

## *La marinería chilena enganchada en naves de bandera extranjera durante el siglo XIX. Aspectos históricos, jurídicos y diplomáticos\**

*Gilberto Harris Bücher\*\**

### **Introducción**

La temática que abordaremos, estrechamente vinculada a la gente de mar, tiene importantes conexiones con el derecho marítimo y la historia diplomática del siglo XIX; lamentablemente los correctivos y la legislación evacuada para poner coto a los abandonos, castigos y malos tratos que debieron capear los nautas nacionales enganchados en naves de otras banderas serán por mucho tiempo letra muerta. Nuevamente, tal como aconteció con peones, labradores, carrilanos y picapedreros, la suerte de los rotos será la más desgraciada en latitudes lejanas. Y no se crea que las cifras involucradas en relación a los embarcados fueron diminutas. Por ejemplo, hacia 1851, Manuel Blanco Encalada, una autoridad en todo lo que dice relación con las tareas de mar, calculaba que a lo menos un 25% de los equipajes de todas las naves que surcaban el Pacífico eran chilenos<sup>1</sup>; en 1860 Antonio Varas,

---

\* Este trabajo es parte del proyecto Fondecyt 1990016 y del Proyecto HUM1 079899 financiado por la Dirección de Investigación de la Universidad de Playa Ancha. Abreviaturas: A.N.FMRREE= Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Relaciones Exteriores; A.N.FJV= Archivo Nacional. Fondo Judicial de Valparaíso; A.N.FIV= Archivo Nacional. Fondo Intendencia de Valparaíso; MMM= Memorias del Ministro de Marina; MMRREE= Memorias del Ministro de Relaciones Exteriores; A.N.FMM= Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Marina; A.N.FICQ= Archivo Nacional. Fondo Intendencia de Coquimbo; MMRREE. AGH= Ministerio de Relaciones Exteriores. Archivo General Histórico; MMGYM= Memorias del Ministro de Guerra y Marina; A.N.FMI= Archivo Nacional. Fondo Ministerio del Interior; A.N.FICH= Archivo Nacional. Fondo Intendencia de Chiloé; A.N. FMH= Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda; A.N.FIA= Archivo Nacional. Fondo Intendencia de Atacama; BSNA= Boletines de la Sociedad Nacional de Agricultura; MMRREECYC= Memorias del Ministro de Relaciones, Culto y Colonización; MMGYM= Memorias del Ministro de Guerra y Marina; A.N.FICO= Archivo Nacional. Fondo Intendencia de Concepción.

\*\* Universidad de Playa Ancha

<sup>1</sup> Circular de la Comandancia General de Marina, Valparaíso, 6 de mayo de 1851, en A.N. FMRREE, vol. 70.

siempre con nutrida correspondencia epistolar con los representantes acreditados en el exterior, espetaba que la flor de los marineros de Chile andan expatriados navegando en buques extranjeros con perjuicio del comercio marítimo de la República, del servicio de la Armada y de ellos mismos<sup>2</sup>. Cincuenta años más tarde, concretamente en 1912, el cónsul de Chile en Panamá oficiaba al titular de Relaciones Exteriores que eran miles los mapochinos embarcados en naves nacionales y extranjeras que cubrían la ruta Chile-zona del Canal-California<sup>3</sup>; y si de cifras se trata las mejores fuentes revelan que el movimiento de Valparaíso de 1889, en el renglón navegación exterior-vapores, registró la salida de 3.850 nacionales, y en los catorce años comprendidos entre 1883 y 1896 los mapochinos enganchados alcanzaron la cifra de 24.905 hombres<sup>4</sup>.

Lo anterior, ignorado por muchos, no nos sorprende pues Chile, sea en el siglo XIX o en el XX, ha sido un país expulsor de población activa<sup>5</sup>. Empero, las alternativas y concomitancias de este ramal de salida —otros fueron el enganche de peones, labradores, carrilanos, picapedreros, mercenarios y siervos-esclavos—<sup>6</sup> son un fenómeno todavía no estudiado. Y aun cuando espigar en este tema sea una tarea difícil, por explicables lagunas documentales, parece lógico adelantar —aunque no contemos con cifras definitivas— que la sangría de marinería chilena fue ciertamente de nota aunque no pueda compararse a los dos momentos más estelares de las emisiones, esto es *Gold Rush* californiano y trabajos ferrocarrileros auspiciados por Meiggs en el Perú episodios que involucraron, por parte baja, la salida de más de 50.000 compatriotas<sup>7</sup>; tampoco tienen parangón con quienes laboraron en las salitreras antes del conflicto del setenta y nueve, con los que desde los años ochenta hasta 1915 trabajaron en desmontes en la zona del Canal de Panamá o con los miles que se asentaron en Mendoza y el Neuquén argentino antes y después del cambio de siglo.

