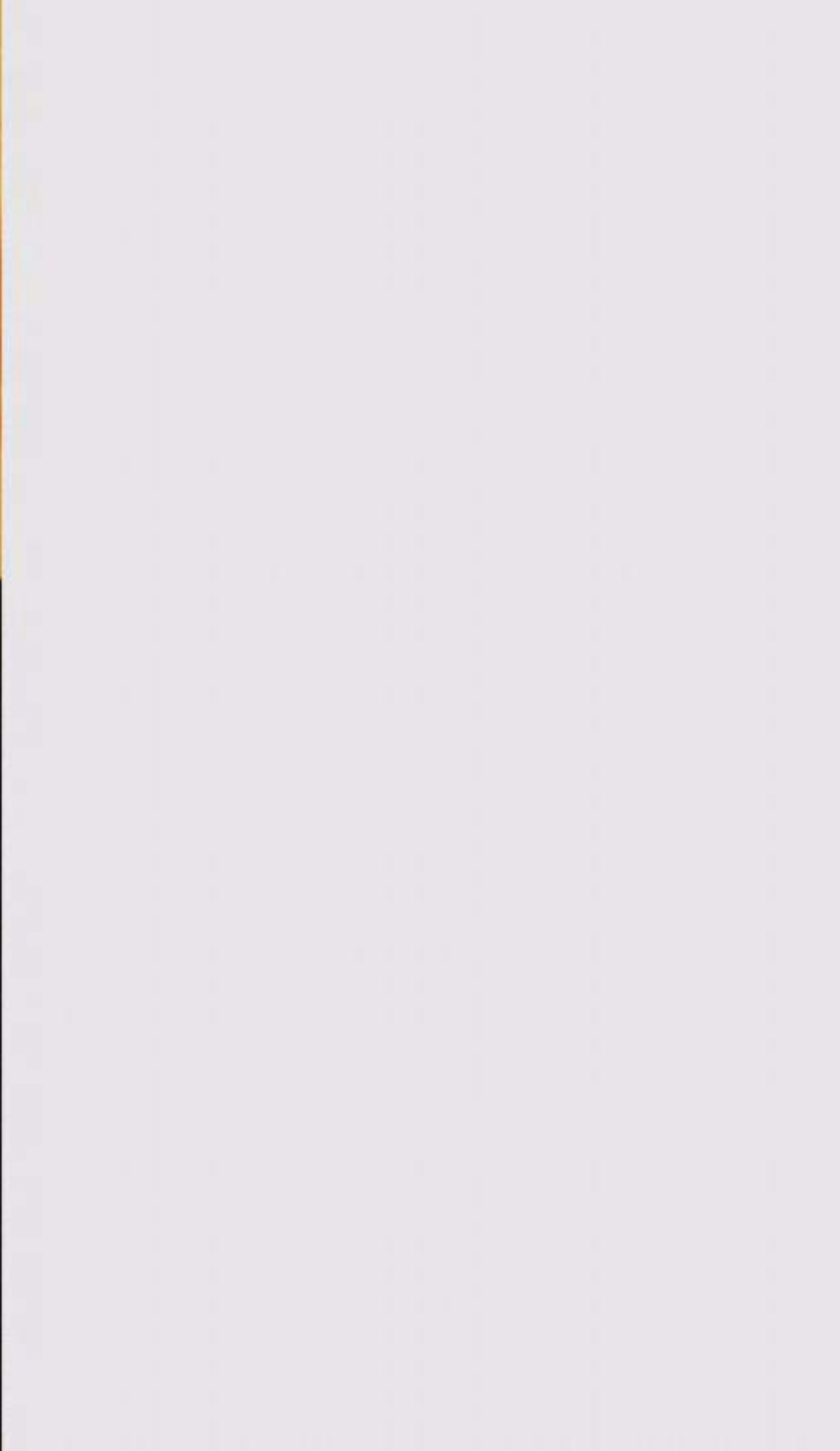


**LA SUDAMERICANA  
DE VAPORES  
EN LA HISTORIA  
DE CHILE**



GONZALO VIAL CORREA

PATRICIA ARANCIBIA CLAVEL • ALVARO GÓNGORA ESCOBEDO











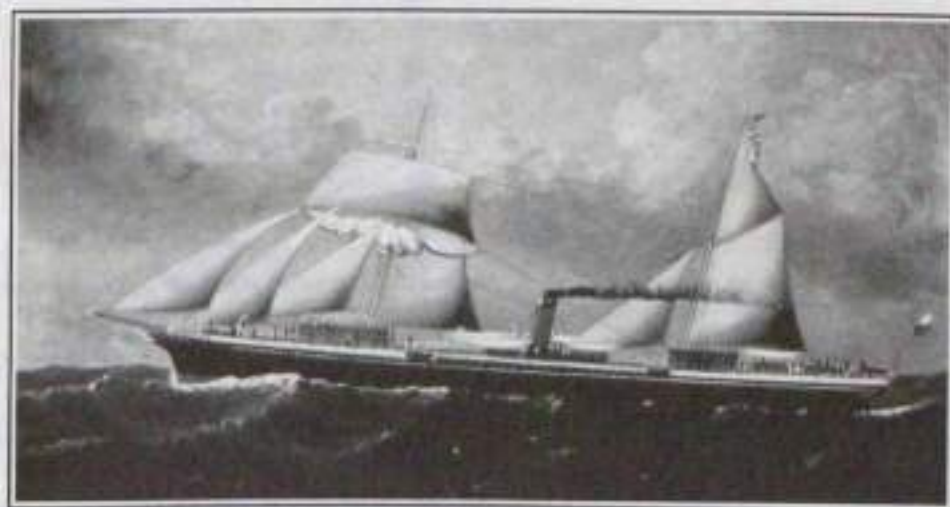
LA INDUSTRIA DE LOS VAPORES  
DEL CHILE





INDICE GENERAL

# LA SUDAMERICANA DE VAPORES EN LA HISTORIA DE CHILE



GONZALO VIAL CORREA  
PATRICIA ARANCIBIA CLAVEL  
ALVARO GÓNGORA ESCOBEDO



ESTE LIBRO ES UN TRABAJO COLECTIVO DE LA ESCUELA DE HISTORIA  
DE LA FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES DE LA UNIVERSIDAD FINIS TERRAE.  
REALIZARON LA INVESTIGACIÓN LOS PROFESORES PATRICIA ARANCIBIA, ALVARO GÓNGORA Y  
GONZALO VIAL, CON LA COLABORACIÓN DE ISABEL JARA Y GUILLERMO CASTRO.  
LA REDACCIÓN CORRESPONDIÓ A GONZALO VIAL Y ES DE SU RESPONSABILIDAD.



FOTOGRAFÍA DE PORTADA

*El COPIAPO, BARCO SÍMBOLO DE LA  
COMPAÑÍA SUDAMERICANA DE VAPORES,  
CONSTRUIDO EN LIVERPOOL EN 1870. (ÓRG.)*

I.S.B.N. fonica: 956-12-1240-4.

I.S.B.N. canosa: 956-12-1239-6.

