

despachadores, asegurar la repatriación de los contingentes cuando los plazos fenecieran; la dictación, y reiteración, de instrucciones en el sentido de que se practicasen, como estipulaba la reglamentación vigente, visitas inspectivas a las naves que hacían cruceros prolongados, a objeto de constatar si cumplían con las mínimas exigencias de navegabilidad, práctica que apuntaba a evitar la pérdida de las mismas y los decesos a bordo<sup>44</sup>.

A guisa de balance general, habría que señalar que todos estos expedientes no lograron el fin que perseguían. Una vez más la práctica demostraría que en los movimientos de población la ley de la conveniencia de los hombres es más fuerte que las cortapisas gubernamentales, más aún, cuando inescrupulosos individuos aparecían aguijoneando la imaginación del pueblo con falsas expectativas de mejorar de condición. Nuestros gobernantes no sólo fracasarían en el intento de levantar una *gran aduana de hombres* que mitigará la sangría de población. Más que eso, fracasarían en una cruzada que perseguía dar por tierra con un escandaloso comercio de brazos baratos. De hecho durante el tendido de líneas férreas auspiciado por Meiggs en el Perú *los nuestros eran conducidos como rebaños* por los agentes del contratista<sup>45</sup>.

De partida, la legislación que ordenaba la obligación de que la gente de mar sólo podía embarcarse mediante contrata visada por la autoridad fue, una vez más, letra muerta. Así se infiere de la información general suscrita por los ejecutores de las mismas en todo el país<sup>46</sup>. Respecto a Valparaíso, indirectamente, sabemos de la inobservancia de las medidas proyectadas, luego de constatar que tan sólo en tres ocasiones —de más de un centenar de juicios incoados por prelación de deudas originadas por naufragios, quiebras de los dueños de las naves o cobro de sueldos

---

44 Medidas relacionadas con contratas y transporte de peones: Roberto Simpson al Ministro de Relaciones Exteriores. Valparaíso, 20 de agosto de 1842, en A.N.FMRREE, vol. 33; Circular del Ministerio del Interior sobre requisitos de enganches de trabajadores al extranjero. Santiago, 23 de octubre de 1855, en MMRREE (1871), p. 91 y s.; Manuel García al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 11 de junio de 1862, en A.N.FMRREE, vol. 96; Francisco Echaurren al Ministerio de Relaciones Exteriores. Valparaíso, 5 de agosto de 1871, en A.N.FMRREE, vol. 78; Circular del Ministerio de Relaciones Exteriores a los Intendentes sobre no permitir *el embarque de ningún trabajador cuyo contrato no esté otorgado ante escribano público y legalizado por este Ministerio y por el agente diplomático de la nación en que va a producir sus efectos el contrato*. Santiago, 1 de agosto de 1871, en MMRREE (1871), p. 91. Medidas relacionadas con contratas de marinería: Circular de Manuel Blanco Encalada a los Gobernadores Marítimos. Valparaíso, 6 de mayo de 1851, en A.N.FMRREE, vol. 70; Domingo Salamanca al Ministro de Relaciones Exteriores. Valparaíso, 23 de junio de 1852, en A.N.FMRREE, vol. 70; Decreto de Montt sobre enganchamiento de marinería en buques de bandera extranjera. Santiago, 16 de enero de 1860, en A.N.FICQ, vol. 391 y A.N.FMRREE, vol. 96; Manuel García al Ministerio de Relaciones Exteriores. Santiago, 11 de abril de 1861 y 28 de abril de 1864, en A.N.FMRREE, vol. 96. Por último, ahora en relación a la condición de los buques chilenos, contentémonos con señalar que su descrédito era total en Europa, Perú y otros puntos, al extremo de que siniestros y averías *han hecho que los comerciantes (-ingleses-)... tengan formada la idea de que el decir buque chileno y decir buque inservible son sinónimos, y así es que aquí (-recalca el Cónsul de Chile en Londres-) ni se le da con facilidad carga a un buque chileno, ni se asegura, en caso de dársele, sino a un alto precio*. Antonio Varas al Intendente de Valparaíso, comunicando nota del Cónsul de Chile en Londres. Santiago, 9 de abril de 1861, en A.N.FMM, vol. 22.

45 A. Prieto Cruz al Ministro de Interior. Valparaíso, 17 de marzo de 1870, en A.N.FMI, vol. 602.

46 Información en documentación reproducida en nota 31.

insolutos— que los nautas habían sido embarcados formalmente<sup>47</sup>. Asimismo, se encuentra documentado, pero sólo para 1850, que el capitán de puerto de Valparaíso exigía a los patrones de naves extranjeras que enganchaban marinería, el levantamiento de un compromiso formal de reintegrarlos al país, aunque la travesía tuviera como destino el cercano puerto de El Callao; sólo, ante la escasez generalizada de hombres de mar, y en el contexto de la guerra con España, el Gobernador marítimo de Talcahuano sugirió a una autoridad mayor prohibir absolutamente el embarque de marineros chilenos en buques extranjeros<sup>48</sup>.

