



FORMACIÓN DE LA MARINA MERCANTE EN CHILE

*Daniel Nieto Orriols**

Desde la formación de la sociedad hispanoamericana, el ámbito económico fue de gran relevancia. Al ser un nuevo mundo separado por una gran masa oceánica, las marinas de los distintos países debieron ser estables y suficientes. Los intereses europeos en los metales preciosos, terminaron por idear un sistema de flotas y galeones que transportaban todo el oro, plata y otros metales, extraídos desde los yacimientos. Para la Corona Española, empobrecida por las guerras internas y contra los moros, el descubrimiento de los tesoros americanos fue un beneficio inesperado, pero a la vez, acrecentó los conflictos con el resto de las potencias europeas. Se creó una extensa red de transportes que atravesaba el Océano Atlántico y que llevaba cuantiosas sumas de metales preciosos y otras especies, pero los intereses de las demás potencias mundiales, llevaron a grupos de corsarios y piratas a atacar a las naves durante los viajes, por lo que el mecanismo debía ser seguro y eficaz. El sistema de flotas y galeones fue implementado por los Austrias, quienes reinaron hasta inicios del siglo XVIII, cuando Felipe V asumió el gobierno luego de la Guerra de Sucesión, donde se vieron involucradas numerosas potencias interesadas en la ocupación del Trono Español. A inicios de siglo, la dinastía cambió a la

Casa de Borbón, pero para estos efectos, la Corona de España debió realizar varias concesiones a los países involucrados en la guerra. Al firmar la Paz de Utrecht en 1713, los tratados quedaron establecidos. El más relevante de ellos, para el caso en cuestión, fue el firmado con Inglaterra, donde se le otorgaba el derecho de transportar a América una vez al año un navío de registro de quinientas toneladas, más conocido como el navío sin fondo, porque cargaba especies en alta mar y las ingresaba durante todo el año al continente. Este sistema, junto con el Reglamento de Libre Comercio de 1750 y la creación del Virreinato del Río de la Plata, acrecentó y dinamizó los movimientos mercantes mundiales con América.

El mecanismo de flotas y galeones, era demasiado caro y engorroso, entonces, para simplificar el sistema de transporte de mercancías, se cambió al de navíos de registro. Para este efecto, se creó la Casa de Marina e Indias, donde se registraban todas las naves que salían desde Europa con cargamentos hacia América.

La administración borbona se vio afectada con la independencia de países como Argentina y Chile. Aunque no es el objetivo principal de este trabajo tratar las reformas propiamente tales, es necesario mencionar los acontecimientos

para entender el proceso de formación de la República de Chile y de su Marina Mercante.

Si bien la Independencia de Chile, como tal, no fue en 1810, con el establecimiento de la Primera Junta Nacional de Gobierno, se efectuó una separación de facto con la Corona Española. Entre 1811 y 1814, se dispusieron varias leyes con respecto a la organización nacional y, aunque algunas no se cumplieron a cabalidad, lo importante es que durante la Patria Vieja, existió un gran interés por formar una República independiente en todos los aspectos. Como se mencionó anteriormente, luego de la Primera Junta de Gobierno y el Congreso de 1811, Chile sufrió una serie

de cambios en su administración que, en 1814, se vieron interrumpidos por la Reconquista Española. Es necesario recordar que el Virreinato del Perú aún era parte de la Corona durante el proceso de independencia y Chile, en conjunto con Argentina ayudaron a su independencia, probablemente en ayuda de la Causa Americanista, inspirada en los Estados Unidos.