1ª edición: noviembre de 1997.

© 1997 por Compañía Sudamericana de Vapores S.A.

Inscripción N° 102.100. Santiago de Chile.

Todos los derechos reservados.

Editado por Empresa Editora Zig-Zag S.A.

Avda. Ricardo Lyon 1007.

Teléfono 2047714. Fax 2235766. Santiago de Chile.

Impreso por Salsipano S.A. Maños 19.

Santiago de Chile.

# ÍNDICE GENERAL



PRÓLOGO / PÁG. 7

## INTRODUCCIÓN

LA NAVEGACIÓN EN CHILE, ANTES DE LA  
COMPAÑÍA SUDAMERICANA DE VAPORES / PÁG. 9

LA INDEPENDENCIA Y LA NAVEGACIÓN / PÁG. 11

LA RESERVA DEL CABOTAJE, PRIETO, RENGIFO Y PORTALES / PÁG. 18

LA P.S.N.C. Y EL CABOTAJE A VAPOR / PÁG. 25

AGONÍA Y MUERTE DE LA RESERVA DEL CABOTAJE / PÁG. 32

## CAPÍTULO PRIMERO

NACE LA COMPAÑÍA SUDAMERICANA DE VAPORES / PÁG. 45

LA HEGEMONÍA DE LA P.S.N.C. ANTECEDENTES DE LA SUDAMERICANA.  
SU NACIMIENTO / PÁG. 50

LOS FUNDADORES DE LA SUDAMERICANA / PÁG. 58

## CAPÍTULO SEGUNDO

LAS GUERRAS DE LA SUDAMERICANA / PÁG. 67

LA GUERRA DE LAS TARPAS / PÁG. 67

LA GUERRA DEL PACÍFICO / PÁG. 85

LA GUERRA CIVIL / PÁG. 96

LA GUERRA SOCIAL / PÁG. 105

LA SUDAMERICANA EN EL CAMBIO DE SIGLO / PÁG. 113

CAPÍTULO TERCERO

LA GRAN POLÉMICA DE LAS SUBVENCIONES Y DEL CABOTAJE / PÁG. 125

EL GRAN DEBATE MARÍTIMO / PÁG. 139

LAS LEYES MARÍTIMAS / PÁG. 164

LA SUDAMERICANA EN 1922 / PÁG. 169

CAPÍTULO CUARTO

ENTRE DOS POSGUERRAS / PÁG. 175

LA CALMA QUE PRECEDE A LA TEMPESTAD / PÁG. 176

LA GRAN CRISIS / PÁG. 186

MARCANDO EL PASO / PÁG. 191

LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL / PÁG. 198

LA SUDAMERICANA EN 1945 / PÁG. 214

CAPÍTULO QUINTO

LA SUDAMERICANA EN LA CRISIS NACIONAL / PÁG. 221

LA SUDAMERICANA EN LA ENCRUCIJADA / PÁG. 228

LAS CONFERENCIAS. LA LEY Nº 12.041 / PÁG. 241

LA SUDAMERICANA EN 1970 / PÁG. 248

LA ÚLTIMA GUERRA DE LA SUDAMERICANA / PÁG. 260

EPÍLOGO

LA SUDAMERICANA DESPUÉS DE 1973 / PÁG. 283

NOTAS / PÁG. 297

BIBLIOGRAFÍA / PÁG. 301



## PRÓLOGO



La Compañía Sudamericana de Vapores S.A. cumplió el 9 de octubre 125 años de existencia.

Es la empresa naviera más antigua de América Latina y una de las cinco primeras sociedades anónimas de Chile que subsiste.

La vida de la Sudamericana ha sido como el mar, con mareas altas y bajas; con períodos de calma y tempestad.

La lucha por los mercados ha sido siempre difícil.

Además de esta competencia, desafiando a rivales muy poderosos —como, en los primeros tiempos, la Pacific Steam Navigation Company y, luego, la Grace Line, hoy desaparecidas—, la Sudamericana ha debido sufrir los efectos de varias guerras y de numerosas depresiones y recesiones que, en más de alguna ocasión, la colocaron al borde de la quiebra.

Sólo el empuje empresarial, la voluntad decidida de sus ejecutivos y la lealtad de su personal lograron superar estas circunstancias difíciles, que parecieron, a veces, insuperables.

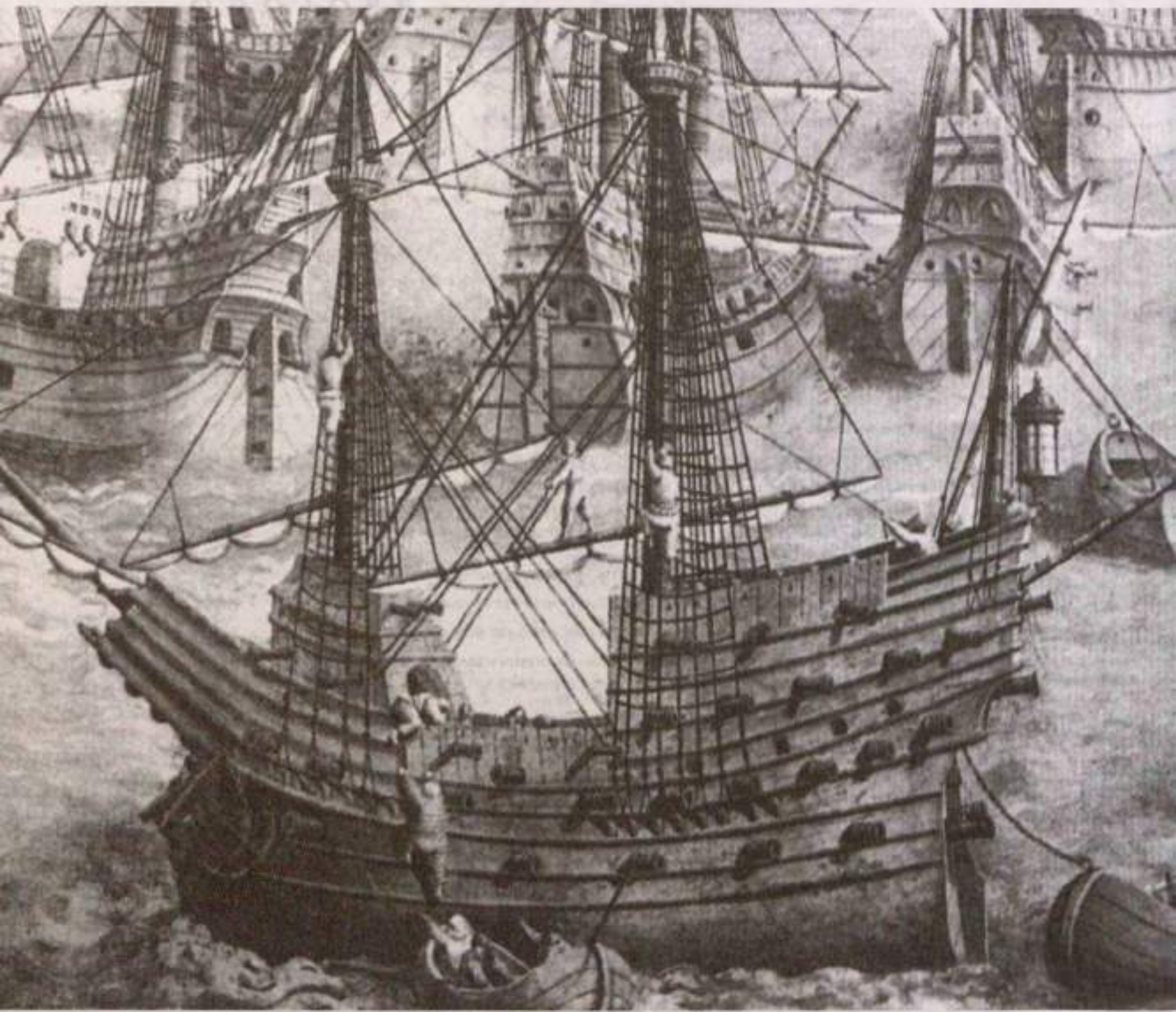
Hoy día la Compañía es, sin duda, la empresa naviera más grande de América del Sur y compete por ser la primera en América Latina.