El problema de la deserción sistematizada, siempre acicateada por *sujetos invisibles* y extraños a la marina, continuó afectando a la Escuadra. Las mejores fuentes, los partes de los capitanes de las naves, permiten cifrar en poco más de 1.200, para el período 1852-1879, la pérdida de contingentes que sirvieron en los vapores *Constitución*, *Abtao*, *Ancud*, *Araucano*, *Cazador*, *Ñuble* y *Toltén*, en los transportes *Infatigable*, *Antonio Varas*, *Valdivia* y *Janequeo*, en el pontón *Chile*, en las corbetas *Esmeralda*, *Covadonga* y *O'Higgins*, y en los blindados *Cochrane* y *Blanco Encalada*<sup>49</sup>, defecciones practicadas mayoritariamente en Valparaíso y de cuando en cuando en Caldera, Coquimbo, Juan Fernández, Lota y Corral. *El azote de la deserción*<sup>50</sup>, mal que siempre motivó una especial preocupación de parte de las autoridades, comprendió principalmente a pajes y grumetes, aunque al final de cuentas abrazaban a casi todos: marineros primeros y segundos, soldados de guarniciones, ayudantes de condestables, timoneles, veleros, carpinteros, herreros, cocineros, bodegueros, fogoneros, sangradores y patrones de bote<sup>51</sup>, pero nunca ofi-

47 La tripulación de la barca nacional *Mary* contra el Capitán y dueños por cobro de salarios (1858), en A.N.FJV, legajo 99, pza. 73; Cuadro de prelación del Concurso formado a la fragata *Jesús Ramos* (1859) en A.N.FJV, legajo 101, pza. 30; *Los tripulantes* del buque *Mariposa* por arreglo de sueldos (1872), en A.N.FJV, legajo 139, pza. 31. Además información en nota 29.

48 C. Cazotte al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 18 de octubre de 1850, en A.N.FMRREE, vol. 66 e Informe de L. Señoret (1866), en A.N.FMM, vol. 82; en febrero de 1866 el Gobernador Marítimo de Valdivia informaba que no había ningún *hombre de mar disponible en el territorio de su mando*. Vicente Villalobos al Ministro de Marina. Valparaíso, 5 de febrero de 1866, en A.N.FMM, vol. 119.

49 A.N.FMM, vol. 117 (vapor *Constitución*); A.N.FMM, vol. 245 (vapor *Abtao*); A.N.FMM, vol. 247 (vapor *Ancud*); A.N.FMM, vol. 238 (vapor *Araucano*); A.N.FMM, vol. 107 (vapor *Cazador*, *Ñuble* y *Toltén*); A.N.FMM, vol. 109 (*Infatigable*, *Antonio Varas*, *Valdivia* y *Janequeo*); A.N.FMM, vol. 133 (pontón *Chile*); A.N.FMM, vol. 162 y 210 (corbeta *Esmeralda*); A.N.FMM, vol. 239 (corbeta *Covadonga*); A.N.FMM, vol. 263 (corbeta *O'Higgins*); A.N.FMM, vol. 371 (blindado *Cochrane*); A.N.FMM, vol. 337 (blindado *Blanco Encalada*).

50 En esos términos se manifestaron reiterativamente los titulares de la Cartera de Marina: MMM (1852), p. 167; MMM (1853), p. 433; MMM (1854), p. 170; MMM (1856), p. 630; MMM (1867), p. 13; MMM (1868), p. 7.

51 Inferencias de documentación de nota 43. Esta siempre vigente cuestión obligó a la autoridades marítimas a realizar enganches en puntos del norte y del sur: J. Melgarejo al Ministro de Guerra. Serena, 27 de mayo de 1842, en A.N.FMM, vol. 69; R. de Bernalles al M. Tesorero de Ancud, 23 de julio de 1846, en A.N.FMM, vol. 86; Toribio Sánchez al Ministro de Marina. Ancud, 17 de mayo de 1860, en A.N.FMM, vol. 220; B. Urrutía a Ministro de Marina. Ancud, 6 de marzo de 1865, en A.N.FMM, vol. 220; F. Echaurren al Intendente de Chiloé. Santiago, 15 de marzo de 1865, en A.N.FICH, vol. 85, pero advirtiéndole que los adelantos se hicieran al tiempo de partir en previsión de eventuales deserciones; L. Campillo al Ministro de Marina. Ancud, 22 de noviembre de 1866, en