Desde los primeros años de Chile como República, se intentó formar una Escuadra Nacional y una flota de Marina Mercante. Como cualquier proceso humano, fue un largo camino recorrido hasta el establecimiento de leyes que funcionaran correctamente en beneficio del país, pero a pesar de los vaivenes del período, se logró dar los primeros pasos que llevaron al funcionamiento de una marina de cabotaje para banderas chilenas y extranjeras; se fijaron estatutos, impuestos aduaneros, disposiciones legales, etcétera. Lamentablemente,

lo efectuado durante ese período dejó de tener efecto con la Reconquista Española durante el período de 1814 a 1817. En la Patria Vieja, la Junta de Gobierno debió luchar contra varios factores, entre ellos estaban la inexperiencia política de la clase dirigente, la resistencia española en el Virreinato del Perú, Chiloé y los conflictos económicos en que confluyeron éstos.

La junta de Gobierno de 1813 consideraba el ámbito comercial, como fundamental para el desarrollo interno y externo del país. Para mantener el orden, era necesario sostener la resistencia contra el Perú y el intercambio marítimo era parte fundamental del sistema de recaudación de fondos y en 1813,

aparecen las primeras leyes dirigidas a la marina mercante. Hacia 1811 se había reconocido la apertura de puertos con todas las banderas amigas, pero en el Reglamento de Libre Comercio de 1813 se fijaban las primeras tarifas aduaneras

del 30% sobre las especies extranjeras importadas y se estableció un sistema proteccionista, fomentando la industria nacional; prohibiendo la internación de algunas especies como vino y licores, con el fin de incentivar la vitivinicultura chilena y rebajando las tarifas para los barcos con bandera nacional.

“El decreto de libertad de comercio fue reglamentado en la famosa Apertura i Fomento del Comercio i Navegación de marzo de 1813, conocida también con el nombre de Reglamento de Libre Comercio de 1813. Este reglamento estableció una tarifa de 30% ad valorem sobre la internación de mercaderías y productos del extranjero”¹.



1.- Véliz, Claudio. Historia de la Marina Mercante de Chile, Capítulo I. La libertad de comercio y el monopolio nacional del cabotaje. Página 22.

"Si el barco en que venía la mercadería había sido construido en el extranjero, pero dos tercios de la tripulación de capitán a paje eran de nacionalidad chilena, entonces los derechos de importación a pagar ascendían sólo al 22% ad valorem. Finalmente, si además de tener los dos tercios de la tripulación de nacionalidad chilena, el casco era construido en Chile, los derechos bajaban automáticamente al 12% ad valorem"².

En la Patria Nueva, las relaciones comerciales marítimas aumentaron considerablemente y en 1818 hubo un numeroso arribo de naves mercantes extranjeras en busca de cobre y metales preciosos como carga de retorno. A pesar de la mejora en las relaciones exteriores y de los logros en el aspecto de la marina mercante, uno de los tantos problemas que debió enfrentar el Gobierno, fue la falta de marineros por causa del corso.

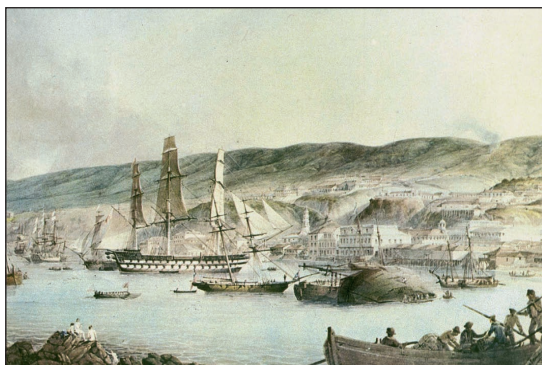
"El atractivo del corso era tal que incluso el gobierno se vio en duros aprietos para poder integrar las tripulaciones de la primera escuadra nacional. Blanco Encalada informaba a O'Higgins en 1818 de la "repentina desaparición (de Valparaíso) de más de trescientos marineros que, según tengo entendido, marcharon para Coquimbo y otros puertos de la costa con el fin de embarcarse en los corsarios a quienes S.E. el Supremo Director tuvo a bien concederles la salida"³.

Durante los primeros años, el cabotaje había quedado reservado sólo para las naves nacionales, pero debido a los problemas de índole económico por causa de las guerras de la independencia

y la causa americanista, se terminó con la protección del cabotaje para naves nacionales y se abrió a otras banderas en 1820.