Termino agradeciéndole a los autores el trabajo de investigación realizado, que constituye un aporte a la historia económica de Chile y que permite recordar a chilenos ilustres, que crearon e hicieron crecer una empresa importante en el desarrollo del país.

*RICARDO CLARO VALDES*  
*PRESIDENTE*  
*COMPAÑÍA SUDAMERICANA DE VAPORES S.A.*







## INTRODUCCIÓN



### LA NAVEGACIÓN EN CHILE, ANTES DE LA COMPANÍA SUDAMERICANA DE VAPORES

**M**ientras Chile formó parte del Imperio Español, la navegación no pareció interesarnos mayormente. Permanecimos de espaldas al mar, incluso cuando la coyuntura histórica nos ofreció —en ese segmento de la actividad económica— oportunidades nada despreciables. Una de ellas, por ejemplo, fue la masiva exportación de trigo al Perú. Coincidió su inicio con el terremoto de Lima (1687), por razones que se discuten<sup>1</sup>, y se prolongaría, según veremos, más allá de la independencia. La variable demanda virreinal y los vaivenes de la producción chilena —determinados a su vez por imprevisibles factores de nuestra naturaleza— hicieron que esta exportación oscilara anualmente entre 100.000 quintales métricos como mínimo y 200.000 como máximo. En el lapso 1787-1790, v. gr., las cifras se dieron así:

|      |               |      |               |
|------|---------------|------|---------------|
| 1787 | 103.707 qq/mm | 1788 | 149.050 qq/mm |
| 1789 | 198.271 qq/mm | 1790 | 147.516 qq/mm |

Esto hace una media anual de 171.636 quintales métricos, pero advirtiéndose que del primero al segundo bienio la exportación cae aproximada-

PAG. 120: BARCOS DE CARGA Y EVENTUALMENTE GUERREROS DE LA ÉPOCA DEL IMPERIO ESPAÑOL.





mente un 25%. Es decir, no se produce —y, por consiguiente, tampoco puede exportarse— un volumen seguro.

Mas, en cualquier circunstancia, ese volumen era tan grande que significaba un activo movimiento para los puertos chilenos por los cuales salía el trigo —Valparaíso (dos tercios), Concepción o Talcahuano (dos novenos) y Coquimbo (un noveno), hacia 1712— y para el puerto de arribo, El Callao.

Un solo mes (noviembre a diciembre de 1698), El Callao anotaba 144 ingresos de naves, 39 de las cuales venían de Chile.

Cada barco triguero admitía como carga alrededor de 4.500 quintales métricos. Los ocho meses que el sabio Frezier residió en Valparaíso, el año 1712, veía salir unas treinta de estas embarcaciones.

Pues bien, ninguna de ellas era chilena... todas peruanas.

Nos faltó entusiasmo o quizás capital para tan atrayente negocio, que proponía a los nacionales un producto (el trigo) y un mercado (Perú) "cautivos".

Pudimos disculparnos con las medidas restrictivas del comercio que, largo tiempo, impuso la Corona a sus reinos americanos. Pero la liberalización de aquél, corriendo el XVIII, no incrementó mayormente la navegación chilena.

Circunstancia que resulta más sugestiva aun por cuanto —a lo menos durante un largo período— los navieros peruanos actuaban combinados, incluso en capitales, con los bodegueros de Valparaíso. Éstos almacenaban el trigo a la espera de que se abriese la temporada de adquisiciones peruana, y lo iban vendiendo según llegaban en su búsqueda los barcos virreinales. La dupla navieros/bodegueros devino, así, un poder de compra monopólico que, controlando el bodegaje y los fletes del trigo chileno, imponía precios a sus productores.

Un gobernador de mediados del XVIII, Domingo Ortiz de Rozas, planeó atacar el monopolio descrito mediante ciertas medidas, entre las cuales figuraba crear una flota chilena que cubriese la costa pacífica hasta Panamá. Financiarían esa flota los beneficiarios del esfuerzo, es decir, los agricultores y comerciantes nacionales. Pero ellos ignoraron la idea. Ni siquiera una expectativa de provecho personal bastaba para empujarlos hacia el mar.

## LA INDEPENDENCIA Y LA NAVEGACIÓN

**E**l libre comercio, fruto de la Independencia, no significó un cambio sustantivo de la situación que hemos descrito.

Fue establecido el 21 de febrero de 1811, como un derecho "imprescriptible" otorgado a "todos los hombres" por el "Criador", "para procurar su dicha, ... prosperidad y bienestar".

En materia de navegación, el propio año 1811 la Ordenanza de Aduanas<sup>2</sup> reguló el libre comercio. Abrió a los extranjeros los "puertos mayores" (Valparaíso, Talcahuano y Coquimbo), pero no los demás, y aquéllos, exclusivamente para descargar mercadería importada y cargar mercadería exportada. Con esto, el cabotaje —o sea, la navegación y comercio marítimo entre todos los puertos nacionales— quedaba reservado a nuestros barcos. Ello no hacía sino repetir y reglamentar una de las normas promulgadas antes, aquel mismo año: "Se prohíbe el comercio libre de los extranjeros en los demás puertos, abras, caletas y ensenadas del Reino". El objeto de la prohibición era, por supuesto, impedir el contrabando. Pero su resultado práctico sería la reserva del cabotaje. Gravísima pena sancionaba a los infractores: comiso de la embarcación afectada.





Corridos dos años, el célebre "Reglamento" de 1813 reiteró y amplificó estas normas y la reserva.

Prendía el Reglamento incrementar nuestra actividad marítima aplicándole varios estímulos, directos e indirectos. En su mayor parte fueron transitorios (tres, cinco, diez años), a objeto de que los interesados los utilizaran prontamente, antes que las franquicias desapareciesen.

