3.000 t	24. "Favorita"	1.000 t
8. "Cordillera"	3.000 t	25. "Quito"	850 t
9. "Magellan"	3.000 t	26. "San Carlos"	750 t
10. "Patagonia"	3.000 t	27. "Guayaquil"	750 t
11. "Atacama"	2.000 t	28. "Talca"	700 t
12. "Coquimbo"	2.000 t	29. "Peruano"	570 t
13. "Valdivia"	2.000 t	30. "Huacho"	500 t
14. "Limeña"	2.000 t	31. "Sucre"	423 t
15. "Pacific"	2.000 t	32. "Inca"	290 t
16. "Panama"	2.000 t	33. "Morro"	250 t
17. "Paita"	1.800 t	34. "Colón"	190 t
		Total	<u>61.1451</u>

Los cuatro primeros vapores se hallaban en construcción.

Con esta flota, la Pacific Steam Navigation Company hacía llegar cuatro vapores al mes a Valparaíso y atendía el tráfico de cabotaje de los países de la costa del Pacífico, desde Puerto Montt a Panamá, e inclusive la línea a Francia e Inglaterra, vía estrecho de Magallanes, con escala en Punta Arenas, Montevideo, Río de Janeiro, Lisboa, Burdeos (Francia) y Liverpool (Inglaterra).

Bien se puede comprender lo difícil que se presentó hacer la competencia a esta compañía, por parte de los armadores nacionales, aun en el campo del cabotaje. A partir de esta situación debe realizarse la renovación y desarrollo de la marina mercante de Chile en el Período naviero nacional que se inicia en 1871. Y los armadores chilenos deben hacerlo sin contar con forma alguna de protección y estímulos, porque toda quedó definitivamente suprimida con la Ordenanza de Aduanas de 1864. Para peor de ellos, la Pacific Steam

Navigation Company recibe del Estado de Chile subvenciones por atender regularmente ciertas líneas interiores.

Finalmente, si hubiera necesidad de destacar a una persona en estos años finales del período, ella no puede ser otra que don *Alfredo Lyon*, quien aparece como el más expresivo exponente del naviero y hombre de empresa marítima. Es el socio principal de la firma A. y H. Lyon & Cía., Agencia Marítima, y al mismo tiempo tiene a su cargo las gerencias de la Compañía Nacional de vapores y de la Compañía Chilena de Vapores, de cuya fusión va a nacer la Compañía Sud-Americana de Vapores. Para más, el año 1870 asume la gerencia de la Compañía Nacional de Remolcadores recién creada. Es un hombre que, en definitiva, con su acción, da dignidad y optimismo a nuestra marina mercante en sus peores momentos, y abre la ruta para su recuperación en la explotación de la navegación a vapor, que era ya una realidad generalizada mundialmente en ese momento histórico.