ciales chilenos. Recién en los años ochenta el problema palideció —y es una excepción toparse con requisitorias y órdenes de detención para desertores por segunda, tercera y hasta cuarta vez<sup>52</sup> —, aunque la Escuadra, a pesar de muchos desvelos, prosiguió perdiendo hombres, ya que entre septiembre de 1881 y abril de 1882 —período en que fueron enganchados en buques de guerra 381 equipajes de diferentes clases— se remitió a la Comandancia General de Marina la documentación de un total de 150 desertores<sup>53</sup>. Ahora a diferencia de otras épocas, se habían aumentado los sueldos y el vestuario completo se les entregaba gratuitamente, pero el problema persistió. En verdad, retrospectivamente, los males se conectaban con la dificultad de reemplazar hombres por el mayor sueldo de los buques de comercio<sup>54</sup> y principalmente por la deserción relacionada con un escandaloso tráfico del que tampoco escapó la emblemática *Esmeralda*, nave que perdió entre 1864 y 1876 la fríolera cifra de 212 hombres —los contamos uno a uno— bajo las comandancias de Williams, Cabieses, Costa, Rondizzoni, Lynch y Prat<sup>55</sup>. Con posterioridad en problema de las defecciones en la Escuadra alcanza cifras alarmantes: 6.000 en toda la década de 1890 y más de 7.000 entre 1900 y 1910<sup>56</sup>.

Por último, con la creación de las oficinas oficiales de enganche de marineros también prosiguieron observándose problemas, puesto que en varios puntos del país rara vez existía una perfecta correspondencia entre embarcados y desembarcados, o lo que es lo mismo, entre el número de licencias expedidas y la cantidad de enganchados<sup>57</sup>. Una vez más las esperanzas cifradas en regularizar el enganche de

A.N.FMM, vol. 220; MMM (1870) p. 12. También sabemos que en Talcahuano, en 1866, el gobernador marítimo debía ofrecer una onza de oro por el concurso de cada partida de 10 marineros. C. Señoret al Ministro de Marina, Constitución, 15 de enero de 1866, en A.N.FMM, vol. 82; J. Ramón Lira al Intendente de Chiloé, Valparaíso, 4 de febrero de 1870, en A.N.FICH, vol. 7, indicando que comandantes de la *Chacabuco* y la *Covadonga* engancharan a todos los marineros que puedan conseguir.

52 MMM (1880-1890), Memorias del Comandante en Jefe de la Escuadra.

53 Memoria del Comandante General de Marina, Valparaíso, 30 de junio de 1882, en MMM (1882), p. 24.

54 Algunos problemas, retrospectivamente: Informe de José María de la Cruz, Valparaíso, 12 de noviembre de 1842, en A.N.FMM, vol. 72, dificultad de reemplazar hombres por mayor sueldo en buques de comercio. La misma línea en *El Mercurio*, Valparaíso, 8 de agosto de 1854 y *La Patria*, Valparaíso, 26 de febrero de 1877, haciéndose alusión a que *el enganche de buenos marineros es una dificultad casi invencible... parte considerable de las tripulaciones de nuestra Escuadra se ha compuesto casi siempre del residuo de la Marina Mercante*. Inclusive en 1889 una Comisión de Guerra y Marina de la Cámara de Senadores reconocía que la competencia de la marina mercante nacional y extranjera dificultaba *que las dotaciones de naves de la escuadra estuviesen completas*. Cámara de Senadores, Sesión Ordinaria del 12 de julio de 1889.

55 Véase nota 43; también editorial de *El Mercurio*, Valparaíso, 23 de junio de 1859, aludiendo al tráfico corruptor. Para la nave *Esmeralda* hemos visto todos los partes de capitanes, en A.N.FMM, vol. 210.

56 J. Montt al Ministro de Marina, Valparaíso, 22 de junio de 1910, en A.N.FMM, vol. 1444.

57 Informes de los Gobernadores Marítimos, en MMM (1869-1878); Oficina de enganche de marineros de Caldera, 1868-1873, en A.N.FIA, vol. 347; Oficina de Enganche de Marineros de Lota, Coronel y Talcahuano, 1876-1880, en A.N.FICO, vols. 345, 670 y 679.

orinas que ellos mismos depositaban en un barril”<sup>65</sup>.