Aquí en esta comunicación develaremos importantes cuestiones conectadas con la salida de marinería al exterior, sus múltiples problemas y la reacción gubernamental, sangría casi invisible y de difícil seguimiento en la larga duración. Y en

2 Varas al Ministro de Marina. Santiago, 16 de mayo de 1860, en A.N.FMM, vol. 22.

3 D. Urrutia al Ministro de Relaciones Exteriores. Panamá, 17 de marzo de 1912, en A.N.FMRREE, vol. 1623.

4 MMM (1890), p. 301 y MMM (1897), p. 190.

5 Esa tendencia la hemos probado documentalmente en mis libros *Emigración y políticas gubernamentales en Chile durante el siglo XIX* (Valparaíso, 1996), desperdigadamente, y en *Inmigración y emigración en Chile durante el siglo XIX. Estudios y documentos* (Valparaíso, 1997), desperdigadamente, Capítulo II.

6 Véase mi artículo GILBERTO HARRIS BUCHER, *Notas sobre las vías visibles de la emigración de chilenos hacia la costa Pacífico Americana*, en *Revista Chilena de Historia y Geografía* 163 (Santiago, 1997), pp. 233-256.

7 Hemos discutido exhaustivamente esas cifras concluyendo, luego de revisar cientos de folios documentales, que el tendido de líneas férreas en el Perú llamó a más chilenos que el oro de California. Véase GILBERTO HARRIS BUCHER, *Inmigración y emigración en Chile durante el siglo XIX. Estudios y documentos* (Valparaíso, 1997), pp. 173-178.

este ramal es posible toparse con muchos ejemplos del sino trágico que acompañaba a los nacionales en sus periplos por tierras y mares lejanos, cuestión sobre la que también nos ocuparemos en este trabajo. Un botón para comenzar: en una fecha tardía como 1912 el barbarismo de los empresarios navieros peruanos podía llegar tan lejos que *fogoneros, carboneros, aceiteros y otras denominaciones eran unos parias obligados a prestar sus servicios a bordo como si fueran esclavos*<sup>8</sup>.

## I. El contexto en sus cifras y en la larga duración

Resulta evidentiísimo postular —más todavía si se considera el crecido número de nautas norteamericanos y europeos que defeccionaron en aguas chilenas—<sup>9</sup>, que un número importante de marinería nacional se enganchó espontáneamente en naves foráneas de la carrera, loberas, balleneras o foqueras; es obvio que debió realizarse un recambio de tripulaciones para los viajes en redondo o incluso en distancias cortas considerando que por parte baja unos 6.000 extranjeros se fugaron en nuestras latitudes en el periodo que corre entre 1818-1888<sup>10</sup>. Es innegable también que los nuestros fueron seducidos por salarios que no tenían comparación con los pagados en la marina comercial o de guerra<sup>11</sup>. Sin embargo, como veremos luego con cierto detalle en otro apartado, en el grueso de los enganches de la gente de mar se verificó un escandaloso tráfico corruptor auspiciado por cantamañas in-

- 
- 8 El Cónsul de Chile en Panamá al Ministro de Relaciones Exteriores. Panamá, 17 y 18 de marzo de 1912, en A.N. FMRREE, vol. 1623; el mismo sentido lo encontramos en oficio de noviembre de 1910, consignándose que *gastan su existencia por una miserable pitanza, acabando casi siempre en hospitales víctimas de fiebres, pulmonías o tisis*. Relación en A.N. FMM, vol. 1447.
- 9 Para este tema GILBERTO HARRIS BUCHER, *La marinería desertora: un ramal olvidado de la inmigración extranjera en Chile, 1818-1888*, en *Cuadernos de Historia* 16 (Santiago, 1996), pp. 173-190.
- 10 Ibid., especialmente pp. 173-176. Plañideramente, en 1850, Charles de Cazzote arguía que sólo uno de diez de los desertores franceses era finalmente aprehendido. Cazzote al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 18 de octubre de 1850, en A.N.FMRREE, vol. 66; Manuel Blanco Encalada respondería, ante las acusaciones de que en Chile se amparaba a los fugados, que resultaba difícilísimo distinguir en Valparaíso *quién es desertor y quién no lo es*. Manuel Blanco Encalada al Ministro de Relaciones Exteriores. Valparaíso, 28 de noviembre de 1850, en A.N.FMRREE, vol. 70.
- 11 Esto último puede corroborarse en las siguientes fuentes: Varios tripulantes del buque *Mariposa* sobre arreglo de sueldos (1872), en A.N. Fondo Judicial de Valparaíso, legajo 139, pza. 31; los marineros de la barca *Therese* contra el capitán por cobro de salarios (1850) en A.N. Fondo Judicial de Valparaíso, legajo 87, pza. 15; la tripulación de la barca *Lautaro* contra el capitán y dueños por cobro de salarios (1860), en A.N. Fondo Judicial de Valparaíso, legajo 359, pza. 7; los tripulantes de la barca *Los Hermanos* contra su dueño por pago de salarios (1859), en A.N. Fondo Judicial de Valparaíso, legajo 101, pza. 3; Cuaderno de prelación del concurso de la fragata *Jesús Ramos* (1858), en A.N. Fondo Judicial de Valparaíso, legajo 101, pza. 30; los tripulantes de la goleta *Archimedes* contra su capitán por pago de sueldos (1856), en A.N. Fondo Judicial de Valparaíso, legajo 95, pza. 16; la tripulación de la barca *Mary* contra el capitán y dueños por pago de salarios (1858), en A.N. Fondo Judicial de Valparaíso, legajo 99, pza. 13; Cuaderno de embargo de la fragata *Juana Guzmán* (1858), en A.N. Fondo Judicial de Valparaíso, legajo 99, pza. 15, etc. Aunque siempre existió cierta laxidad al respecto los nuestros, por lo general, ganaban salarios fluctuantes entre \$14 y \$18, mientras que los foráneos se embolsaban desde \$22.50 hasta \$35 y más. En la escuadra, por el contrario, la paga fluctuaba entre \$10 y \$15, pero, esta es la gran diferencia, estaban obligados a comprar una cantidad de ropa; inclusive estaban obligados a devolver los gastos de vestuario que se le entregaba al engancharlos. Véase "Armada Nacional. Un colaborador", en *El Mercurio*, Valparaíso, 23 de junio de 1858.