El reglamento de 1822 es de denotada importancia, en éste se reclasificó puertos, se establecieron nuevas tarifas en los derechos de puerto y se agregó una nueva definición de cabotaje y sin duda, lo más relevante fue la apertura a todas las banderas, abandonando el proteccionismo. Hubo una maduración del Estado, ya que se reconoció que el comercio marítimo no podía quedar sólo en manos nacionales, en parte por la falta de capitales causada por el desinterés en la inversión

naviera, estas instancias hacían insuficiente el desarrollo económico ultramarino y de cabotaje. El reglamento tenía sus pormenores; no era lo suficientemente claro en su contexto en cuanto a las tarifas y clasificaciones de puertos, había dudas con respecto



a Valparaíso y la nueva definición de cabotaje no era del todo clara, por ende, el Gobierno dictó en su reemplazo un nuevo reglamento llamado; Ampliación al Reglamento de 1813. En él, se rescataban algunos artículos anteriores y si bien el ideal no era del todo proteccionista, existía un interés porque los buques chilenos tuvieran mayores beneficios. Entre algunas disposiciones el reglamento señala lo siguiente:

"... mantenía el principio de las tasas diferenciales a favor de los barcos chilenos, siempre que éstos estuvieran matriculados en un rol especial, con una patente renovable cada dos años de un valor de cien pesos, para navíos de tres

palos y cincuenta pesos para los de dos palos"⁴.

Bien se puede encontrar en el período una inestabilidad en la promulgación de leyes y reglamentos, las discusiones entre los grupos con poder político y económico abundaron, pero no sólo en lo que respecta a la Marina Mercante, sino también, en el orden ideológico y cultural.

*"Los años que siguen a los sucesos de la Emancipación están marcados por una crónica política de altos y bajos en una sucesión tan apretada como difícil de entender. Después de la caída de O'Higgins, en enero de 1823, se siguieron los gobiernos del general Ramón Freire, Manuel Blanco Encalada y Francisco Antonio Pinto, en los que se ensayaron distintos sistemas constitucionales sin que hubiese una real estabilidad política"*⁵.

*"Todo proceso de descolonización envuelve un problema de organización del Estado; de adaptación de la vida social a los nuevos ideales proclamados por la emancipación"*⁶.

*"Llenos de fe en el futuro presidieron un período de agitación cívica muy saludable, desde que terminó con una feliz adaptación de la teoría jurídica a las realidades concretas. Los estadistas estuvieron animados por un propósito elevado; por una meta muy definida: buscar y encontrar la debida correspondencia entre el derecho y la realidad"*⁷.

Con la partida de O'Higgins y los siguientes gobernantes como Freire, Blanco Encalada, Francisco Antonio Pinto e incluso en los inicios del decenio de Prieto, la situación política se tornó, a veces, un poco turbulenta. La confusión política y social, sumada a las guerras de independencia y a la mantención de los ejércitos libertadores, en especial

el enviado a Perú, hizo del período una situación dificultosa para normar y establecer leyes definitivas. Más del 50% de los ingresos del Estado se invertían en las Guerras de la Independencia, por ende, la situación económica hacía difícil la inversión estatal en la Marina. Por otro lado y un efecto importantísimo que sufrió el comercio marítimo fue la poca inversión de capitales particulares chilenos. La situación a veces inestable, la seguridad y conveniencia de inversión en la agricultura, en especial de la minería, dejaban de lado la mercantil marítima, por lo que se tomaron nuevas decisiones con respecto al plano de disposiciones legales y de beneficios proteccionistas que se vieron reflejadas posteriormente.



Abdicación de Bernardo O'Higgins.

Con la Guerra Civil de 1828, los conflictos y descontentos entre constitucionalistas, liberales y el asedio constante del ejército hacia el gobierno, se tomaron determinaciones tajantes en cuanto al orden de la República. Con Prieto como presidente y Portales como ministro, quien pensaba en el poder del gobernante frente a todo lo demás y en una voluntad intransigente que se imponía sin reparo, pero sin duda de gran

4.- Opus Cit. Pág. 38.