Ahora bien, sin pretender configurar un catastro exhaustivo sobre casos de marineros abandonados y desvalidos, la documentación permite precisar que ya en 1843 era notoria la presencia de quienes necesitaban urgente ayuda consular en Terragona, Rosas, Mahon y Palma de Mallorca<sup>66</sup>; en 1845, en El Callao y en los distantes puertos de Macao, Shanghai y otros puntos de China<sup>67</sup>; en 1850, en Gibraltar, Hamburgo y Liverpool<sup>68</sup>; en 1851, en Islas Baleares, Liverpool, Le Havre y Hamburgo<sup>69</sup>; en 1852, en Le Havre y California<sup>70</sup>; en 1854 en Le Havre, Hamburgo, Buenos Aires y California<sup>71</sup>; en 1858, en Arica<sup>72</sup>; en 1859, en Paita<sup>73</sup>; en 1864, en Liverpool, Le Havre, El Callao y Pisco<sup>74</sup>; en 1865, en El Callao<sup>75</sup>; en 1866, en California<sup>76</sup>; en 1868, en Panamá y El Callao<sup>77</sup>; en 1873, en Arica<sup>78</sup>; en 1874, en Liverpool<sup>79</sup>; en 1876, en Panamá<sup>80</sup>; en 1877, en Liverpool y Londres<sup>81</sup>; en 1878,

65 Antonio Agacio al Ministro de Relaciones Exteriores. Panamá, 17 de septiembre de 1910, en MRREE, AGH, vol. 410 c.

66 MRREE, AGH, vol. 4.

67 A.N.FMRREE, vol. 56 y MRREE, AGH, vol. 4.

68 A.N.FMRREE, vol. 63 y Cuenta de la inversión de los caudales concedidos para el servicio público (Santiago, 1851), p. 112.

69 A.N.FMRREE, vol. 73 y A.N.FMM, vol. 130.

70 A.N.FMM, vol. 91 y Cuenta de los ingresos y gastos que tuvo la República de Chile (Santiago, 1852), p. 4.

71 A.N.FMRREE, vol. 81, A.N.FMM, vol. 130 y Cuenta de los ingresos y gastos que tuvo la República de Chile (Santiago, 1854), p. 21 y 116.

72 A.N.FMRREE, vol. 92.

73 Cuenta general de las entradas y gastos que tuvo la República de Chile (Santiago, 1859), p. 16.

74 A.N.FMRREE, vols. 120 y 140; Cuenta general de las entradas y gastos fiscales de la República de Chile (Santiago, 1864), p. 35.

75 Cuenta general de las entradas y gastos fiscales de la República de Chile (Santiago, 1865), p. 29.

76 Cuenta general de las entradas y gastos fiscales de la República de Chile (Santiago, 1866), p. 26.

77 Cuenta general de las entradas y gastos fiscales de la República de Chile (Santiago, 1868), p. 45, 46 y 47.

78 Adolfo Ibáñez al Ministro de Marina. Santiago, 3 de diciembre de 1873, en A.N.FMM, vol. 285.

79 Cuenta general de las entradas y gastos fiscales de la República de Chile (Santiago, 1874), p. 55.

80 A.N.FMRREE, vol. 172.

81 MRREE.AGH, vol. 59 y Cuenta general de las entradas y gastos fiscales de la República de Chile (Santiago, 1877), p. 6.



en Lisboa y Panamá<sup>82</sup>; en 1879, en Guayaquil y litoral boliviano<sup>83</sup>; en 1880, en Panamá<sup>84</sup>; en 1881, en Bristol, Guayaquil y California<sup>85</sup>; en 1882, en Liverpool<sup>86</sup>; en 1883, en California<sup>87</sup>; en 1884, en Liverpool y otros puertos ingleses<sup>88</sup>; en 1886, en Panamá, Perú y California<sup>89</sup> y Europa y otros puntos en 1897 y 1898 con miles de pesos en gastos<sup>90</sup>, en fin, en Sevilla en 1907<sup>91</sup>, contingentes que, aproblemado a los *attachés*, se presentaban muchas veces sin boleta de enganche, rol e inclusive papeles de nacionalidad. En verdad este problema ya fue denunciado con fuerza, en la década de 1870 por el Intendente Echaurren, a raíz de los múltiples inconvenientes para repatriar a los chilenos desde puertos ingleses<sup>92</sup>.