visibles, tratantes de mar, colocadores de marineros y corredores que aguijoneaban la imaginación del bajo pueblo con promesas de crecidos salarios, cuestión que al fin de cuentas derivó en una importante deserción que inclusive afectaría a la marina de guerra. Como hemos visto dos habrían sido los ramales de salida: uno totalmente espontáneo —el recambio de tripulaciones por deserción, muerte o enfermedades indefectiblemente debía producirse—; otro casi forzado, auspiciado por quienes medraban de una situación coyuntural —siempre las naves extranjeras necesitaban hombres de mar—, problema que a la vuelta de los años trocó en serios problemas para los nuestros. Estamos hablando del hecho de marinería abandonada, desvalida, menesterosa y carente de toda posibilidad de auxilios luego de ser abandonadas en otras latitudes puesto que eran enganchados sin ninguna formalidades los que se refiere a la obligación de ser reintegrados al puerto de salida. Afortunadamente para nuestros nautas el cuerpo diplomático acreditado en el exterior salvaría a muchos de una muerte segura y se ocuparía de su posterior repatriación; claro está que lo anterior fue una empresa no exenta de trabazones, y no porque los cónsules carecieran de emolumentos para verificar esas operaciones, sino por cuanto era rarísima la presencia de naves que tremolaban el tricolor en Europa o Norteamérica. De hecho para ayudar en sus desgracias a la marinería chilena varias legaciones contaron con recursos provenientes de las cajas de marineros desvalidos, las que se engrosaban con una tercera parte de los salarios por vencer en aquellas naves que cambiaban de bandera y cuyos equipajes literalmente quedaban en la calle; esta disposición ya aparece en un proyecto presentado a las Cámaras en 1856<sup>12</sup>. Lamentablemente, muchas veces se retrasaba la vuelta de los nuestros al país obligando a los cónsules a cancelar sumas importantes a los capitanes de naves foráneas para que finalmente regresaran a nuestros lindes. En verdad, las disposiciones, reiteradas en la década de 1870, en orden a que los capitanes de bandera chilena asilaran a bordo a los abandonados en puertos foráneos fue letra muerta puesto que rara vez se presentaban en puertos lejanos, particularmente en los meses de invierno<sup>13</sup>.

El prevenido lector podría argüir, al no existir cifras definitivas, que probablemente nuestras autoridades marítimas exageraron la nota en cuanto a la expatriación de los nautas mapochinos; de lo señalado en la introducción se infiere que bien pudieron ser miles. Con todo, importantes frentes documentales revelan que en casi todas las épocas la presencia de marinería nacional en nuestros mercantes fue insignificante y casi reducida a su mínima expresión. Por ejemplo, en 1837, a pesar de la vigencia de normativas que ordenaban que la marina comercial fuese al menos tripulada por una cuarta parte de chilenos, sus capitanes espetaban que la falta de brazos nativos los obligaba a equipar forzosamente las embarcaciones con toda cla-

12 Sobre el tema: M. Gana al Ministro de Relaciones Exteriores, Santiago, 27 de julio de 1860, en A.N.FMRREE, vol. 96.

13 Importantes datos, con valiosa información retrospectiva, en informe evacuado por el cónsul de Chile en Londres el 9 de abril de 1861, reproducido por nosotros, bajo el título de *Una fuente para la historia de la marina chilena*, en *Revista Notas Históricas y Geográficas* 3 (Valparaíso, 1992), pp. 153-166, con introducción y notas explicativas. Sobre el tema es importante señalar que una ley dictada el 21 de junio de 1878, en sus artículos 100 y 101, reguló cuestiones conectadas con el asilo de marineros chilenos cuando no hubiese agente consular y obligaciones de repatriar a cuatro tripulantes por cada 100 toneladas de las naves. Información en A.N.FMM, vol. 81(b).

