
LA MARINERÍA CHILENA EN EL EXTERIOR DURANTE EL SIGLO XIX: LOS PROBLEMAS Y LA REACCIÓN GUBERNAMENTAL

*Gilberto Harris Bucher**

Universidad de Playa Ancha de Ciencias de la Educación, Chile

La verificación de innumerables problemas para los nautas chilenos, tripulantes de naves de comercio, combate, foqueras, loberas y balleneras de otras banderas, léase abandonos, negativas a la repatriación, enganche de contingentes por menos salarios o simplemente ser «echados a la calle» gatillo una especial preocupación de las autoridades de Marina y Relaciones Exteriores dictándose medidas paliativas para refrenar las salidas, ordenándose la matrícula de la gente de mar, vigilar tabernas, tambos, pulperías, lugares de diversión y casas de enganche regentadas por particulares o obligar a visar las contratas de rigor por las autoridades marítimas chilenas. Lamentablemente, estas políticas fracasaron rotundamente puesto que centenares de los nuestros quedaron expuestos al abandono, pobreza y total indefensión, como probamos en el escrito. Finalmente, en el apartado *addenda*, con casuística general para todas las latitudes, demostramos que los problemas fueron preocupantes y activaron la misión de cónsules y vicecónsules en orden a refrenar los excesos contra los nuestros y provocar su repatriación a la nación.

Palabras Clave: marinería chilena en el exterior, enganches ilícitos, medidas gubernamentales y consulares

CHILEAN SEAFARING ABROAD DURING THE NINETEENTH CENTURY: PROBLEMS AND GOVERNMENT REACTION

The verification of countless problems for Chilean seamen, crewmembers of seal-, sea lion-, and whale-hunting vessels, and from commercial and fighting vessels of other flags, such as desertion, refusals to repatriation, employment of contingent with down payment or simply they would be dismissed, triggered a special concern from Navy and Foreign Affairs officials. This situation led to the issue of palliative measures to restrain desertions, ordering the enrolment of seamen, the watching of taverns, tambos, pulperías, entertainment places and casas de enganche run by individuals, or the obligation that the customary contract be endorsed by Chilean maritime authorities. Unfortunately, these policies will fail completely because hundreds of our seamen will be exposed to abandonment, poverty, and total vulnerability, as we proved in the article. Finally, in the section addenda, using general casuistry for all latitudes, we show that the problems were of concern and that they lived up the mission of consuls and vice-consuls to restrain excesses against our people and to prompt their repatriation to our nation.

Keywords: Chilean seamen in other countries, illegal enganches, governmental and consular measures

* Magíster en Historia P. Universidad Católica de Valparaíso. Profesor Titular de Historia de Chile Nacional, Contemporánea y Neocontemporánea de la Facultad de Humanidades de la Universidad de Playa Ancha. Dirección electrónica: g.harrisbucher@gmail.com



SERIAS 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, enterrar 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 documentación¹. Es muy probable 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 cumplidas².

¹ 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 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 BUCHER, «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.

² Retrospectivamente: F. Gutiérrez al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 28 de abril de 1864, en A.N.FMRREE, vol. 96.

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 contrataciones de mar, pasando a servir muchos en la marina mercante nacional o de otras banderas, incluso en la armada boliviana y peruana³.

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 públicas⁴; contingentes 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 repatriación⁵.

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 hospitalarios⁶; la dictación de precisas órdenes para vigilar tabernas, tambos, casas de trato, lugares de

³ Informe del Comandante General de Marina. Santiago, 28 de mayo de 1844, en MMGYM (1844), p. 335, indicando eufóricamente 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 *Apurimac* 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.

⁴ M. Blanco Encalada a los Gobernadores Marítimos. Valparaíso, 6 de mayo de 1851, en A.N.FMRREE, 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 contrataciones 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.

⁵ 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», *BSNA*, 18, Santiago, 1879, p. 305.

⁶ 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.

diversión y *mansiones* en las que la marinería frecuentaba y pernoctaba, 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 escuadra⁷; la decisión de suprimir las casas de enganche regentadas por particulares, tanto por la reedición 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 nación⁸; 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 despachadores, asegurar la repatriación de los contingentes cuando los plazos feneciesen; 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 bordo⁹.