A decir verdad, la labor de los cónsules acreditados en el exterior será decisiva para ayudar a contingentes abandonados, menesterosos, enfermos y achacosos, auxilios que se traducirán en manutención, gastos médicos, ayuda para recuperar ropas empeñadas, gastos para el reembarque y, en ocasiones, gastos de enterramiento y derechos eclesiásticos, cuestiones todas que montarán el gasto de miles de libras esterlinas<sup>93</sup>. Claro está que por momentos la situación de los nautas llegó a extremos que sorprenderán a cualquier lector. Por ejemplo, en 1851 en Islas Baleares y Barcelona era frecuente el arribo de nautas chilenos sin que tuviesen *medios para regresar a nuestra patria por la falta de comunicaciones directas y de recursos propios*<sup>94</sup>; en 1852, en Le Havre, los chilenos se presentaban diariamente al

82 MRREE.AGH, vol. 60 y Cuenta general de las entradas y gastos fiscales de la República de Chile (Santiago, 1878), p. 57.

83 A.N.FMRREE, vol. 213 y Cuenta general de las entradas y gastos fiscales de la República de Chile (Santiago, 1879), p. 57 y ss.

84 A.N.FMRREE, vol. 217.

85 Cuenta general de las entradas y gastos fiscales de la República de Chile (Santiago, 1881), p. 68 y 69.

86 Cuenta general de las entradas y gastos fiscales de la República de Chile (1882), p. 87 y 89.

87 Cuenta general de las entradas y gastos fiscales de la República de Chile (Santiago, 1883), p. 121.

88 A.N.FMM, vol. 91.

89 Cuenta general de las entradas y gastos fiscales de la República de Chile (Santiago, 1886), p. 10, 11 y 12.

90 Cuentas de la República de Chile (1897), p. 11 y (1889), p. 12 y 13.

91 Información en el Diario Oficial, Santiago, 19 de junio de 1907.

92 F. Echaurren al Ministro de Marina, Valparaíso, 22 de febrero de 1875, en A.N. FMM, vol. 320.-

93 Aquello se desprende de los datos consignados en las Cuentas de la República, glosa gastos imprevistos; también de la documentación que hemos compulsado en mis obras citadas en notas 90 y 91. En ocasiones la renuncia de un representante de los intereses chilenos podía tener repercusiones desastrosas. Por ejemplo, cuando a fines de 1852 J. Jackson renunció al Consulado en Liverpool el Plenipotenciario chileno en París se alarmó puesto que sin *attaché* sería difícilísimo ayudar a tantos marineros chilenos en estado de indigencia. El Plenipotenciario de Chile en París al Ministro de Guerra y Marina, París, 29 de agosto de 1852, en A.N. FMM, vol. 126.

94 J.M. Serra al Ministro de Relaciones Exteriores, Barcelona, 21 de enero de 1851, en A.N.FMRREE, vol. 73.

consulado en completo estado de abandono y medios para subsistir<sup>95</sup>; todavía en 1865, después de que en 1862 la fragata Cubana naufragara en costas francesas, sus tripulaciones esperaban infructuosamente el pago de *salarios legalmente ganados*<sup>96</sup>; en 1877, en Liverpool, los nuestros que se encontraban enfermos se curaban en hospitales de caridad<sup>97</sup>; en 1884, en Liverpool muchos servían de carga al tesoro y de grave molestia al consulado, lo que gatilló, aprovechando el zarpe del crucero *Esmeralda*, de limpiar los puertos ingleses de compatriotas embarazosos<sup>98</sup>; en 1902 el cónsul de Chile en Alemania informaba *que la protección de marineros desvalidos continua siendo una atención, por desgracia, demasiado frecuente del consulado*<sup>99</sup>; en fin, en 1907 la representación chilena en Panamá, por su posición geográfica, se veía *asediada constantemente de solicitudes que en su mayoría de los casos redundan en grandes pérdidas para su titular*<sup>100</sup>. Pero, a pesar de los gastos que podían irrogar tantos auxilios, nuestros gobernantes jamás se mostraron refractarios para ayudar a compatriotas que muchas veces se encontraban entregados a la caridad pública. Y no se piense que solamente durante el *Gold Rush*, el tendido de líneas férreas auspiciado por Meiggs en el Perú o durante los prolegómenos de la Guerra del Pacífico se gastaron sumas que montaban miles y miles de pesos. En eventos que podríamos llamar extraordinarios también ocurrió así; de hecho luego de una gran inundación que afectó a la ciudad de Mendoza en 1894, los senadores de la República autorizaron al Presidente para invertir hasta la cantidad de \$10.000 para ayudar a los chilenos damnificados entregados a la caridad pública, recomendándose, como solía ocurrir, proceder a la repatriación de muchos de ellos<sup>101</sup>.

Como hemos visto probablemente fueron centenares los casos de marinería desvalida que finalmente debió ser auxiliada por los *attaché* destacados en puertos americanos y europeos<sup>102</sup>. Pero conviene detenerse en el análisis de algunos casos que revelan una total indefensión gatillada por la acción de la naturaleza, discordias

95 F.J. Rosales al Ministro de Guerra. París, 29 de agosto de 1852, en A.N.FMM, vol. 130.

96 Alvaro Covarrubias al Ministro de Marina transmitiendo noticias del Cónsul de Chile en Le Havre. Santiago, 20 de marzo de 1865 en A.N.FMM, vol. 220.