se de extranjeros<sup>14</sup>. En verdad, existió, sin exagerar, una desnacionalización de las tripulaciones. Basta recordar aquí que nuestras autoridades se vieron obligadas a permitir que la participación de extranjeros pulsara de la mitad, en 1847, hasta dos tercios de los equipajes, medida inaugurada en 1855 y reeditada, por sendos decretos, en 1863, 1865, 1874, bajo Errázuriz, y quizá también después<sup>15</sup>. Crudamente, en 1849, cuando todavía el efecto del Gold Rush no era letal para nuestra marina comercial, el senador J. Bello fue lapidario al decir que aquella no era más que unos palos con bandera chilena en que ni siquiera los capitanes eran nacionales<sup>16</sup>; en fin, sintomático es el hecho de que en 1853, cuando el efecto de la fiebre del oro californiano se batía en retirada, la marina mercante apenas echaba mano a unos 2.200 a 2.700 contingentes, de los cuales más de la mitad eran forasteros<sup>17</sup>. Y es altamente probable que después de Valparaíso y alrededores haya sido Chiloé la región que más perdió población ya sea por enganches en la Escuadra —que muchas veces desertaban y se embarcaban al exterior— o por enganches silenciosos para enfrentar los recambios de tripulaciones de naves foráneas; dicho argumento se basa en parte en una relación del Gobernador Marítimo de Chiloé quien señalaba, en 1886, que los habitantes de la provincia parecen decididamente navegantes, por lo menos el 40%, pero “sólo 460 han sido formalmente enrolados por la Oficina de enganche de marineros”<sup>18</sup>.

¿Quiénes entonces tripulaban nuestros mercantes? Ciertamente un número importante de extranjeros; no olvidemos que, y es una cifra que consideramos bajista, más de 6.000 defecionaron en nuestros puertos y no existe ninguna prueba documental que permita adelantar que llegaron premunidos de bártulos, maquinaria o crecidas sumas ahorradas después de largas jornadas de trabajo para permitirles mudar rápidamente de condición ascendiendo a *posiciones empresariales*<sup>19</sup>.

14 Pedro Angulo al Comandante General de Marina. Valparaíso, 19 de enero de 1837, en A.N. FIV, vol. 23. En 1846, José Santiago Aldunate informaba de la presencia de extranjeros aventureros o desertores de otras nacionalidades en las naves. MMGYM(1846), p. 2 y 3.

15 Véase Decretos del 7 de mayo de 1855, 7 de julio de 1857, 4 de julio de 1859, 10 de agosto de 1863 y 3 de agosto de 1865, en A.N. FMRREE, vols. 83.96 y 84; A.N.FMM, vol. 158 y Boletín de Leyes y Decretos de Gobierno (1874), p. 300. Hay casos en que ni siquiera se cumplía con esa legislación. Por ejemplo en 1860 la barca chilena *Augusta Amalia* se presentó en Londres sin marinos chilenos, derivando aquello en un incumplimiento de las leyes internacionales de rigor. M. García al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 21 de mayo de 1860, en A.N.FMRREE, vol. 96. Información cruzada nos permitió conocer que al parecer la citada nave salió de Valparaíso con marinería chilena la que fue abandonada en Guayaquil. Varas al Ministro de Marina. Santiago, 16 de mayo de 1860, en A.N.FMM, vol. 22. Ese mismo año el Cónsul de Chile en Hamburgo noticiaba la problemática internacional que se produciría por arribar naves comerciales sin chilenos a bordo. Varas al Ministro de Marina transmitiendo notas de Lumé de Lumie. Santiago, 16 de julio de 1860, en *ibid.*

16 *Cámara de Senadores. Sesión Ordinaria* del 11 de julio de 1849. De datos para el período 1851-1857, conectados con información sobre propiedad y dimensiones de naves chilenas, se infiere que la casi totalidad de los capitanes eran foráneos. Información en A.N.FMM, vol. 112 y en *Nómina de vapores, buques, barcas y fragatas chilenas que han recalado en Valparaíso, 1885-1887* (Valparaíso, 1887), desperdigadamente, la mayoría en comercio de cabotaje.