⁷ 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 para el enganche de marineros. Manuel Montt. Santiago, 20 de junio de 1857, en MMM (1857), documentos, p. 245.

⁸ 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 ss.

⁹ 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 ss.; 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 sinistros 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.

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 agujoneando 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 contratista¹⁰.

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. 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 insolutos– que los nautas habían sido embarcados formalmente¹¹. 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 extranjeros¹².

El problema de la deserción sistemada, 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 periodo 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*¹³, defecciones practicadas mayoritariamente en

¹⁰ A. Prieto Cruz al Ministro de Interior. Valparaíso, 17 de marzo de 1870, en A.N.FMI, vol. 602.

¹¹ 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.

¹² 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.

¹³ 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*).

Valparaíso y de cuando en cuando en Caldera, Coquimbo, Juan Fernández, Lota y Corral. El *azote de la deserción*¹⁴, 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 patronos de bote¹⁵, pero nunca oficiales 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–¹⁶, aunque la Escuadra, a pesar de muchos desvelos, prosiguió perdiendo hombres, ya que entre septiembre de 1881 y abril de 1882 –periodo 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 desertores¹⁷. Ahora a diferencia de otras épocas, se habían aumentado los sueldos y el vestuario completo se les entregaba gratuitamente, pero el problema persistió puesto que todavía hacia 1910 las dotaciones de la Escuadra se encontraban incompletas, problema recurrente desde los albores de la República¹⁸. En verdad, retrospectivamente, los males se conectaban con la dificultad de reemplazar hombres por el mayor sueldo de los buques de comercio¹⁹ 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 Prat²⁰. Con posterioridad en problema de

¹⁴ 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.

¹⁵ Inferencias de documentación de nota 14. 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. Urrutia 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 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.

¹⁶ MMM (1880-1890), Memorias del Comandante en Jefe de la Escuadra.

¹⁷ Memoria del Comandante General de Marina. Valparaíso, 30 de junio de 1882, en MMM (1882), p. 24.

¹⁸ J. Montt al Ministro de Marina. Valparaíso, 23 de junio de 1910, en A.N.FMM, copia de ABHA, caja 15, doc.2435.

¹⁹ 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.

²⁰ Para la nave *Esmeralda* hemos visto todos los partes de capitanes, en A.N.FMM, vol. 210.

las defecciones en la Escuadra alcanza cifras alarmantes: 6.000 en toda la década de 1890 y más de 7.000 entre 1900 y 1910²¹.

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 enganchados²². Una vez más las esperanzas cifradas en regularizar el enganche de marineros en la escuadra, y en disminuir la desertión quedaban burladas²³, subsistiendo el problema de que las dotaciones de los buques se hallasen incompletas²⁴.

ADDENDA

LA MARINERÍA CHILENA EN EL EXTERIOR: ABANDONO, POSTRACIÓN Y REPATRIACIÓN.

Deliberadamente queremos iniciar este apartado mostrando que los problemas que afectaron a nuestros nautas –sea por naufragios, cambios de capitanes, abandonos, desertiones y situaciones que lindan con el barbarismo– fueron fenómenos de larga duración. En rigor, ya en 1851, J. Rosales, Plenipotenciario chileno acreditado en Europa por largos años informaba de la triste situación de sus compatriotas. En una larga relación señalaba que:

*En el gran movimiento comercial que existe en el Pacífico con motivo de la inmensidad de buques que van a California y otros a cargar huano la desertión es mucho mayor que en los años anteriores; necesitan los buques llenar esas bajas y sus capitanes encuentran como conveniente y aún ventajoso enganchar buenos marineros chilenos, tal vez a menor sueldo que los que desertan y se apropian de los sueldos vencidos de los marineros desertores y cuando llegan al puerto de su destino ponen en tierra a los marineros chilenos pagándoles un sueldo de uno o dos meses que se comen en una semana y después empiezan a luchar contra la miseria que los consume, recurren al Cónsul, este paga las deudas de ese pobre hombre que no ha tenido diez meses en que ganar su vida, contrata un pasaje, que aunque el gobierno chileno debe pagar, se obliga el marinero a reintegrarlo obligándose su libertad para servir en la Escuadra por el tiempo que se necesite hasta devengar los adelantos y el pasaje de retorno. Esta situación es cruel para esos pobres hombres...*²⁵.