97 F. Walters a Blest Gana. Liverpool, 8 de diciembre de 1877, en MRREE, AGH, vol. 59.

98 M. Martínez al Ministro de Marina. Londres, 10 de abril de 1884, en A.N.FMM, vol. 91.

99 Memoria anual del Consulado general de Chile en Alemania. Hamburgo, 8 de abril de 1902, en MMRRECYC (1902), vol. II, p. 195.

100 Jerónimo Ossa al Ministro de Relaciones Exteriores. Panamá, 23 de febrero de 1907, en A.N.FMRREE, vol. 1242; en la documentación del año 1907 se hace alusión a la frecuencia del cónsul en visitar las cárceles y hospitales y a la repatriación de 98 mapochinos. Más información sobre chilenos en vía de curación en hospitales, en Informe del Cónsul de Chile en Panamá y zona del Canal (1907), en el Diario Oficial. Santiago, 14 de septiembre de 1908.

101 *Cámara de Senadores. Sesión extraordinaria* del 10 de enero de 1895: listados documentales, bastante largos sobre repatriaciones en mercantes foráneos y en naves de la escuadra en GILBERTO HARRIS BUCHER, Emigración y políticas gubernamentales en Chile durante el siglo XIX (Valparaíso, 1996), pp. 122-126 y 128.

102 Ibid. p. 111, nota 481, y del mismo. Inmigración y emigración..., pp. 174-178.



internas y guerras o la brutalidad de terceros. Por ejemplo, en 1844 el Presidente Bulnes señalaba plañideramente a las Cámaras que centenares de chilenos eran arrastrados a las filas de la milicia, ejército y marina de guerra peruana<sup>103</sup>; en 1851, según el Plenipotenciario de Chile en Francia eran *muchos los chilenos que se presentan diariamente a pedir auxilios (en Liverpool) y es urgente tomar una resolución eficaz para proteger a nuestros marineros contra los malos procedimientos de los capitanes que los enganchan en Chile sin firmarle obligaciones para reintegrarlos a la República*<sup>104</sup>. Otro caso: en 1854 el marinero Rafael Rodríguez, nacido en Valparaíso, llegó a España desde La Habana, pero naufragó y salvó su vida milagrosamente... intentó llegar a Fralsund para luego conectar a Valparaíso, pero gastó todo lo que había ganado en sus viajes y a raíz del naufragio botaba sangre por la boca por lo que el Cónsul de Chile en Hamburgo debió internarlo en un hospital. Después de algunas semanas mejora de salud y logra ser repatriado en la nave chilena *Tres Amigas*, pero transcurridos ocho días su capitán llega a la conclusión de que no podía estar a bordo porque botaba sangre a la menor aplicación de sus brazos, de modo que fue necesario devolverlo nuevamente al hospital. Sólo después de 15 días logrará restablecer su salud, pero imposibilitado de volver por el hecho de que no se encontraban naves chilenas en Hamburgo<sup>105</sup>. Sabemos también que en 1874, en Liverpool, se presentaron Eugenio Jiménez, de 21 años y natural de Lota, y Soriano Escobar, de 23 años y oriundo de Coelemu, suplicando, por su total destitución, ser devueltos a Chile<sup>106</sup>.

Más información: en 1858, en Iquique, más de 150 chilenos eran compulsivamente levados y embarcados en la nave *Apurimac*, todo a causa de otro carrusel de guerras civiles peruanas<sup>107</sup>. En 1864 Francisco Ramos embarcó en el Perú en buque americano pero sufrió un grave accidente al doblar el Cabo de Hornos perdiendo finalmente sus dos extremidades siendo abandonado en Amberes. Posteriormente sería auxiliado en estado de destitución completa por el cónsul de Chile en Bélgica<sup>108</sup>; en 1865, en el Perú, equipajes chilenos de la nave *Huemul* que transportaba caballos, eran *villanamente abandonados a su mala suerte luego que*

103 Mensaje presidencial de Bulnes. Diciembre de 1844, reproducido en *Colección de Discursos* (Concepción, 1899), I, p. 42. Por otro frente documental sabemos que ya en mayo y junio de 1844 muchos chilenos eran extraídos desde Iquique por buques de guerra peruanos. El Comisionado Especial de Chile en el Perú al Ministro de Relaciones Exteriores. Lima, 2 de mayo y 17 de junio de 1844, en A.N.FMRREE, vol. 56.