5.- Villalobos, Sergio. Historia de los Chilenos. Tomo 2, Pág.57.

6.- Heise, Julio. Años de Formación y Aprendizaje Políticos 1810-1833. Tercera Parte, Capítulo I, Emancipación y Organización del Estado, Pág. 100.

7.- Opus Cit.

inteligencia, ocurrieron algunos cambios dentro del aspecto mercante. Las ideas de Portales frente al estado de la marina en general, no fueron del todo novedosas, su intento por proteger el comercio y las actividades nacionales, se reflejaban en un proteccionismo de orden mercantilista que se veía desde los inicios de la República. Por otra parte, la idea de crear una Escuela Náutica tampoco era nueva, para 1834 cuando se funda la Escuela Náutica de Valparaíso, promovida durante el ministerio de Portales, ya habían existido dos anteriormente, que por falta de alumnos interesados y profesores habían sido clausuradas. Lo mismo ocurrió en 1844 con la fundada la década anterior.

Durante los diez años que siguieron a 1848, se intentaron diversas formas de educar a los marinos de la época, sin duda la más pintoresca y que, en sus inicios tuvo algunos resultados positivos, fue la de instruir a un pequeño grupo de cadetes de la escuela militar a bordo de la Fragata "*Chile*", allí se les hacía cursos sobre navegación y cuestiones navales. A pesar de los esfuerzos y de la inversión realizada en traer a Chile a profesores extranjeros, el interés por parte del alumnado fue disminuyendo, por ende también la cantidad. El sistema fracasó y también los que le sucedieron. La actual Escuela Naval, data del año 1882 y entró en funcionamiento, gracias a un decreto promulgado el 7 de mayo del año anterior. Es interesante destacar que durante el período de la Organización Nacional hubo varios intentos por establecer un Centro de Instrucción Marítima, la idea de Portales no fue la primera ni la última y los problemas que debió enfrentar el Estado en esta materia fueron de diversa índole.

Durante las décadas de 1830 a 1850, se vivieron muchos cambios en las normas de navegación y comercio marítimo. Se reflejan muchos esfuerzos, si se analiza la gran cantidad de decretos

y leyes para establecer la navegación, formación, cabotaje, aranceles, entre otros, siempre promoviendo a la industria nacional. Basta revisar las leyes de navegación de 1836 que en su artículo veintitrés declara que la tripulación de los buques chilenos debía estar constituida, por lo menos, en su cuarta parte de marineros chilenos, de la mitad en 1838 y de las tres cuartas partes después de 1839. La ley, también se preocupó de la nacionalidad del capitán, que debía ser chileno. Más importante que revisar las leyes propiamente tales, es preponderante analizar la complejidad del período, las disputas entre armadores, Estado, intereses, aranceles, competencia internacional y cómo falta de acuerdos entre los grupos de armadores y el Gobierno se acrecentaron con el tiempo debido a las disposiciones que se debieron tomar. A partir de 1848 la situación de la Marina Mercante y del país cambió radicalmente. El proteccionismo más o menos fomentado durante los años anteriores se vio atacado y así también los armadores chilenos.



Temporal en Valparaíso.

En 1848, se tomó la determinación imperante de derogar lo establecido doce años antes en las leyes de navegación de 1836. El proteccionismo empleado en Chile hasta la época no era tan beneficioso como lo sería abrir el comercio a banderas extranjeras. Como se mencionó anteriormente, los recursos e inte-

reses de los nacionales, en la mayoría de los casos no estaban enfocados en el negocio de la marina mercante, por lo que, el cabotaje realizado, no bastaba, en consecuencia, había lugares de Chile, en especial al sur, donde los recursos escaseaban. Con la apertura del cabotaje a otras banderas, como el caso de Inglaterra, algunos de estos problemas se solucionaron. Otro de los factores que llevaron al Estado al abandono del proteccionismo fueron las consecuencias de la Fiebre del Oro en California.