17 MMM (1853), p. 433 y MMM (1855), p. 395.

18 Memoria del Gobernador Marítimo de Chiloé. Ancud, 3 de enero de 1887, en MMM (1887), p. 89.

19 Apoyados en una frondosa información documental esto lo hemos examinado en mi trabajo. *La*

Sin generalizaciones intuitivas y apelando a buenos frentes documentales hay que consignar, por ejemplo, que de decenas de naufragios y varamientos verificados en las subdelegaciones marítimas de Atacama, Coquimbo, Valparaíso, Valdivia y Chiloé en la brecha 1852-1866 era cortísimo el número de tripulaciones chilenas de nuestros mercantes<sup>20</sup>; de la revisión de los informes de los gobernadores marítimos en el periodo 1869-1879 y, mejor todavía, observando las nóminas de las oficinas de enganche de marineros de Caldera, Lota, Coronel y Talcahuano entre 1868 y 1888 se desprende, con la excepción de lo que ocurría en Lota, que los extranjeros superaban numéricamente a los nuestros en los embarques y desembarques<sup>21</sup>. Un buen botón: en el puerto de Caldera, entre el 31 de diciembre de 1868 y el 30 de diciembre de 1871, la relación de los embarcados-desembarcados muchas veces fue la de tres foráneos por un chileno<sup>22</sup>; también es importante señalar que un censo de bahía realizado en el puerto de Valparaíso en 1875 arrojó la presencia de 2.182 tripulantes de los cuales 1.351 eran foráneos<sup>23</sup>. Y si de cifras esclarecedoras se trata es importante indicar que la oficina de enganche de marineros de Valparaíso proporcionó, en 1868 y 1869, más de 3.000 libretas de enrolamiento a extranjeros, cifras que debieron ser más amplias puesto que las casas de agencias y los consulados embarcaban a muchos más a espaldas de las autoridades marítimas<sup>24</sup>. Pero hay más. El movimiento marítimo del puerto de Valparaíso en 1899, y sólo vapores en servicio de cabotaje, comprendió a 8.999 tripulantes chilenos contra 7.387 foráneos; otro dato importante: en 1894 la Oficina de enganche de marineros enroló a 3.420 extranjeros en la marina mercante contra 2.561 nacionales, y en 1896 la relación fue de 3.315 contra 2.665<sup>25</sup>.

En la larga duración los fríos números de los Censos de Población de fines de siglo confirman en todo el hilo conductor seguido hasta aquí. Por ejemplo, el levantamiento de 1885 registró a nivel nacional un total de 6.563 marineros de los cuales 3.417 eran foráneos; de esa cifra 3.113 eran europeos. Ahora sobre el relevamiento de 1895 la relación fue de 7.827, 3.174 y 2.746 respectivamente. Y es importante consignar que las cifras definitivamente fueron más amplias respecto a los contingentes alógenos puesto que no consideran los Censos de bahía que se verificaban intermitentemente como tampoco a los centenares que se naturalizaron entre las décadas de 1830 y 1870. En fin, si hiciéramos el ejercicio matemático de descontar a la cifra total nacional la marinería chilena de la zona de Chiloé —que tripulaban

---

*inmigración extranjera en Chile, a revisión*: también proletarios, aventureros, desertores y deudores, en *Anuario de Estudios Americanos* LIV, 2 (Sevilla, 1997), pp. 543-566.

20 Informes conectados con *psé* tema, en A.N. FMM, vol. 119.

21 MMM (1869-1878), desperdigadamente: A.N. FICO, vols. 345, 670 y 679; A.N. FIA, vol. 347.

22 A.N. FIA, vol. 347.

23 *La Patria*, Valparaíso, 21 de abril de 1875.

24 MMM (1868), p. 9 y MMM (1869), p. 6; también informe de la Oficina de enganche de marineros (1868), en A.N. FMM, vol. 98.

25 Para todo: MMM (1890), p. 300; MMM (1895), p. 226; MMM (1897), p. 183. Las cifras son acumulativas.

miles de chalupas, canoas, balsas, botes y lanchas de poco calado en el *comercio de pacotilla*— tendríamos que convenir entonces que en los puertos más septentrionales la presencia foránea ciertamente fue de nota<sup>26</sup>. Inclusive muchos años después, concretamente en 1911 el Senador H. Eyzaguirre reconocía que resultaba imposible a corto plazo, por la escasez de brazos, la formación de una marina con personal nacional<sup>27</sup>.

Mal podríamos sentenciar aquí que en todas las épocas se produjo una sangría tan importante de chilenos que trocó en una total desnacionalización de los tripulantes de nuestros mercantes; aquello sería una burda exageración. Mas, los porfiados hechos permiten consignar que tempranamente se verificó una importante expatriación. Por ejemplo, en 1844 el Ministro de Guerra y Marina informaba que *andan dispersos en las marinas extranjeras*<sup>28</sup>; el mismo año el Comandante General de Marina espetaba que *las repúblicas del norte nos arrebataban muchos marineros pagándoles mejor sueldo*<sup>29</sup>; en 1850 el Ministro Varas hacía notar *el enganchamiento demasiado frecuente de marineros chilenos en la tripulación de buques extranjeros*<sup>30</sup>; en fin, la misma tónica es posible encontrar en la Memoria del Ministro de Guerra y Marina de 1847 o en un importante documento evacuado por el Cónsul de Chile en Londres fechado en 1860<sup>31</sup>. En verdad, muchos aspectos conectados con la gente de mar pueden deparar más de alguna sorpresa. Por ejemplo, hacia 1852 todavía era importante la estampida de brazos hacia California, particularmente de marinería que era llevada gratis en los mercantes foráneos sin más exigencias que la de trabajar a bordo<sup>32</sup>; hacia 1855 los miembros del gremio de jornaleros y lancheros, en número de casi 700, abandonó el país al entrar en vigencia nuevas disposiciones sobre economía en el servicio que se prestaba a las naves surtas en la bahía<sup>33</sup>.