Estableció el Reglamento, por ejemplo, un criterio bastante amplio para considerar chilena una nave. Era suficiente, al efecto, que la comprase un nacional, un nacionalizado, o un extranjero con residencia aquí más de cuatro años. Estimuló la importación de cascos navales, por tres años libre de derechos. También fueron desgravados los elementos de cualquier naturaleza que se internasen para astilleros.

Se observa la finalidad de crear un tonelaje físico de mercantes legalmente chilenos, sin preocuparse —por el momento— de que nuestra bandera fuese a menudo sólo "de conveniencia".

El Reglamento buscaría, asimismo, difundir entre los nacionales el oficio de navegar.

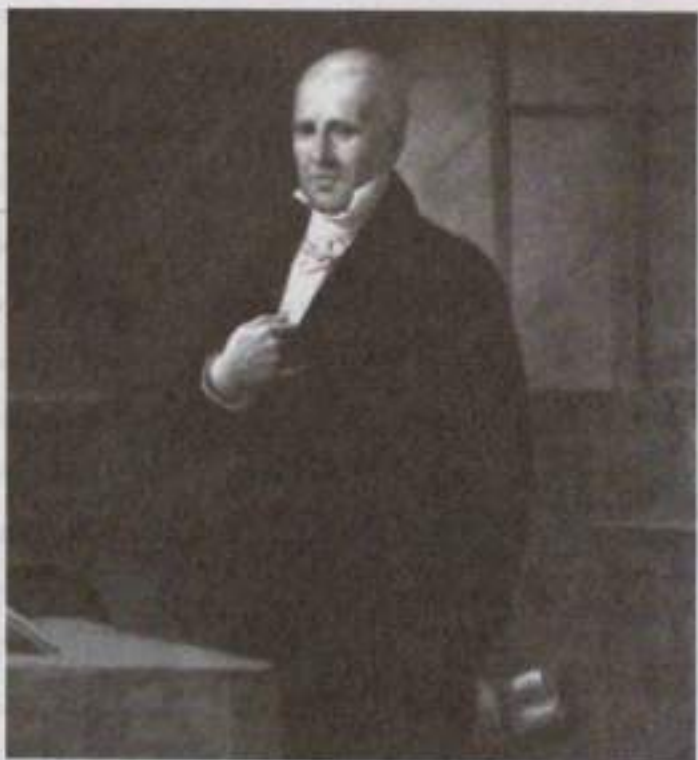
Así, rebajó los derechos de internación según el porcentaje de chilenos que vinieran en el equipaje. Mientras mayor fuese aquél, menores derechos se pagaban; la escala descendente iba desde la tasa normal, 30%, hasta un 12%.

Algunos connacionales audaces intentaron aprovechar el libre comercio y sus facilidades para asomarse a los mares del mundo. Pero fueron ensayos poco efectivos, cortos y de escaso éxito económico.

Ejemplo. Agustín de Eyzaguirre. Ya durante el régimen español, quiso adquirir en la metrópoli una nave, bergantín o fragata, y con ella establecer viajes comerciales, completos (ida y regreso) y permanentes, entre la Península Ibérica y Chile. El barco debía ser —dijo una carta suya, fechada el año



ACUSTÍN EYZAGUIRRE, CREA-  
DOR DE LA EMPRESA NAVIE-  
RA COMPAÑÍA DE CALCUTA,  
EN CUYOS BARCOS COMER-  
CIABA PRODUCTOS ENTRE CHI-  
LE Y LA INDIA.



1805— “de seis a siete mil quintales, poco más o menos (pues de este tamaño son buenos y fáciles de cargar, ... nuevo, bien construido y ligero, que es lo más principal”<sup>24</sup>. Las turbulencias napoleónicas que entonces agitaban Europa, hicieron fracasar el proyecto.

Mismo año, mismo plan ... pero ahora discurrido por otro acaudalado comerciante chileno, Manuel Riesco. Su hijo mayor pasaba a España llevando un cargamento cuprífero. Utilizaría el importe de la venta (le instruyó don Manuel) para comprar en 25.000 o 30.000 pesos una fragata británica, o quizás sueca, de 300 toneladas y torros de cobre. Luego formaría una sociedad, aportándole la fragata, para el comercio con la costa pacífica ... Valparaíso, Arica, Callao y Guayaquil.

Un lustro entero persistió e insistió Riesco padre en su proyecto; igual que Eyzaguirre, lo harían imposible las guerras de Bonaparte.

Tras la emancipación, Agustín de Eyzaguirre creó la Compañía de Calcuta, o Eyzaguirre y Compañía, para comerciar con Asia (1819).

Su capital fue de 100.000 pesos, aproximadamente. Eyzaguirre poseía el 15%. Lo igualaban en porcentaje Ramón Valero y Santiago Larraín. Completaban la firma ocho socios menores, incluido Joaquín Vicuña (8,5%), intendente de Coquimbo y padre de la ciudad que lleva su apellido<sup>5</sup>.

El objeto de la empresa era llevar cobre a la India, y traer de allí mercaderías como muebles, té, especias, aceites terreninos (el cotizado "camín", v. gr.), etc.

El Senado y el Director Supremo —demostrando mucho interés— liberaron a la compañía, totalmente, de derechos por la exportación de cobre, y parcialmente por las importaciones que hiciera desde Asia.

La firma adquirió para estos fines la fragata *Carmen* (alias "la Sociedad" y también "Elena"), sobre cuyo costo hay informaciones disímiles: diez mil pesos, dice una; veinte mil, otra. Desplazaba unas 400 toneladas, con equipaje de 35 personas, comprendidos los oficiales, y artillería de seis cañones. Zarpó hacia la India terminando 1819; llevaba cincuenta mil pesos en barras de cobre (unas ciento cincuenta toneladas), y diez mil en moneda metálica. Se predecía una alta utilidad por la venta del cobre, y superar aquella con creces invirtiendo el producto de ésta, y el dinero efectivo, en las mercaderías orientales que luego se comercializarían aquí.

Calcuta —por diversas razones, explicar las cuales exigiría demasiado espacio— pagaba el metal rojo con un atractivo sobreprecio. Desde la independencia operaron en nuestro país agentes ingleses y angloindios (los "calcutaños"), realizando el mismo negocio que ahora acometerían Eyzaguirre y sus socios; más aun, algunos de esos agentes no compraban el cobre chileno: lo extraían y fundían ellos mismos. Y sus viajes eran de superior



sofisticación y rinde material. Una sola nave, proveniente de Gran Bretaña, desembarcaba y comercializaba en Chile mercaderías europeas; adquiría nuestro cobre; lo fletaba hasta Calcuta y lo vendía allí; con el importe de la venta compraba artículos asiáticos y —doblando el cabo africano de Buena Esperanza— regresaba a Inglaterra para liquidar esas adquisiciones. Una lucrativa vuelta al mundo.

No resultaron tan bien las cosas para la sociedad de Eyzaguirre. La *Carmen*, víctima de fuertes temporales, arribó a Calcuta semidestruida. Hubo de liquidarse en seis mil pesos, bajo el costo. Para transportar hasta Chile los bienes adquiridos en la India, la sociedad debió comprar una nueva embarcación, la fragata *Starbore*, que costó treinta mil pesos.