Con el descubrimiento de oro en California, la situación en Chile presentó aristas positivas y negativas. En primer lugar, el Estado debía pagar las deudas contraídas en los años pasados para el financiamiento de las guerras comentadas anteriormente, el problema principal era que existía una deuda flotante, no se tenía certeza de cuál era el total de lo debido entre prestamistas extranjeros y nacionales. Por otra parte, las exportaciones de trigo al Perú habían disminuido considerablemente, entonces, la Fiebre del Oro en California vino a ser un salvavidas excepcional. La gran cantidad de interesados en buscar suerte en Norteamérica fue crucial para el despliegue económico de Chile. Durante la época, las exportaciones de trigo fueron sólo comparables con las llevadas a Australia o al Perú, luego del terremoto del siglo XVIII. Pero el interés por hacerse rico no era sólo de norteamericanos, sino que afectó a población diversa del mundo. Chile no fue la excepción, entonces, cientos y luego miles de chilenos se mudaron a California en busca de suerte y el fenómeno afectó a muchos de los marineros que tripulaban los buques. De manera impresionante la mayoría de la flota mercante nacional se encontraba en California, pero sin tripulación para su regreso, por lo tanto el Gobierno debió tomar medidas para suplir las necesidades marítimas. Así, en 1849 se optó por abrir el cabotaje a todas las banderas.

A este acontecimiento, se suma la disposición tomada por Estados Unidos de caducar el Tratado de Comercio y Amistad suscrito entre ambos países en 1832. Más de la mitad de las exportaciones chilenas iban a California, por lo cual se debió adoptar alguna medida que amortiguara o eliminara estos nuevos impuestos, de manera que el 16 de julio de 1850, el Gobierno derogó la legislación que establecía derechos diferenciales a las naves chilenas. La respuesta de los armadores nacionales fue adversa ante los acontecimientos, pero el Estado no dio paso atrás y los resultados fueron visibles inmediatamente, porque durante los primeros cinco años que sucedieron a la disposición, el aumento del tonelaje de bandera nacional aumentó considerablemente, aunque luego se vieron gravemente afectados. Si bien existen otros factores que incidieron en el aumento de fletes y tonelaje mercante, es indiscutible que la apertura del cabotaje a todas las banderas y más aún, la eliminación de los derechos diferenciales, dieron un vuelco al panorama anterior y se dio inicio a una nueva carrera por el comercio marítimo, donde buques chilenos debieron combatir con extranjeros por ganar concesiones gubernamentales, tal fue el caso de establecer una carrera regular al sur del país donde la concesión la obtuvo la Pacific Steam Navigation Company, aunque más tarde se abrió el campo a otras compañías. En marcos generales, la derogación de los derechos diferenciales y la apertura del cabotaje a naves extranjeras estableció a un gran número de foráneos dentro del comercio mercante, entonces, la Marina Mercante Nacional, se vio afectada de forma negativa por la supremacía existente por navieras internacionales. Sería fácil culpar al Gobierno por tal efecto, pero aun cuando existían derechos diferenciales, los inversores chilenos no se interesaron en la marina. Los fenómenos ocurridos durante el período de 1849 a

1859 concluyeron en una competencia donde los extranjeros, por tener mayor experiencia e interés de inversión ganaron numerosos beneficios.



Bahía de Valparaíso en el siglo XIX.

Para 1865 la Marina Mercante chilena estaba casi destruida, pero no fueron sólo las consecuencias descritas anteriormente las que la llevaron a su decadencia, sino que aparecen otros aspectos de importancia; como la guerra con España. Durante este período sus registros desaparecieron, pero cuando más adelante se reanudaron, la marina recuperó y superó sus niveles anteriores.