26 Para todo: República de Chile. Censos de población de 1885 y 1895, desperdigadamente; Libro registro de títulos, rescriptos y cartas de naturalización, en A.N.FMI, vol. 133; en los años 1859 y 1860 el territorio marítimo de Chiloé-Llanquihue era transitado, y sólo consideramos a las oficialmente empadronadas, por 5.102 embarcaciones. Informe de M. Hurtado. Ancud, 23 de mayo de 1860 y noticias de Daniel de la Cruz. Puerto Montt, 17 de junio de 1860, en MMM (1860), p. 243 y 247.

27 Cámara de Senadores. Sesión Ordinaria del 28 de agosto de 1911.

28 MMGYM (1844), p. 320.

29 Informe del Comandante general de Marina. Santiago, 28 de mayo de 1844, en MMGYM (1844), anexos.

30 Antonio Varas al Comandante General de Marina. Santiago, 21 de octubre de 1850, reproducido en ALBERTO CRUCHAGA OSSA. *Jurisprudencia de la Cancillería chilena hasta 1865* (Santiago, 1935), p. 247.

31 MMGYM (1847), p. 99 y Antonio Varas al Ministro de Marina, comunicando nota del cónsul de Chile en Londres. Santiago, 16 de mayo de 1860, en A.N. FMM, vol. 22.

32 *El Mercurio*, Valparaíso, 9 de febrero de 1852.

33 El administrador del gremio de jornaleros y lancheros al Intendente de Valparaíso. Valparaíso, 20 de enero de 1855, en A.N. FMH, vol. 316.

Lamentablemente, y sobre ello volveremos luego, ya antes de la década de 1850 las autoridades marítimas observaban con gran preocupación el hecho de que muchas veces los mercantes nacionales volvían con menos tripulación en sus expediciones al exterior, sospechándose primero, comprobándose después, la existencia de un escandaloso abandono de nuestros nautas en puertos foráneos<sup>34</sup>; afortunadamente el cuerpo diplomático acreditado en el exterior pudo auxiliar a muchos en sus desgracias en El Callao, Iquique, Arica, Panamá, Colón, Liverpool, Le Havre, Génova, Barcelona, Lisboa, Marsella, Palmería, La Rochelle, La Pallice, Santurce y otros puntos<sup>35</sup>.

## II. La marinería chilena en el exterior: los problemas y la reacción gubernamental.

Serías denuncias, irregularidades de nota y conductas escandalosas que afectaban a nuestros nautas obligaron a las autoridades a poner en práctica, con mucha fuerza desde la década de 1850, un conjunto de arbitrios que perseguían, entrabar la sangría de la gente de mar —no todos versados precisamente en los oficios náuticos— la que permanentemente era abandonada por capitanes, agentes o armadores de mercantes, sea para evitar incurrir en gastos relacionados con la repatriación, sea por la preferencia de los patrones de buques por las tripulaciones que se contrataban por el viaje en redondo; en fin, por la posibilidad de enganchar marinería por salarios más bajos o para evitar el pago de ajustes cuando el zarpe se difería por falta de carga, situaciones todas que indefectiblemente se traducían en ser *echados a la calle*, como reiterativamente aparece en la documentación<sup>36</sup>. Es muy probable

34 Denuncias: Pedro Nolasco Vidal al Comandante General de Marina. Santiago, 24 de abril de 1855, en A.N. FMRREE, vol. 96; Circular de la Comandancia General de Marina dirigida al Intendente de Chiloé. Valparaíso. 24 de noviembre de 1862, en A.N.FICH vol. 7; M. Herrera al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 11 de abril de 1861, en A.N.FMRREE, vol. 96; F. Gutiérrez al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 28 de abril de 1864, en A.N.FMRREE, vol. 96; Manuel Blanco Encalada al Ministro de Relaciones Exteriores. París, 15 de julio de 1853, en MRREE, AGH, vol. 14, en el mismo sentido pero advirtiendo también que observó en Valparaíso frecuentes abusos en el trato a los marineros chilenos.

35 Desde 1887 se incluyó en el presupuesto nacional la glosa de gastos imprevistos, por \$5.000, para auxiliar y repatriar a chilenos desvalidos. Cuenta general de los gastos y entradas que ha tenido la República en 1887 (Santiago, 1888), p. 8. Posteriormente, en 1901 el Presidente de la República envió un Proyecto al Senado para aumentar a \$7.000 el presupuesto para repatriar connacionales argumentando que los gastos en socorros y pasajes se habían elevado considerablemente, especialmente para los chilenos residentes en Argentina y la costa norte del Pacífico. Cámara de Senadores. Sesión Extraordinaria del 28 de noviembre de 1901.