De todos modos, «el negocio... —escribió Eyzaguirre el año 1821— ha producido alguna corta ventaja»<sup>6</sup>

Un segundo viaje de la *Starbore* fue muy perjudicial para la Compañía, no económicamente sino porque una “fiebre” (¿cólera?) mató en la India al socio Manuel Yávar, sobrino de don Agustín y el chileno que mejor conocía el negocio asiático (1821).

Eyzaguirre y Compañía continuó operando con la *Starbore* en el periplo Valparaíso/Calcuta/Valparaíso. Además, simultáneamente, la sociedad realizó desde la India, con otras dos naves, un circuito parecido, pero al revés: Calcuta/Centro y Sudamérica (Valparaíso, Callao, etc.)/Calcuta, con escala en Mantia.

Durante estos viajes redondos entre la India y Chile, el barco respectivo era presentado como inglés allí y como nuestro aquí, buscando gozar de derechos rebajados en ambas costas.

Tan singulares cambios de nacionalidad serían, a poco andar, descubiertos por el Foreign Office. Esto y la muerte de Yávar desalentaron a Agustín de Eyzaguirre. De otra parte, el mercado asiático para el cobre chileno se



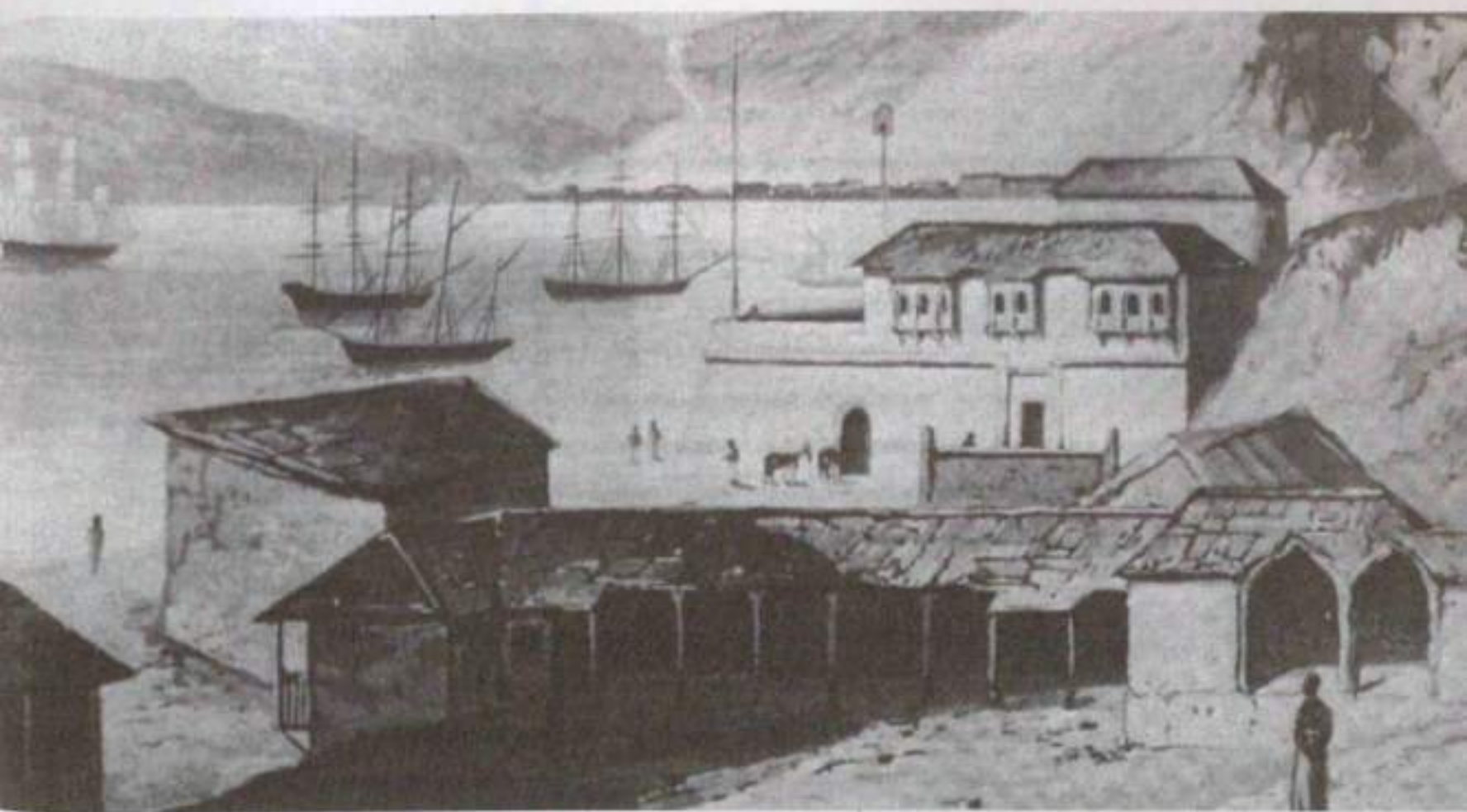
bloquearía con la primera guerra birmana (1824)—en razón de clausurar ésta, momentáneamente, el golfo de Bengala— y con el aumento de impuestos decretado por Chile para sus exportaciones cupríferas: la Compañía de Calcuta no fue, esta vez, liberada.

Se extinguió. Una mentalidad puritana pudiera reprocharle —como hace Claudio Véliz— la evasión de impuestos en perjuicio del imperio británico. Pero confieso que semejante pecado de la empresa chilena no me quita el sueño. Prefiero recordarla como pionera de nuestra navegación internacional. Ciertamente, el propio Imperio, antes de la Independencia, tampoco había sido un muy estricto cumplidor de las leyes españolas que regulaban el comercio indiano. Por lo demás, “disfrazar” una nave de inglesa no perseguía sólo ventajas tributarias; también, una mejor defensa contra los corsarios. Así, éstos capturaron la *Stammore* el año 1826, pero —siendo británica... en apariencia— la rescató prontamente una nave de guerra de Su Majestad.

La Compañía de Calcuta no tuvo imitadores. El Gobierno y el Congreso ofrecieron diversos incentivos a quienes establecieran líneas regulares entre puertos chilenos y europeos. Por ejemplo, el año 1853 los beneficios prometidos a “los vapores o buques movidos por máquinas auxiliadoras de vapor” que prestaran ese servicio, eran varios: subvención exclusiva de diez mil pesos anuales; por diez años, para la primera firma que lo diera; franquicias en materia de derechos y gravámenes, etc.

No lograron estos incentivos, sin embargo, mover al empresariado de la época, en forma organizada y regular, si exceptuamos el caso único de la *P.S.N.C. (Pacific Steam Navigation Company)*, que trataremos luego.

En cambio, los embarques de trigo, harina y otros alimentos y mercaderías, así como de aventureros, con destino California (1849/1854) y después Australia (1854/1856) —episodios del *rush* aurífero, fugaces pero que



VALPARAÍSO EN 1819. (GRA-

BADO DE MURRAY, EN A.