²¹ J. Montt al Ministro de Marina. Valparaíso, 22 de junio de 1910, en A.N.FMM, vol. 1444.

²² 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.

²³ MMM (1867), p. 12 y s.

²⁴ MMM (1870), anexo.

²⁵ F.J. Rosales al Ministro de Guerra y Marina. Paris, 10 de julio de 1851, en A.N.FMM, vol. 130.

Ya en 1853 nuestro representante en Panamá noticiaba sobre «*contínuas limosnas que hay que dar a los chilenos pobres y desvalidos que abundan... y que perecerían sin auxilio y protección*»²⁶; en 1861 Varas comunicaba al Ministro de Marina que, por informes del cónsul acreditado en Londres, los chilenos eran considerados como «*plantas parásitas de las cuales había que deshacerse a la primera oportunidad*»²⁷; en ese mismo año, y antes también, el cónsul de Chile en Londres informaba de frecuentes «*socorros que por vergüenza y decoro propio tenía que prestar a los desgraciados marineros chilenos que, procedentes de buques ingleses y americanos, se encontraban en Londres pidiendo limosna en el invierno*»²⁸; igualmente importante señalar que hacia 1874, desde Guayaquil, se denunciaba que bárbaramente «*muchos de los capitanes balleneros se deshacen de una parte de sus tripulaciones (chilenas) una vez llegado la hora del reparto de utilidades. Bajo el pretexto de tomar agua dulce o víveres, los capitanes arriban a esta costa escogiendo algún punto donde no existan autoridades y allí envían a tierra los marineros que desean abandonar dándoles licencia para pescar*»²⁹. Casi cincuenta años más tarde nuestro representante en Río de Janeiro informaba que a la llegada de los buques a Europa los mapochinos eran «*echados a la calle sin más nada*»³⁰. Igualmente preocupante fue, de acuerdo a un informe del cónsul acreditado en Hamburgo, el arribo frecuente de marineros totalmente desprovistos de recursos y en cuya expatriación se cometían excesos de nota, especialmente en Iquique, conectados con la tónica de que en vez de los \$100 que correspondían al avance por el enganche agentes inescrupulosos sólo los proporcionaban la décima parte y se les recortaban sus salarios con la consecuencia de que al desembarcar en puerto europeo contaban con recursos suficientes para su manutención por dos o tres días; inclusive, como a los contingentes no se les realizaba un contrato en forma con compromiso para luego ser repatriados, ello derivaba en que muchas veces eran «*inhumanamente echados a la calle*»³¹; en fin, en 1910 los maltratos, digamos psicológicos, a los chilenos de la ballenera Josephine llegaban al extremo que «*no se les daba agua ni ingrediente alguno a propósito de lavarse después de las faenas de pesca y beneficio de las ballenas, y se les obligaba a usar de las orinas que ellos mismos depositaban en un barril*»³²; en fin, en 1914 el Cónsul General de Chile en Alemania informaba de la llegada de gran número de marineros

²⁶ M. Orosema al Ministro de Relaciones Exteriores. Panamá, 21 de julio de 1853, en A.N.FMRREE, vol. 81.

²⁷ Varas al Ministro de Marina. Santiago, 9 de abril de 1861, en A.N.FMM, vol. 22.

²⁸ R. de Silva a Manuel Carvallo. Londres, 25 de septiembre de 1861, en MRREE, AGH, vol. 23.

²⁹ W. Higgins al Ministro de Relaciones Exteriores. Guayaquil, 2 de octubre de 1874, en A.N.FMM, vol.285. En el documento aparecen especificados con nombre y apellidos los casos registrados. También Adolfo Ibáñez al Ministro de Marina. Santiago, 27 de octubre de 1874, en *Ibíd.*

³⁰ Memoria consular de Samuel Gracie (1907), reproducida en *Informes Comerciales Consulares 21* (Santiago, 1909), p. 11.

³¹ Informe del cónsul de Chile en Hamburgo. Hamburgo, 31 de enero de 1907, reproducido en el *Diario Oficial*. Santiago, 4 de mayo de 1907.