36 Noticias sobre abandono de marinería en puertos americanos y europeos: MMM (1851), p. 769; MMRREE(1851), p. 671; El Plenipotenciario de Chile en Francia al Ministro de Marina, París, 11 de agosto de 1851 y 14 de abril de 1852, en A.N. FMM, vol. 130; MMRREE(1852), p. 37; MMM (1853), p. 431; Pedro Nolasco al Comandante de Marina. Santiago, 24 de abril de 1855, en A.N. FMRREE, vol. 96; Manuel García al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 13 de enero de 1858, en Ibid; Manuel García al Ministro de Relaciones Exteriores, Santiago, 18 de enero de 1860, en Ibid; Exposición preliminar el Decreto promulgado por Montt sobre formalidades en el enganche de marinería. Santiago, 9 de enero de 1860, en A.N. FICQ, vol. 391; Antonio Varas al Ministro de Marina comunicándole oficio del Cónsul de Chile en Londres. Santiago, 16 de mayo de 1860, en

que el abandono de marineros de la nave *Olga* en Nueva York en 1848, el embarque clandestino sin contrato escrito de otros en el buque *Addison* en 1850 y otra partida echada a la calle del ballenero *Adelina Gibbs* en *El Callao* gatillaron la dictación de severas providencias decretadas en enero de 1860, aunque, como ya veremos, raramente cumplidas.<sup>37</sup>

Las prevenciones, que ya analizaremos en detalle, también perseguían refrenar la expatriación de individuos formados en la marina de guerra nacional, los que ante la posibilidad de mejores salarios o la acción de enganchadores o *cantamañanas invisibles* desertaban o se negaban a renovar las respectivas contratas de mar, pasando a servir muchos en la marina mercante nacional o de otras banderas, incluso en la armada boliviana y peruana<sup>38</sup>.

Pero las preocupaciones estatales, al complicado cuadro hasta aquí trazado, también se hicieron extensivas, por la reedición de innumerables problemas, al transporte de mano de obra y a los sistemas de enganchamiento practicados por capitalistas, casas comerciales con asiento en Valparaíso, casas de trato, corredores marítimos y oscuros agentes, que colectaban brazos clandestinamente para tareas muy diversas a las de mar, agricultura, industria, minería y obras públicas<sup>39</sup>; contingen-

A.N. FMM, vol. 22; Antonio Varas al Ministro de Marina comunicándole oficio del Cónsul de Chile en Londres. Santiago, 9 de abril de 1861, en A.N. FMM, vol. 22, documento reproducido ahora íntegramente en Gilberto Harris Bücher, *Una fuente para la historia de la marina mercante chilena, con introducción y notas*, en *Revista Notas Históricas y Geográficas* 3. Facultad de Humanidades. Universidad de Playa Ancha (Valparaíso, 1992), pp. 153-166. Manuel García al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 11 de abril de 1861, en A.N.FMRREE, vol. 96; Manuel García al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 28 de abril de 1864, en A.N.FMRREE, vol. 96; A. Errázuriz al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 28 de abril de 1864, en A.N.FMRREE, vol. 96; Miguel Luis Amunátegui al Ministro de Marina comunicándole oficio del Encargado de Negocios de Chile en el Perú. Santiago, 24 de diciembre de 1869, en A.N.FMM, vol. 220; José Ramón Lira al Ministro de Relaciones Exteriores, comunicándole oficio del Plenipotenciario de Chile en el Perú. Santiago, 2 de diciembre de 1879, en A.N.FMRREE, vol. 84; W. Higgins al Ministro de Relaciones Exteriores. Guayaquil, 2 de octubre de 1874, en A.N.FMM, vol. 285.

37 Retrospectivamente: F. Gutiérrez al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 28 de abril de 1864, en A.N.FMRREE, vol. 96.

38 Informe del Comandante General de Marina. Santiago, 28 de mayo de 1844, en MMGYM (1844), p. 335, indicando eufónicamente que *las repúblicas del norte, nos arrebatan muchos marineros*; también sabemos de chilenos, dedicados a la pesca, el tráfico de lanchas y ocupaciones análogas, que fueron enrolados compulsivamente en el tercio naval de Tarapacá en virtud de órdenes evacuados por el Prefecto provincial en 1874. Probablemente estas disposiciones se mantuvieron vigentes hasta 1879. Memoria del Plenipotenciario de Chile en el Perú, Lima, 27 de junio de 1872, en MMRREE (1872), anexos, p. 13, 14, 18 y 19; El Ministro de Relaciones del Perú al Plenipotenciario Chileno. Lima, 15 de abril de 1875, en MMRREE (1875), p. 19-21. Dos datos ilustrativos: en febrero de 1838 el 9% de los marineros de la Corbeta peruana *Confederación* eran chilenos, y en 1865 las fragatas peruanas *Amazonas* y *Apurímac* eran tripuladas casi en su totalidad por mapochinos. V. Garrido. Valparaíso, 28 de febrero de 1838, en A.N.FMM, vol. 62 y D. Santa María al Ministro de Marina. Lima (1865), en A.N.FMM, vol. 91. También sabemos que ocho chilenos tripulantes del ballenero norteamericano *Gipsy*, fueron capturados por la nave corsaria Alabama durante la guerra de Secesión en el país del norte. Roberto Hernández. Los chilenos en San Francisco de California (2 vols., Valparaíso, 1930), I, p. 329. Por último, de acuerdo con un editorial periodístico de mediados de siglo, entre los 30.000 chilenos residentes en Perú y Bolivia también abundaban los *militares*. *El Mercurio*. Valparaíso, 11 de octubre de 1854.