La guerra se desarrolló en el Pacífico, España, intentando cobrar ciertos privilegios que se le habían concedido años antes por parte de los peruanos, pretendió tener la supremacía, tal vez, más psicológica que real. Los verdaderos orígenes de la guerra son difíciles de dilucidar, hacía cuarenta años que el Perú había reconocido ciertas deudas con España y los europeos decidieron cobrarlas. Si el motivo real de la guerra es el de la deuda o tal vez, un rencor por la independencia no es el tema a discutir, pero es necesario entender que para Chile, el enfrentamiento tuvo consecuencias nefastas. Cuando estalló el conflicto español - peruano, Chile apoyó a estos últimos, si bien no desde un punto de vista bélico, sí moral. Al enterarse España de la opinión chilena frente a la guerra y de las ridiculizaciones emitidas públi-

camente, exigió que se le reconociera el Pabellón Nacional con veintiún cañones al pasar con sus buques frente a las costas chilenas. Como el Gobierno no aceptó la exigencia peninsular, los buques españoles realizaron un bloqueo comercial en los puertos del pacífico chileno. Este, tal vez, fue el fin de la Marina Mercante Nacional, si bien ya se venía dando una disminución considerable de las actividades, el bloqueo comercial terminó por destruirla, de hecho los registros de 1866 no existen. Pero al terminar la guerra, no sólo se obtuvo beneficios bélicos (como la captura de la "*Covadonga*" en el Combate Naval de Abtao), sino también comerciales, ya que, la Marina Mercante se recuperó y superó los tonelajes anteriores a la guerra. Si bien la situación mercante chilena durante la guerra bajó considerablemente, se debe dilucidar qué es lo que significa esta situación, porque el hecho de que no se encuentren registros de buques chilenos realizando actividades, no quiere decir que no las haya habido de alguna forma. Para el caso de la guerra, muchos de los buques chilenos cambiaron a bandera neutral, con la ley chilena de 1864 tenían casi los mismos privilegios llevando cualquier bandera, de esta forma podían buques chilenos, pero matriculados momentáneamente bajo otra bandera, efectuar relaciones comerciales. El tráfico comercial no disminuyó y la guerra con España fue algo más formal que real, además de bombardeos españoles en Valparaíso, los buques chilenos no entraron en conflicto con los peninsulares, por otra parte el bloqueo comercial era hacia los buques de bandera chilena y una gran parte de los armadores nacionales cambiaron bandera durante el período. Entonces, es menester comprender que, la guerra no evitó los movimientos comerciales en los puertos chilenos como podría pensarse, las actividades se llevaron a cabo de igual forma, sólo que bajo otra

bandera, entonces aunque los buques y mercaderías estuvieron matriculados como extranjeros, de alguna forma, eran los armadores chilenos quienes comerciaban. De todos modos, no faltaron los conflictos entre buques chilenos con banderas neutrales que fueron descubiertos transportando soldados chilenos por el país y hacia Perú.

Con el término de la guerra, como se comentó con anterioridad, hubo un vuelco grandioso en la Marina Mercante Nacional, el período de 1866 a 1892 debe entenderse como la vuelta a la vida de la Marina Mercante y como un proceso de introducción de tecnologías a nivel mundial. La masificación de la navegación a vapor y la apertura del canal de Suez fueron aspectos que revolucionaron el comercio mundial, tal vez no si se les revisa exhaustivamente en cifras y consecuencias directas, sino en cuanto a lo que significaron a nivel industrial y psicológico.