³² Antonio Agacio al Ministro de Relaciones Exteriores. Panamá, 17 de septiembre de 1910, en MRREE, AGH, vol. 410 c.

en buques alemanes al puerto de Hamburgo, especificando que habían sido contratados en puertos chilenos por buques alemanes, arribando «desprovistos completamente de papeles de legitimación o de permisos de embarque del Comandante del puerto chileno respectivo, y la mayor parte de ellos son trabajadores de tierra sin conocimiento ninguno de los servicios abordo... abandonan su buque y después de haber gastado en la ciudad el dinero de sus sueldos, se encuentran completamente desprovistos de recursos y acuden pidiendo amparo a esta oficina... se les busca ocupación en otros buques, pero resulta que debido a que estos marineros no hablan inglés ni alemán... los únicos que pueden tomarlos son las naves de países latinos, cuyo tráfico en este puerto es insignificante... sus estadías se prolongan por semanas y semanas... casi todos se encuentran en suma indigencia... son de mala conducta y vigilados por la policía»³³.

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 Mallorca³⁴; en 1845, en El Callao y en los distantes puertos de Macao, Shanghai y otros puntos de China³⁵; en 1850, en Gibraltar, Hamburgo y Liverpool³⁶; en 1851, en Islas Baleares, Liverpool, Le Havre y Hamburgo³⁷; en 1852, en Le Havre y California³⁸; en 1854 en Le Havre, Hamburgo, Buenos Aires y California³⁹; en 1856 en Tacna y Arica⁴⁰; en 1858, en Arica⁴¹; en 1859, en Paita⁴²; en 1864, en Liverpool, Le Havre, El Callao y Pisco⁴³; en 1865, en El Callao⁴⁴; en 1866, en California⁴⁵; en 1868, en Panamá y El Callao⁴⁶; en 1870 en el Callao⁴⁷ y Panamá⁴⁸; en 1873, en Arica⁴⁹; en 1874, en Liverpool⁵⁰; en 1876, en Panamá⁵¹;

³³ El Cónsul de Chile en Alemania al Ministro de Relaciones Exteriores. Hamburgo, 7 de marzo de 1843, en A.N.FMM, copia en ABHA, caja 15, doc. 2488.

³⁴ MRREE, AGH, vol. 4.

³⁵ A.N.FMRREE, vol. 56 y MRREE, AGH, vol. 4.

³⁶ A.N.FMRREE, vol. 63 y Cuenta de la inversión de los caudales concedidos para el servicio público, Santiago, 1851, p. 112.

³⁷ A.N.FMRREE, vol. 73 y A.N.FMM, vol. 130.

³⁸ A.N.FMM, vol. 91 y Cuenta de los ingresos y gastos que tuvo la República de Chile, Santiago, 1852, p. 4.

³⁹ 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.

⁴⁰ J.Riesco al Ministro de Relaciones Exteriores. Valparaíso, 15 de marzo de 1856, en A.N.FMM, vol. 70.

⁴¹ A.N.FMRREE, vol. 92.

⁴² Cuenta general de las entradas y gastos que tuvo la República de Chile, Santiago, 1859, p. 16.

⁴³ A.N.FMRREE, vols. 120 y 140; Cuenta general de las entradas y gastos fiscales de la República de Chile (Santiago, 1864), p. 35.

⁴⁴ Cuenta general de las entradas y gastos fiscales de la República de Chile, Santiago, 1865, p. 29.

⁴⁵ Cuenta general de las entradas y gastos fiscales de la República de Chile, Santiago, 1866, p. 26.

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

⁴⁷ J.L. Amunategui al Ministro de Marina. Santiago, 2 de enero de 1870, en A.N.FMM, vol. 285.

⁴⁸ J. Ossa al Ministro de Relaciones Exteriores. Panamá 23 de febrero de 1907, en A.N.FMRREE, vol. 1242.

⁴⁹ Adolfo Ibáñez al Ministro de Marina. Santiago, 3 de diciembre de 1873, en A.N.FMM, vol. 285.

⁵⁰ Cuenta general de las entradas y gastos fiscales de la República de Chile, Santiago, 1874, p. 55.

⁵¹ A.N.FMRREE, vol. 172.