39 M. Blanco Encalada a los Gobernadores Marítimos, Valparaíso, 6 de mayo de 1851, en A.N. FMRREE,

tes todos —marineros, peones y carrilanos— que eran enganchados sin formalidades en todo lo que dice relación con la duración de los trabajos, salarios y fianzas que garantizaran, al menos en teoría, su posterior repatriación<sup>40</sup>.

Ahora sobre las prevenciones gubernamentales adoptadas para refrenar tantos males habría que destacar primeramente la exigencia de la matrícula de quienes ejecutaban oficios de mar, lo que apuntaba a extender la protección oficial —a través de los Cónsules— hasta lejanas playas, facilitando la repatriación y eventuales auxilios en metálico y gastos hospitalarios<sup>41</sup>; la dictación de precisas órdenes para vigilar tabernas, tambos, casas de trato, lugares de diversión y *mansiones* en las que la marinería frecuentaba y pernóctaba, sea en Valparaíso, Talcahuano y puertos del norte, lugares donde los traficantes conseguían brazos, amparaban a desertores y plagiaban hombres, creando, de paso, serios problemas a la marina mercante y a la escuadra<sup>42</sup>; la decisión de suprimir las casas de enganche regentadas por particulares, tanto por la reeditación de los antenotados problemas, cuanto porque aquellos no hacían gran cosa por exigir de los capitanes la observancia de los acuerdos contractuales, especialmente el que decía relación con la exigencia de reintegrarlos a la nación<sup>43</sup>; la preocupación por dar estricto cumplimiento a todas y cada una de las instrucciones y órdenes respecto de que las contratas de nautas y mano de obra fuesen visadas por los Gobernadores Marítimos, Intendentes o escribanos públicos, lo que pretendía, a costa de capitanes, empresarios, enganchadores, armadores o

vol. 70; F. Echaurren al Ministro de Relaciones Exteriores. Valparaíso, 5 de agosto de 1871, en A.N.FMRREE, vol. 78. Como excepción, para 1857, 1861 y 1862, sabemos que casas respetables como las de Alsop, Solf y Cía. y José Tomás Ramos aparecían involucrados en contratas y remisiones de peones. Declaración de José Tomás Ramos al Intendente de Valparaíso. Valparaíso, 30 de marzo de 1857, en A.N.FIV, vol. 115; E. Solf al Encargado de Negocios de Chile en Lima. Chiclayo, 6 de abril de 1862, en A.N.FMM, vol. 22; M. García al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 11 de junio de 1862, en A.N.FMRREE, vol. 96.

40 M. Blanco Encalada a los Gobernadores Marítimos, Valparaíso, 6 de mayo de 1851, en A.N.FMRREE, vol. 70; Manuel García al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 6 de mayo de 1853, en A.N.FMRREE, vol. 96, haciendo ver este mal al momento de ser despedidos trabajadores chilenos en Mejillones por la Casa de Matías Torres y Cía.; F. Echaurren al Ministro de Interior. Valparaíso, 2 de junio de 1871, en A.N.FMRREE, vol. 232; Julio Menadier, "Los trabajadores chilenos en el Perú", en BSNA 18 (Santiago, 1871), p. 305; también véase nota 38.

41 MMGYM (1850), p. 610; MMM (1852), p. 768 y s., con expresa mención a su aplazamiento; MMM (1853), p. 161, anotándose problemas para su realización.

42 Medidas: Orden de la Intendencia de Valparaíso. Angel Castillo. Valparaíso, 8 de mayo de 1859, en A.N.FMRREE, vol. 70; Mensaje y proyecto de Ley sobre el establecimiento de agencias oficiales para el enganche de marineros. Santiago, 20 de junio de 1857, en MMM (1857); Deserción en marina mercante: MMM (1852), p. 167; MMM (1853), p. 433; El Gobernador Marítimo de Valparaíso al Ministerio de Marina. Valparaíso, 1 de mayo de 1854, en MMM (1854), documentos, p. 186; MMM (1857), p. 169, sobre decreto de S.M.B. en orden a *asegurar la aprehensión y entrega de los marineros desertores en los dominios de S.M.B.*, y en relación a *clase de traficantes que derivan grandes provechos de la deserción*; Mensaje y proyecto de Ley para el establecimiento en los puertos de la República de agencias oficiales y responsables por el enganche de marineros. Manuel Montt. Santiago, 20 de junio de 1857, en MMM (1857), documentos, p. 245.

43 MMGYM (1851), p. 796; MMM (1854), informe del Intendente de Valparaíso, p. 186; MMM (1857), p. 169 y 469, aquí aludiendo a los hospedadores y ocultadores de marineros; MMM (1857), p. 245 y s.