

EL ARRIBO A CHILE DEL PRIMER VAPOR DE LA "TOYO KISEN KAISHA"

Mauricio Jara Fernández

Investigando los primeros intercambios comerciales "directos" entre Chile y Japón, advertimos la presencia de la Compañía Japonesa de Navegación Oriental o Toyo Kisen Kaisha (TKK), con un servicio bimensual para el transporte de carga y pasajeros entre el archipiélago nipón y algunos puertos del Pacífico sudamericano, servicio que en el caso de Chile fue iniciado con la llegada del vapor Glenfarg, en febrero de 1906.

Si bien en un comienzo ese hecho no nos llamó mayormente la atención, más tarde, cuando habíamos avanzado en nuestro estudio, ese primer "hallazgo" sufrió una ostensible variación. Ello porque comprobamos que la TKK extendía una línea de vapores hasta el puerto de Iquique, en los precisos momentos que el Gobierno chileno se encontraba tramitando la aprobación final del Tratado firmado con el Japón en 1897, el cual había sido negociado y suscrito, en su primera etapa, por el Ministro Plenipotenciario chileno don Domingo Gana Cruz y su igual japonés don Toru Hoshi, en la capital de Estados Unidos de América.

El análisis de la correspondencia enviada por el Ministro Gana a la Cancillería chilena en 1897, fuera de aportar interesantes datos sobre la negociación del tratado con el Japón, deja perfectamente claro que la posterior "apertura" de un servicio de vapores japoneses a Chile no fue una decisión apresurada o de "última hora" sino, por el contrario, estaba contemplada mucho antes del inicio de las conversaciones de Hoshi con Gana, en febrero de 1897.

En efecto, desde que ambos plenipotenciarios intercambiaron sus primeras comunicaciones oficiales, el representante japonés le expuso a Gana el interés de su Gobierno por financiar un servicio de vapores a las "costas sudamericanas"¹. De la misma manera, y según expresas instrucciones de su Cancillería, le propuso la suscripción de un tratado entre ambos países.

Para Hoshi, y naturalmente para el Gobierno que representaba, ese acuerdo bilateral debía ser de *amistad*, por cuanto se trataba de dos Estados soberanos que todavía, inexplicablemente, no se habían declarado "oficial y civilizadamente" su amistad; de *comercio*, porque siendo éste un agente de progreso entre los pueblos era erróneo permanecer separados y, muy especialmente, de navegación, porque sólo a través de un libre tránsito en la *navegación* marítima sería posible hacer realidad el "acarreo" de productos o riquezas naturales y estrechar lazos de amistad verdaderos.

¹ Misión Gana en Estados Unidos, 1897, Archivo Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile.

Sin embargo, a todos los temas tratados por Gana y Hoshi entre febrero y septiembre de 1897, el referido al establecimiento de una línea de vapores a puertos del Pacífico sudamericano, y que éstos “tocarian” algún puerto chileno, fue el de mayor interés para las autoridades nacionales². Esto último por la pretensión del Gobierno chileno de aquel entonces de poder transportar “partidas regulares de salpêtre” al Asia, tal cual en 1891, que con tanto acierto ‘había sido observado y subrayado por el primer cónsul chileno en Japón, don Alfredo Coq Port³ a la Cancillería.

Por lo mismo, no debe sorprendernos que cuando el Presidente don Federico Errázuriz Echaurren acogió favorablemente la proposición del Japón de firmar un tratado, hecho que ocurrió en el mes de abril de 1897, por sobre cualquiera otra razón de política internacional, que por cierto también la hubo, haya privilegiado las expectativas de “promoción y colocación del salitre en el Oriente, quedando desde entonces el Presidente Errázuriz, como también los próximos mandatarios, Riesco y Montt, pero más particularmente los miembros del Congreso Nacional, a la espera del enunciado servicio de navegación marítimo a algún puerto del litoral chileno⁴.

Incluso, habiendo podido Chile, en los años siguientes, sancionar el tratado, tras la exitosa Misión Especial del diplomático don Carlos Morla Vicuña al Japón, en 1899, para que negociara la modificación de una de sus cláusulas para que pudiera quedar en condiciones de otorgar concesiones especiales a los países latinoamericanos, sin que éstas fuesen extensivas al Japón, como también haber logrado Chile consolidar en ese país asiático un completo servicio consular, a diferencia de la política japonesa consistente en el envío de esporádicas delegaciones gubernamentales o de agentes de la empresa privada⁵, el Congreso Nacional no le dio curso a su deliberación y en definitiva, “tácitamente”, condicionó su ratificación a la inauguración de ese servicio de vapores⁶.

En diciembre de 1905, cuando ya habían transcurrido casi ocho años de la subscripción del tratado con el Japón y del “anuncio” del representante japonés Hoshi sobre el próximo establecimiento de una línea de vapores al Pacífico sudamericano, nuestra Legación en Washington comunicaba a la Cancillería haber sido informada por el Ministro japonés en esa capital del pronto zarpe de un vapor de la TTK al puerto de Iquique⁷. Dificultades en la asignación de “subvenciones” a esta compañía, “reajustes” en el “Tesoro del Imperio” y, especialmente, el posterior estallido de la Guerra Ruso-Japonesa en 1904, habían dificultado tal propósito del Mikado.

En Chile, la noticia provocó una inmediata reacción. Días antes que el vapor *Glenfarg* arribara al puerto de Iquique, el Congreso Nacional —con fecha 25 de enero de 1906— aprobaba el acuerdo bilateral firmado en 1897 y el Acta Adicional negociada por Morla Vicuña en octubre de 1899⁸. El Japón lo había sancionado favorablemente años antes. Así, finalmente, la “anunciada y larga espera” pudo, en el transcurso del tiempo, a excepción de algunas interrupciones posteriores, como lo fue durante 1907, dar paso a un “fecundo” intercambio de productos entre dos vecinos del Pacífico, productos que con anterioridad eran traídos vía Europa o desde San Francisco, California.

2 Véase, Sesiones del Congreso Nacional de Chile, 1897-1899.

3 Véase, revista “Nuestro Mar” N° 78, p. 6, de El Mercurio de Valparaíso, jueves 29 de marzo de 1900.

4 Véase, Sesiones del Congreso Nacional de Chile, 1900-1905.

5 Nos referimos a las visitas de estudio y negocios de los delegados japoneses T. Isaka en 1901, Tamasake Fujishima en 1903 y del primer representante de la TTK en Chile, Kojiro Ito.

6 Véase, Sesiones del Congreso Nacional de Chile, 1897-1905.

7 Correspondencia de la Legación de Chile en Estados Unidos al Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, segundo semestre 1905, Archivo Nacional de Chile, Fondo de Relaciones Exteriores.

8 Véase, Sesión Extraordinaria de la Cámara de Senadores de Chile, 25 de enero de 1906.