104 J. Rosales al Ministro de Guerra y Marina. París, 9 de febrero de 1851, en A.N.FMRREE, vol. 130.

105 D. Schutte al Ministro de Relaciones Exteriores. Hamburgo, 13 de noviembre de 1854, en A.N.FMRE, vol. 81.

106 Declaraciones de Rodríguez y Escobar en A.N.FMM, vol. 285.

107 V. Basadre al Ministro de Relaciones Exteriores. Iquique, 4 de marzo de 1858, en A.N.FMRREE, vol. 92. Antes, durante la guerra contra una coalición peruana-boliviana acaudillada por Santa Cruz, marineros y soldados chilenos fueron retenidos en la nave peruana *Confederación*. Informe de V. Garrido, Valparaíso, 28 de febrero de 1838, en A.N.FMM, vol. 62.

108 Alvaro Covarrubias al Ministro de Marina oficiando relación del Ministro Plenipotenciario de Chile en Bélgica. Santiago, 3 de junio de 1864, en A.N.FMM, vol. 220. También información más general en A.N.FMRREE, vol. 96.

*no los necesitan*<sup>109</sup>; en el mismo punto, ahora en 1869, contingentes que trasladaban lanchas construidas en Constitución quedaban en la imposibilidad de repatriarse luego de que se licenciaban por la negativa de los dueños de las naves a dar cumplimiento a los contratos de enganche labrados en Chile<sup>110</sup>. Otro caso: en noviembre de 1869 se presentaban en el Consulado de Londres 3 chilenos en estado de absoluta indigencia, luego de que naufragara nave italiana tras de ser enganchados en El Callao<sup>111</sup>.

Más ejemplos: durante la guerra con España fueron retenidos en cárceles de la península 131 oficiales y marineros chilenos<sup>112</sup>. En Liverpool, en 1870, el marino Bernardo Rojas se hallaba sin dinero, casi sin ropa, sin papeles y sin amigos<sup>113</sup>. En 1874, en aguas ecuatorianas, era moneda corriente que los capitanes de mercantes y balleneros se deshicieran de parte de las tripulaciones chilenas abandonándolas a su suerte; bajo el pretexto de que la nave debía tomar agua o víveres sus capitanes anclaban en puntos donde no existían autoridades enviando a tierra a los incautos que deseaban botar, dándoles licencia para pasear<sup>114</sup>.

Un año más tarde, nuevamente en Liverpool, el chileno Agustín Parra se encontraba totalmente desamparado en ese puerto<sup>115</sup>; otros tres, en 1877, en estado de suma miseria, conectarían a pie Liverpool con Londres dejando en el primer punto su ropa en poder de algún posadero cuya dirección no podían dar<sup>116</sup>. Ese mismo año Marcelino Suazo, natural de la zona del Maule, Raimundo Espinoza, de Cobquecura, José María Estrada, de Talcahuano, Manuel Parancan, de Chiloé, Roberto Orellana, de Valparaíso, Feliciano Muñoz, de Santiago, Francisco Mayorga, de Chiloé, Juan José Yáñez, de Chiloé, Domingo Morales, de Santiago, Ricardo González, de Talcahuano, Adolfo Falks, de Valparaíso, Juan Urrutia, de Valparaíso,

109 F. Cantuarias a Alvaro Covarrubias. El Callao, 20 de septiembre de 1865, en A.N.FMMRREE, vol. 130.

110 Miguel Luis Amunategui al Ministro de Marina, transmitiendo oficio del Encargado de Negocios de Chile en el Perú. Santiago, 16 de diciembre de 1869, en A.N.FMM, vol. 220; para períodos anteriores, F. Cantuarias al Ministro de Relaciones Exteriores. El Callao, 5 de septiembre de 1861 en A.N.FMRREE, vol. 114 y Oficio del Cónsul de Chile en El Callao (1867), en A.N. FMM, vol. 222. También sabemos que en 1862 la Intendencia del Maule autorizó a Pedro Bernal los pasavantes respectivos para enviar 6 lanchas construidas en Constitución. Informe de la Intendencia del Maule (1862), en A.N. FMM, vol. 102.

111 Informe del Plenipotenciario en Gran Bretaña (1870), en A.N. FMM, vol. 285.

112 M. Carvallo al Ministro de Relaciones Exteriores. Bruselas, 15 de febrero de 1867, en A.N.FMM, vol. 213; también Gaspar del Río a M. Carvallo. Madrid, 3 de diciembre de 1866, en MRREE, AGH, vol. 23.