⁵² MRREE, AGH, vol. 59 y Cuenta general de las entradas y gastos fiscales de la República de Chile, Santiago, 1877, p. 6.

⁵³ MRREE, AGH, vol. 60 y Cuenta general de las entradas y gastos fiscales de la República de Chile, Santiago, 1878, p. 57.

en 1877, en Liverpool y Londres⁵²; en 1878, en Lisboa y Panamá⁵³; en 1879, en Guayaquil y litoral boliviano⁵⁴; en 1880, en Panamá⁵⁵; en 1881, en Bristol, Guayaquil y California⁵⁶; en 1882, en Liverpool⁵⁷; en 1883, en California⁵⁸; en 1884, en Liverpool y otros puertos ingleses⁵⁹; en 1886, en Panamá, Perú y California⁶⁰ y Europa y otros puntos en 1897 y 1898 con miles de pesos en gastos⁶¹; en Australia en 1901⁶² y 1905⁶³; en fin, en Sevilla en 1907⁶⁴ y el mismo año en Panamá⁶⁵, y finalmente en Australia en 1903 con auxilios pecuniarios⁶⁶, lo que volvería a repetirse en Gran Bretaña y Europa hacia 1914 cuando muchos fueron abandonados de naves extranjeras al comenzar la primera guerra mundial⁶⁷, contingentes que, apremiando a los *attaché*, se presentaban muchas veces sin boleta de enganche, rol e inclusive papeles de nacionalidad. En verdad este problema ya había sido 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 ingleses⁶⁸.

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 esterlinas⁶⁹. 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*

⁵⁴ 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.

⁵⁵ A.N.FMRREE, vol. 217.

⁵⁶ Cuenta general de las entradas y gastos fiscales de la República de Chile, Santiago, 1881, p. 68 y 69.

⁵⁷ Cuenta general de las entradas y gastos fiscales de la República de Chile, 1882, p. 87 y 89.

⁵⁸ Cuenta general de las entradas y gastos fiscales de la República de Chile, Santiago, 1883, p. 121.

⁵⁹ A.N.FMM, vol. 91.

⁶⁰ Cuenta general de las entradas y gastos fiscales de la República de Chile, Santiago, 1886, p. 10, 11 y 12.

⁶¹ Cuentas de la República de Chile, 1897, p. 11 y 1889, p. 12 y 13.

⁶² El Cónsul de Chile en Sydney, 1901, en *Boletín del Ministerio de Relaciones Exteriores*, p. 272.

⁶³ Ayuda a marineros sin recursos y en estado de indigencia. W.R.Cave (1905), en *Boletín del Ministerio de Relaciones Exteriores* 1905, pp. 66, 77, 78.

⁶⁴ Información en el *Diario Oficial*. Santiago, 19 de junio de 1907.

⁶⁵ J. Ossa al Ministro de Relaciones Exteriores. Panamá 23 de febrero de 1907, en A.N.FMRREE, vol. 1242.

⁶⁶ El Cónsul chileno en Adelaida. Adelaida, 9 de abril de 1903, en A.N.FMRREE, vol. 815 y Reporte del Cónsul de Chile en Melbourne, en *El Diario Oficial*. Santiago, 31 de diciembre de 1904.

⁶⁷ Dirección de Territorio Marítimo. Valparaíso, 28 de octubre de 1914, en A.N.FMM, vol. 1621.

⁶⁸ F. Echaurren al Ministro de Marina. Valparaíso, 22 de febrero de 1875, en A.N.FMM, vol. 320.

⁶⁹ 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.

⁷⁰ J. M. Serra al Ministro de Relaciones Exteriores. Barcelona, 21 de enero de 1851, en A.N.FMRREE, vol. 73.