Además, para Chile el descubrimiento del Mineral de Caracoles fue un detonante para la constitución de numerosas sociedades anónimas navieras. El campo de inversión cambió y los capitales de riesgo fueron transportados hacia la industria naviera. La gran cantidad de combustible disponible, la revolución tecnológica que crecía rápidamente y los intereses de chilenos por invertir en dicha industria, se vieron reflejados en la cuantiosa creación de estas sociedades. Indudablemente, la más importante de todas fue la Compañía Sudamericana de Vapores, luego de varias fusiones. Durante el período de 1866 a 1892, la compañía obtuvo numerosas concesiones estatales, las que fueron retri-

buidas por la misma, al Estado durante la Guerra del Pacífico. En el conflicto con Perú y Bolivia, apareció un nuevo rubro de transporte al norte del país. Al instalarse tropas chilenas en el territorio, el movimiento naviero fue considerado como cabotaje, por ende, la Compañía Sudamericana, incluso al término de la guerra y con su alto posicionamiento, aprovechó de buena manera durante algún tiempo. Pero la carrera hacia Europa se vislumbraba con mejores posibilidades, el transportar salitre y devolverse cargados con carbón presentaba una mejor expectativa que la carrera hacia el norte del país, en la que no se aprovechaba el regreso trayendo cargamento de importancia.

*"Fue, precisamente, en el campo del comercio exterior transoceánico donde se presentaron las mejores oportunidades para desarrollar una industria naviera de importancia: las ventajas que ofrecía el tráfico salitrero eran óptimas sólo para los empresarios que estuvieran dispuestos a efectuar la travesía hasta Europa y retornar con sus naves cargadas con carbón"*⁸.

Pero al paso de pocos años, el clima para la Marina Mercante cambió nuevamente. Luego de un buen posicionamiento y recuperación después de la Guerra del Pacífico, sufrió la amargura de los inversionistas en el salitre. Al parecer, en el mineral, se vislumbraba un mejor futuro comercial, por lo tanto, la industria naviera quedó nuevamente sin inversiones importantes y aunque el Estado renovó las subvenciones establecidas hacía diez años, incluso mejorándolas, con el tiempo, las políticas gubernamentales se enfocaron en la inversión alter-



8.- Opus Cit. Pág. 254.

nativa en las exportaciones salitreras. Entonces, las Industrias Navieras sufrieron estancamientos por el resto del siglo XIX y sólo se recuperaron en los inicios del siglo XX, donde también debieron sufrir las vicisitudes de un complejo sistema mundial, pero donde sin duda se estableció de forma rígida y permanente la Marina Mercante de Chile.

Es verdad que la Marina Mercante de Chile, en nuestros días, se encuentra establecida y es indudablemente importantísima para el desarrollo económico del país, pero es necesario comprender la complejidad de su formación. La historia nacional está llena de disturbios políticos, sociales, económicos y culturales, y el caso de la Marina Mercante no es la excepción. Para comprender el desarrollo de Chile, es necesario abrir los parámetros hacia el extranjero, ya que, los países e incluso instituciones, no son entes cerrados que pueden auto subsistir sin tener relaciones con otros,

en especial con el sistema económico mundial imperante. Todo proceso de formación y ordenamiento de alguna entidad, necesita de prueba y error, de altos y bajos y el caso de Chile, a pesar de no presentar un desorden inminente como otros países de Hispanoamérica en su proceso de Independencia y República,

no estuvo exento de inestabilidades. En este estudio, se refleja la confusión y posterior orden en la formación y establecimiento de una Marina Mercante nacional, que a pesar de las dificultades, que no fueron pocas desde cualquier punto de vista, logró establecerse de buena manera. Los reglamentos, leyes, tratados y sociedades entabladas a lo largo de la historia de Chile, hablan de una personalidad cívica y de respeto

que, a pesar de decisiones que en instancias no fueron las más adecuadas, existió, la mayoría de las veces, la intención de solucionar problemas y organizar un país de manera ordenada y basada en la legalidad.



* * *

BIBLIOGRAFÍA

- 1.- Heise, Julio. *Años de formación y aprendizaje políticos. 1810-1833*. Editorial Universitaria. 1978. Chile.
- 2.- Véliz, Claudio. *Historia de la Marina Mercante de Chile*. Ediciones de la Universidad de Chile. 1961. Chile.
- 3.- Villalobos, Sergio. *Historia de los Chilenos, Tomo 2*. Editorial Taurus. 2007. Chile.