CALDCLEUGH; TRAVELS IN

SOUTH AMERICA, 1825.)



tuvieron una altísima intensidad mientras duraron—, capturarían la imaginación y codicia de los navieros chilenos. El solo cuatrimestre enero-abril de 1849, unos ochenta buques, “la mayor parte nacionales”, salieron de Valparaíso proa a Norteamérica. “Más de medio millón de oro ha venido en retorno”, señalaba *El Comercio* porteño. Bruscamente, el país vio reducirse su marina mercante, comprendida la de cabotaje. Las naves habitualmente ocupadas en éste —las cuales, según el mandato de la ley, no podían ser sustituidas por barcos extranjeros— surcaban ahora el Pacífico hacia los nuevos Dorados. “Muchos no regresaron, porque el oro fue también capaz de quebrar la disciplina marinera...” Ampliaremos este punto.<sup>7</sup>

Pero los chilenos continuamos ajenos a vincularnos por mar con el resto del mundo, mediante una navegación regular, de largo aliento y sin el miraje de ganancias rápidas y succulentas. La prueba reside en que siguió (y seguiría todo el siglo) exportándose masivamente trigo y harinas nacionales al Perú, pero sin que participásemos en su transporte, salvo contadas excepciones, de una manera apreciable. Ciertó que las autoridades peruanas habían procurado impedirlo o restringirlo, pero estas limitaciones no explican totalmente nuestra apatía.

#### LA RESERVA DEL CABOTAJE. PRIETO, RENGIFO Y PORTALES

Tampoco “prendió” en los empresarios chilenos el cabotaje, no obstante la reserva decretada (vimos) el año 1811, que los libraba —teóricamente, a lo menos— de la siempre dura competencia extranjera.

La reserva, según ya se dijo, fue reiterada por el Reglamento de 1813. Una vez más, se especula sobre qué causas ocasionaron el abandono



del cabotaje por nuestros navieros, a quienes se hallaba reservado.

— ¿Ausencia de capitales, especialmente en razón del deterioro económico que causarían las guerras emancipadoras?

— ¿Copamiento de la capacidad naviera por estas mismas guerras (expedición al Perú, campañas chilotas)?

— ¿Mayor rentabilidad de otras aventuras marítimas, como las corsarias<sup>87</sup>?

— ¿O era el cabotaje en sí mismo —no ya sólo comparativamente— un mal negocio? El año 1831 Bernardo O'Higgins, exiliado, condensaba así sus opiniones y experiencias: "Nuestros buques nacionales que han probado la especulación del cabotaje, o han perdido en ella o han encontrado tan poco estímulo que se

ven precisados a desatenderla. Los riesgos, los costos, las demoras son muy superiores a las ventajas que han usufructuado...".

— Cualesquiera fuesen los motivos, la verdad es que el cabotaje nacionalizado no funcionaba sino parcial e insuficientemente. Cayó en un semiabandono de hecho, y aun se le abrogó de modo oficial para ciertos embarques, v. gr., los de cobre que se hacían por Huasco y Copiapó (1820).

— El Senado dejaba, esta vez, una pista de lo que sucedía: "Los naturales —dijo— renuncian la gracia (de la reserva)... son pocos o ningunos los que usan del beneficio"<sup>88</sup>.

— Claudio Véliz ve en la medida adoptada el año 1820, el final generalizado de la reserva, pero es una exageración; el permiso era sólo para puertos y productos determinados. Autorizaciones similares serían denegadas por igual época, y se reiteraría la reserva en 1828.

— Cabe asimismo considerar como una vulneración solapada de aquella —vulneración impuesta por la necesidad— el aumento de los puertos llama-



NAVE DE CABOTAJE. 1834.

(DIBUJO DE MAURICIO

RUCENDAS)

dos "mayores", o bien abiertos de hecho —sin ese calificativo— a las naves foráneas. Primitivamente, sabemos, aquellos puertos eran Valparaíso, Talcahuano y Coquimbo. El año 1822 se agregaría San Carlos de Ancud. En 1827 fue añadido Valdivia. Y se mantendría la habilitación de Huasco y Coquimbo para embarques de cobre.

Éste era el cuadro del cabotaje hacia los años 30: una vida lánguida, que no satisfacía ni a productores ni a comerciantes; la acompañaban el paulatino desmoronarse de la reserva y el correlativo incremento de los puertos abiertos a todas las banderas:

Intentarían revivir la reserva del cabotaje el Presidente Prieto y su ministro de Hacienda, Manuel Rengifo.

Operó al respecto el influjo de Portales, decidido partidario de ella y, en general, de fomentar nuestra marina mercante.

Cuando un mercader británico de Valparaíso solicitó se le permitiera, excepcionalmente, utilizar una nave foránea para un transporte de ladrillos a Huasco —lo que, claro está, significaba romper la reserva de cabotaje—, Portales, que se hallaba en el intervalo entre sus dos ministerios, escribió a Rengifo, oponiéndose:

"... escandaliza ver a esos extranjeros del carajo presentarse con toda la arrogancia necesaria para robar a los chilenos el único bien que poseen, con exclusión de ellos... el comercio de cabotaje que en todas partes del mundo está estrictamente declarado a los buques nacionales".

Y hacia 1832 soñaba don Diego con una Escuela Náutica para formar pilotos chilenos. "Antes de diez años tendremos cien... para emplear en más de cincuenta... mercantes que tiene Chile mandados por extranjeros, lo que es una vergüenza"<sup>10</sup>.

Fue creada la Escuela corrido algún tiempo. Pero llevaría una existen-





cia desmayada... la constante maldición de toda la actividad naviera, o relacionada, propiamente chilena.

Quienes procuraban proteger e impulsar esta última —durante el decenio de Prieto— revitalizaron para ello, los años 1832, 1835 y 1836, reglas más antiguas, derogadas o caídas en desuso.

Así, la sustantiva rebaja de aranceles aduaneros y gravámenes portuarios, tratándose de naves nacionales.

La exigencia —si se quería amparar un barco bajo nuestra bandera— de que el dueño natural o legal fuese chileno, o extranjero residente aquí un mínimo de cuatro años.

La exigencia, con el mismo fin, de que tanto el capitán como la tripulación en sus tres cuartas partes fueran nacionales (normas cuyo vigor, impráctico por el momento, sería postergado varias veces... pero nunca derogado, señal de que se aspiraba a imponerlo tan pronto concudiesen las condiciones para ello).

EL PRESIDENTE JOAQUÍN  
PRIETO Y SU MINISTRO DIEGO  
PORTALES. (DIBUJOS DE  
DESMADRYL, MUSEO HISTÓ-  
RICO NACIONAL.)

Y la ya casi majadera ratificación de la reserva del cabotaje.

Hasta 1835, esa reserva fue acumulando paulatinamente, sin embargo —señal de un política indecisa—, numerosas excepciones, algunas graves. Mas a partir de 1835 se tornó muy dura.