y de recursos propios»⁷⁰; en 1852, en Le Havre, los chilenos se presentaban diariamente al consulado en completo estado de abandono y medios para subsistir⁷¹; 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»⁷²; en 1877, en Liverpool, los nuestros que se encontraban enfermos se curaban en hospitales de caridad⁷³; 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*⁷⁴; también sabemos que en 1901 la población chilena establecida en Nueva Gales era insignificante. Empero, todos los años acudían al consulado buscando protección «... como marineros desertores –o echados a la calle– los que habiendo gastado alegremente sus recursos, acuden aquí (señala el Cónsul) solo en el último caso y cuando el problema de sacarlos de apuro es de solución doblemente difícil para este consulado, dada las especiales circunstancias en que se encuentra en materia de recursos financieros... la intervención consular en aquellos casos en que ha sido solicitada por marineros chilenos para dirimir sus contiendas o quejas cuando los capitanes de barco en que trabajan como tripulantes me es grato hacer constar a dado siempre buenos resultados... algunos chilenos que se desertan –por malos tratos– en puertos australianos o cuyos contratos de enganche caducan a su llegada aquí se ven con frecuencia con el inconveniente de las leyes restrictivas a la inmigración que prohíbe la admisión en Australia de todo extranjero que no sepa leer ni escribir en idioma inglés»⁷⁵; 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»⁷⁶; 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»⁷⁷. 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

⁷¹ F. J. Rosales al Ministro de Guerra. París, 29 de agosto de 1852, en A.N.FMM, vol. 130.

⁷² Álvaro 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.

⁷³ F. Walters a Blest Gana. Liverpool, 8 de diciembre de 1877, en MRREE, AGH, vol. 59.

⁷⁴ M. Martínez al Ministro de Marina. Londres, 10 de abril de 1884, en A.N.FMM, vol. 91.

⁷⁵ El Cónsul de Chile en Sydney. Memoria Anual, 1901, en Informes Consulares Comerciales, Santiago, 1901, pp. 296-297.

⁷⁶ Memoria anual del Consulado general de Chile en Alemania. Hamburgo, 8 de abril de 1902, en MMRRECYC (1902), vol. II, p. 195.

⁷⁷ 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.

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 ellos⁷⁸.

Como hemos visto probablemente fueron centenares los casos de marinería desvalida que finalmente debió ser auxiliada por los *attaché* destacados en puertos americanos y europeos⁷⁹. Pero conviene detenerse en el análisis de algunos casos que revelan una total indefensión gatillada por la acción de la naturaleza, discordias 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 peruana⁸⁰; 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*»⁸¹. 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 Hamburgo⁸². Sabemos también que en 1874, en Liverpool, se presentaron Eugenio Jiménez, de 21 años y natural de Lota, y Soriano Escobar, de 23 años oriundo de Coelemu, suplicando, por su total destitución, ser devueltos a Chile⁸³.

⁷⁸ *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.

⁷⁹ *Ibidem.*, p. 111, nota 481, y del mismo, *Inmigración y emigración...*, pp. 174-178.

⁸⁰ 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.

⁸¹ J. Rosales al Ministro de Guerra y Marina. París, 9 de febrero de 1851, en A.N.FMRREE, vol. 130.

⁸² D. Schutte al Ministro de Relaciones Exteriores. Hamburgo, 13 de noviembre de 1854, en A.N.FMRE, vol. 81.

⁸³ Declaraciones de Rodríguez y Escobar en A.N.FMM, vol. 285.

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 peruanas⁸⁴. 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 Bélgica⁸⁵; en 1865, en el Perú, equipajes chilenos de la nave *Huemul* que transportaba caballos, eran «*villanamente abandonados a su mala suerte luego que no los necesitan*»⁸⁶; 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 Chile⁸⁷. 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 Callao⁸⁸.

Más ejemplos: durante la guerra con España fueron retenidos en cárceles de la península 131 oficiales y marineros chilenos⁸⁹. En Liverpool, en 1870, el marinero Bernardo Rojas se hallaba sin dinero, casi sin ropa, sin papeles y sin amigos⁹⁰. Y cuatro años más tarde, nuevamente en Liverpool, el chileno Agustín Parra se encontraba totalmente desamparado en ese puerto⁹¹; 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 dar⁹². Ese mismo año Marcelino Suazo, natural de la zona del Maule, Raimundo Espinoza, de Cobquecura, José María Estrada, de Talcahuano, Manuel Parancan, de Chiloé,

⁸⁴ 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.

⁸⁵ Álvaro 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.

⁸⁶ F. Cantuarias a Álvaro Covarrubias. El Callao, 20 de septiembre de 1865, en A.N.FMRREE, vol. 130.