113 Miguel Luis Amunategui al Ministro de Marina, transmitiendo oficio del Cónsul de Chile en Liverpool. Santiago, 16 de abril de 1870, en A.N.FMM, vol. 285.

114 W. Higgins al Ministro de Marina. Guayaquil, 2 de octubre de 1874, en A.N.FMM, vol. 285.

115 Adolfo Ibáñez al Ministro de Marina oficiando noticias del cónsul de Chile en Liverpool. Valparaíso, 11 de febrero de 1875, en A.N.FMM, vol. 285.

116 F. Walters a Alberto Blest Gana. Liverpool, 26 de junio de 1877, en MRREE, AGH, vol. 59.



y muchos más, en aflictiva situación, serían auxiliados a veces por semanas y meses con manutención diaria, traslado a puerto de embarque, medicinas e incluso dineros para recuperar ropa empeñada en el puerto de Liverpool<sup>117</sup>. Situaciones similares, años más tarde, vivieron en Río de Janeiro Luis Jones, marinero, Federico Arteaga, marinero, Guillermo Orante, fogonero, José Matte, marinero, Juan Rojas, marinero y Manuel Arriagada, marinero, entre otros<sup>118</sup>. Señalemos también que en 1911 el Cónsul de Panamá debía atender a millares de chilenos embarcados en todos los buques que navegan por el Pacífico debiendo recorrer cárceles, oficinas de policía, y hospitales, tareas que debía verificar todos los días<sup>119</sup>.

Finalmente, para fechas más tardías, concretamente en 1912, los nautas chilenos quedaban imposibilitados de ser protegidos por los cónsules puesto que los enganchadores los hacían aparecer con otra nacionalidad, estrategia que impedía a nuestros representantes reclamar los haberes de los fallecidos o presos, a pesar de que por apariencia física y acento eran indiscutiblemente de Chile<sup>120</sup>. Esa misma tónica se presentaba en 1908, puesto que el Cónsul de Chile en Hamburgo constató sólo en dos meses que 6 marineros, destituidos de todo y enganchados en Taltal y Tocopilla, a 2 no se les estipuló en su contrato la franquicia de la repatriación y a los otros 4 se les hizo pasar por portugueses, mexicanos y ecuatorianos a objeto de no formalizar su contrata en la capitanía de puerto, tráfico abusivo en el que según el *attaché* estaban involucrados Fernando Greve y Tomás Pieper<sup>121</sup>. Y este mal no terminó ese año puesto que sabemos que en 1914 arribaban al puerto de Hamburgo un gran número de chilenos totalmente desprovistos de papeles de legitimación o de permisos de embarque del capitán de puerto chileno, y para mayor remate sin rudimentos náuticos y menos hablando inglés o alemán<sup>122</sup>.

Resta señalar, según estadística comprehensiva que abraza a todos los consulados acreditados en el exterior para la brecha 1899-1900, que la marinería fallecida superaba con largueza a mineros, sirvientes, peones, picapedreros y otras denominaciones, fenómeno observable con fuertes pulsaciones en el Callao y Panamá y con menos frecuencia en Norteamérica y Europa<sup>123</sup>. Otros frentes documentales como la información consular, las Cuentas de la República o inclusive información publicada en el Diario Oficial dan cuenta, intermitentemente por cierto, de decesos en los mares de Java, China, Tahiti, Atlántico del norte y otras latitudes por naufrá-

117 Cuentas de gastos, declaraciones juradas y otros papeles, en MRREE, AGH, vol 59.

118 Informe del cónsul de Chile en Río de Janeiro (1908), reproducido en *Diario Oficial*, Santiago, 14 de septiembre de 1908.

119 Antonio Agacio al Ministro de Relaciones Exteriores, Panamá, 7 de febrero de 1911, en MRREE, AGH, vol. 410 c.

120 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: allí se consignan hechos verificados en naves de bandera peruana.

121 El Cónsul General de Chile en Alemania al Ministro de Marina (1908), en A.N. FMM, vol. 1355.

122 Informe del Cónsul General de Chile en Alemania (1914), en A.N. FMM, vol. 1623.

123 *Libro índice de chilenos fallecidos en el extranjero, 1899-1900*, en A.N.FMMRREE, vol. 917.

gios, infortunios, accidentes e inclusive por guerras como ocurrió con D. Cáceres, R. Gutiérrez, F. Mella y J. San Martín quienes, embarcados en Cardiff en la nave *Rosalie*, murieron ahogados tras ser torpedeada la nave durante la primera conflagración mundial<sup>124</sup>.

---

124 Víctor Salamanca al Ministro de Marina. Londres. 15 y 18 de mayo de 1917. en Archivo del Museo Naval y Marítimo de Chile, vol. 160.