“El comercio de cabotaje se hará exclusivamente en buques chilenos”, decía la ley de 1835, junto con derogar toda norma anterior sobre dicho comercio. Le otorgaba además “absoluta exención de derechos”. Lo extendía a las importaciones ya “naturalizadas”, es decir, con sus gravámenes de aduana pagados. Limitaba a los “puertos mayores” (San Carlos de Ancud, Valdivia, Talcahuano, Valparaíso y Coquimbo) la posibilidad de desembarcar mercaderías extranjeras que aún adeudaran esos gravámenes<sup>11</sup>.

El efecto de la reiteración de la reserva fue, sin embargo, mediocre. El cabotaje siguió siendo un negocio de limitado vuelo.

Nombres famosos de nuestra Historia se inscriben en él.

Uno de ellos, el de Portales mismo, quien durante su sociedad con José Manuel Cea tuvo una fragata, la *Resolución*, que sólo les produjo desengaños. El año 1829, don Diego se esforzaba vanamente por vender la nave: “Ni al martillo ni fuera de él ha habido quien haga propuesta alguna”, decía. Finalmente apareció un interesado y, luego de larga y laboriosa gestión, compró la fragata. Quería utilizarla, informó a Portales, en el cabotaje de la

costa sur. “Le he predicho su total ruina”, comentó aquél<sup>12</sup>.

Falló la profecía. El adquirente de la *Resolución* había tenido o luego tendría numerosas actividades, desde escultor hasta empresario teatral, pasando por los baños públicos, la minería, el comercio minorista y el tráfico de perlas. Pero ponía en el mar sus mejores entusiasmos.

Era un toscano de 35 años, Pedro Alessandri, fundador de la familia de







su apellido, que no requiere ser presentada. Mientras la *Resolución* iba costeando el sur, otra nave de Alessandri, la goleta *Volador*, de veintiséis camarotes, haría el trayecto Valparaíso-Callao-Guayaquil.

Algo más tarde, los años 30, don Pedro liquida todas sus naves. Pero —antes de abandonar absolutamente el comercio, por enfermedad, pasado 1850— tuvo, apreciaremos luego, la visionaria e imaginativa ambición de competir con la P.S.N.C. en el cabotaje a vapor.

Aparte de este sueño, ejemplifica Alessandri, como naviero, el esquema del negocio, tal cual funcionaba entonces, según hemos podido apreciar: poco capital, pocas naves, poca utilidad, corto alcance, corta duración.

Ejemplifica, asimismo, dos características de aquellos chilenos que practicaban el cabotaje con un vuelo respetable (aunque siempre modesto). A saber, ejercerlo aliado a una también mediana navegación internacional en la costa pacífica, y ser (generalmente) comerciantes. El comerciante tenía

MANUEL BENGIFO, MINISTRO  
DE HACIENDA DEL PRESIDENTE  
PRIETO. (ÓLEO. MUSEO HIS-  
TÓRICO NACIONAL.)

barcos para movilizar sus mercaderías —importadas y exportadas—, y así disminuir costos y asegurarse contra la incertidumbre de los fletes. Además, la nave propia le permitía proteger el secreto de sus embarques. En la época, éste podía significar un importante mayor margen de ganancia.

Todas las características anotadas las reúne quien fue, probablemente, el naviero chileno más destacado de ese tiempo: José Tomás Ramos Font. Uno de sus descendientes ocupa hoy la presidencia de la Compañía Sudamericana de Vapores.

Ramos era dueño, el año 1849, de cinco barcos, cuyo conjunto sumaba 1.000 toneladas, y en 1856 los había aumentado a siete, con 1.500 toneladas. El año 1857 mandaba construir "un precioso y sólido buque"<sup>13</sup> en un astillero privado de Nueva York. Mediante sus barcos Ramos hacía cabotaje, sí, pero también viajes internacionales relativamente regulares. Juan Eduardo Vargas, estudioso de este empresario, ha documentado tres circuitos de su navegación exterior, uno europeo (Valparaíso-Guayaquil-Hamburgo-Valparaíso), otro a la costa pacífica de América (Valparaíso-Islay-Valparaíso-Paita-Lambayeque-Guayaquil-Panamá-Ancud-Valparaíso), y un tercero a la costa atlántica del continente (Valparaíso-Montevideo-Paranáguá (Brasil)-Valparaíso). Tales viajes implicaban por igual, durante su recorrido, el flete de cabotaje con destinos intermedios.

Mas en Ramos la navegación interna y externa era sólo un apéndice de sus innumerables negocios... hacienda de trigo, molino, plantaciones de azúcar (Lambayeque, Perú), y sobre todo movilizar personas y mercaderías, y adquirir éstas para revenderlas. Trigo, harina y madera de Chile; azúcar, chancaca, arroz, salitre, sal, cuero y manufacturas del Perú; café, cacao y sombreros ecuatorianos; más azúcar y yerba mate brasileñas... incluso el dudoso tráfico de polinesios a El Callao. Para la fiebre del oro, Ramos despachó



**JOSÉ TOMÁS RAMOS FONT,  
EL NAVIERO CHILENO MÁS  
DESTACADO DE LAS DÉCA-  
DAS DE 1840 Y 1850.**



con destino California: camisas de color, levitones de paño, chaquetones, jarabes, nueces, frangollo, panes de higo seco, huevos, chocolate, aguardiente, vino, casas de madera, carretones, carretillas... Los barcos de don José Tomás permitían movilizar, parcialmente, este comercio propio, múltiple y febril, aumentando su utilidad.

#### **LA P.S.N.C. Y EL CABOTAJE A VAPOR**

**E**n junio de 1835, una palacial residencia de Valparaíso presenció lo que podemos calificar de reunión histórica... histórica por sus consecuencias (el arribo a nuestras costas de las naves a vapor) y por los asistentes. Fueron éstos Josué Waddington —el anfitrión—, Guillermo Wheelwright, Diego Portales y el capitán Robert Fitz Roy. Casi no necesitamos recordar que el

último comandaba la *Beagle*, que tuviera a Darwin como pasajero estrella, en su célebre viaje de investigación científica. Tampoco Portales requiere ser introducido. El británico Waddington, vecindado aquí desde 1817, y hacia los años 30 el comerciante más rico y el filántropo más generoso del puerto, ganaría y perdería fortunas acometiendo obras colosales: el ferrocarril Santiago/Valparaíso, el canal de regadío que lleva su nombre, etc. Y finalmente, Wheelwright, un norteamericano entonces de 37 años, había llevado y seguiría llevando una vida de aventuras y realizaciones materiales, v. gr., el primer ferrocarril (Copiapó/Caldera, 1851) y el primer telégrafo (Valparaíso/Santiago, 1852) chilenos.

Era Wheelwright un hombre alto y corpulento, semicalvo y de frondosas patillas bismarckianas; tan activo que sus contemporáneos le suponían el don de la ubicuidad; dominante pero a la vez afable y alegre; generoso; sencillo en su trato y costumbres.