⁸⁷ Miguel Luis Amunátegui 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. También sabemos que en 1869 y 1870 el número de lanchones y otras denominaciones construidas en Constitución y derivadas hacia el Perú llegó a más de 40, constituyéndose este sistema en otro de los ramales de emigración al exterior pero al llegar al Perú no les pagaban o aseguraban el transporte para Chile.

⁸⁸ Informe del Plenipotenciario en Gran Bretaña (1870), en A.N.FMM, vol. 285.

⁸⁹ 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.

⁹⁰ Miguel Luis Amunátegui al Ministro de Marina, transmitiendo oficio del Cónsul de Chile en Liverpool. Santiago, 16 de abril de 1870, en A.N.FMM, vol. 285.

⁹¹ 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.

⁹² F. Walters a Alberto Blest Gana. Liverpool, 26 de junio de 1877, en MRREE, AGH, vol. 59.

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, y muchos más, en afflictiva 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 Liverpool⁹³. 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 otros⁹⁴. 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 días⁹⁵.

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 Chile⁹⁶. 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 Pieper⁹⁷. 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 alemán⁹⁸. En fin, hacia 1913 eran de diaria ocurrencia en el puerto de San Francisco California los problemas entre nuestra marinería y los oficiales de la compañía alemana Kosmos por los misérrimos salarios que ganaban⁹⁹.

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 otros denominaciones, fenóme-

⁹³ Cuentas de gastos, declaraciones juradas y otros papeles, en MRREE, AGH, vol 59.

⁹⁴ Informe del cónsul de Chile en Río de Janeiro (1908), reproducido en el *Diario Oficial*. Santiago, 14 de septiembre de 1908.

⁹⁵ Antonio Agacio al Ministro de Relaciones Exteriores. Panamá, 7 de febrero de 1911, en MRREE, AGH, vol. 410 c.

⁹⁶ 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.

⁹⁷ El Cónsul General de Chile en Alemania al Ministro de Marina (1908), en A.N.FMM, vol. 1355.

⁹⁸ Informe del Cónsul General de Chile en Alemania (1914), en A. N. FMM, vol. 1623.

⁹⁹ El Cónsul de Chile en San Francisco, California, marzo de 1913, en *Boletín de Ministerio de Relaciones Exteriores*, Santiago, 1913, p. 117.

no observable con fuertes pulsaciones en el Callao y Panamá y con menos frecuencia en norteamérica y Europa¹⁰⁰. 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 naufragios, 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 mundial¹⁰¹.*

Fuentes

Abreviaturas:

MMM= Memorias del Ministro de Marina.

MMRREE= Memorias del Ministro de Relaciones Exteriores.

A. N. FMM= Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Marina.

A. N. FMRREE= Archivo Nacional. Fondo Ministerio Relaciones Exteriores.

A. N. FICQ= Archivo Nacional. Fondo Intendencia de Coquimbo.

MMGYM= Memorias del Ministro de Guerra y Marina.

A. N. FIV= Archivo Nacional. Fondo Intendencia de Valparaíso.

BSNA= Boletín de la Sociedad Nacional de la Agricultura.

A. N. FMI= Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Interior.

A. N. FJV= Archivo Nacional. Fondo Judicial de Valparaíso.

A. N. FICH= Archivo Nacional. Fondo Intendencia de Chiloé.

ABHA= Archivo y Biblioteca Histórica de la Armada de Chile.

A. N. FIA= Archivo Nacional. Fondo Intendencia de Atacama.

A. N. FICO= Archivo Nacional. Fondo Intendencia de Concepción.

MRREE. AGH= Ministerio de Relaciones Exteriores. Archivo General Histórico.

¹⁰⁰ Libro índice de chilenos fallecidos en el extranjero, 1899-1900, en A.N.FMMRREE, vol. 917.

¹⁰¹ 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.

* Artículo recibido el 27/3/2012 y aceptado el 23/4/2012.

Bibliografía

HARRIS BUCHER, GILBERTO, «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).

HARRIS BUCHER, GILBERTO, *Emigración y políticas gubernamentales en Chile durante el siglo XIX* (Valparaíso, 1996).

HERNÁNDEZ, ROBERTO, *Los chilenos en San Francisco de California* (2 vols., Valparaíso, 1930).