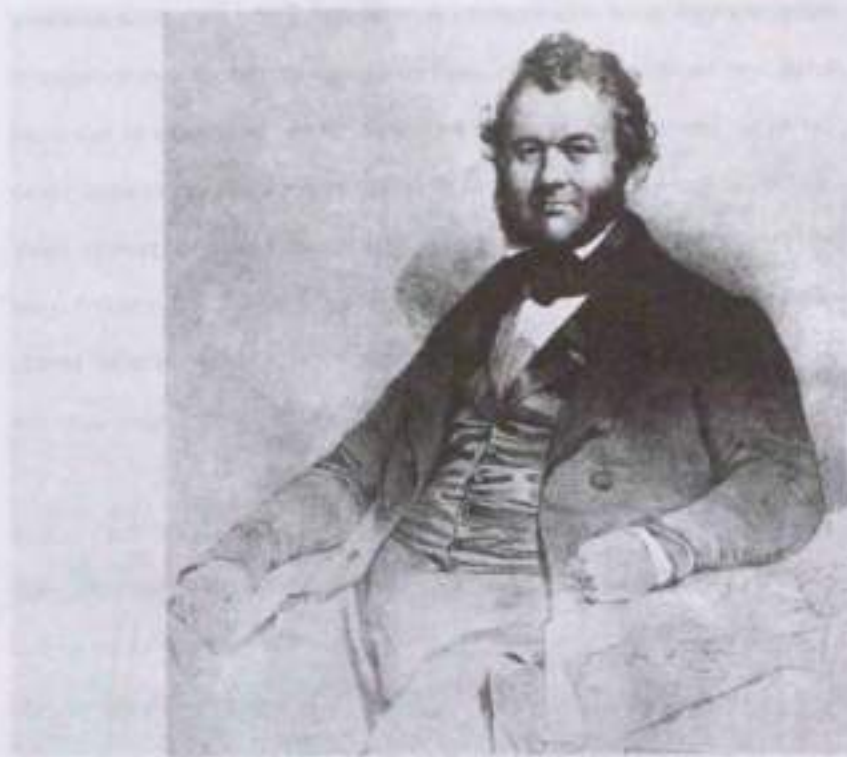
Este, 1835, proponía hacer llegar los vapores a Chile, pidiendo —para cilo— un privilegio de cabotaje con ese tipo de barcos en mares y ríos, por un plazo de diez años. Se trataba de un privilegio exclusivo, es decir, de un monopolio legal.

Es curioso recordar que en 1821 otro norteamericano, Daniel Grisneld (o Grisnold), había pedido la misma exclusividad que después impetraría Wheelwright —también, por tanto, refenda al vapor—, sin que su iniciativa prosperase. Sin duda, se anticipó excesivamente.

Ahora, Portales comprometió su decisivo apoyo.

El privilegio solicitado se tomó ley corriendo 1835. Nació la *Pacific Steam Navigation Company*... *P.S.N.C.* Su nombre chileno, poco conocido y utilizado: "Compañía de Navegación por Vapor en el Pacífico". El plazo del beneficio era el que pidiera Wheelwright, bajo la exigencia de que, transcurridos





GUILLERMO WHEELWRIGHT,  
SUPERINTENDENTE DE LA  
COMPANÍA DE NAVEGACIÓN  
A VAPOR EN EL PACÍFICO.  
(RETRATO DE 1842. CLUB  
NAVAL DE VALPARAÍSO.)

dos años como máximo, hubieran llegado a Chile dos vapores de trescientas toneladas de carga cada uno. Cuatro años después de la concesión, de todos modos, expiraría esta para cualquier puerto o cauce fluvial que en el hecho no tuviese aún establecido el servicio de vapores.

Los dos años se prorrogaron por uno más (1836) y por nuevos dieciocho meses (1837). El proyecto Wheelwright, según era de esperar, había hallado dificultades. Fueron de tres tipos:

Primero, obtener que Perú, Bolivia y Ecuador favoreciesen a la compañía con privilegios como los chilenos. Se consiguió, por fin, los años 1836 (Perú y Bolivia) y 1840 (Ecuador, renovando una concesión anterior de Wheelwright, a punto de expirar).

El segundo escollo: juntar el dinero. Wheelwright calculó el capital necesario: 250.000 libras oro, dividido en 5.000 acciones de 50 libras cada una.

Mil de tales acciones se reservaban a Sudamérica. Los comerciantes porteños y otros hombres de negocio, se habían mostrado convencidos y fascinados con la propuesta del norteamericano. Pero, llegando la hora de poner dinero sobre la mesa, escabulleron el bulto. Episodios parecidos vivió Wheelwright en Perú, Bolivia, Ecuador... Alcanzó luego hasta su patria, donde tampoco tuvo suerte, y de allí pasaría a la City, Londres. Ésta resultó más generosa, no obstante vivir una racha depresiva. Conclusión: el año 1843, sólo se había reunido la mitad del capital, 2.449 acciones, y de éstas, apenas 189 sudamericanas; el resto, inglesas.

Tercera clase de dificultades, las técnicas y burocráticas. La "Royal Charter", documento de Su Majestad que autorizaba la navegación, fue otorgada en 1840. Mientras tanto, astilleros londinenses habían construido los dos barcos convenidos. Cada uno importó 30.000 libras de precio, desplazaba 700 toneladas, y admitía una carga de 300, más 150 pasajeros con camarote individual. Eran a rueda, y de madera forrada en bronce.

Zarparon de Gran Bretaña el 2 y el 5 de agosto de 1840... respectivamente el Perú y el Chile. Mediando septiembre cruzaban el estrecho de Magallanes; a comienzos de octubre estaban en Talcahuano, y la noticia de su próximo arribo a Valparaíso causó conmoción entre porteños y santiaguinos... El 15 de ese mes, efectivamente, hicieron aquel esperado y solemne ingreso, saludados por salvas artilleras: "Las músicas militares (bandas) de esta ciudad, embarcadas en varias lanchas, les han salido al encuentro, junto con multitud de botes de los buques de guerra... pertenecientes a varias naciones... (y) un sinnúmero de lanchas, cargadas de curiosos..."<sup>14</sup>

El plazo tantas veces ampliado estaba ya vencido, por pocos días, pero el Gobierno, galantemente, lo revalidó sin problema.





La navegación del Perú desde Europa hasta Talcahuano había importado, agregaba la prensa, 76 días, reducidos a 55 si se descontaban las escalas (Río y Puerto del Hambre, en el Estrecho); ello significaba reducir a la mitad el tiempo que, en igual trayecto y época, emplearía un velero.

Algunos días después (noviembre), doscientos invitados distinguidos de la capital y el puerto, hacían una excursión: el *Chile* los llevó hasta Quinteros, y de vuelta. Dejaron Valparaíso, ante millares de curiosos, cuando daban las 11 horas; anclaron en su lugar de destino a las 13.30; almorzaron opíparamente y con numerosos brindis —incluido uno del capitán inglés, por “el bello sexo chileno”, allí bien representado—; zarparon hacia las 16, y estaban de regreso a las 20.45. Los mejores recuerdos serían las ruedas del vapor —“levantan torbellinos de agua, semejantes a los de una cascada... espectáculo que arre-

LLEGADA A VALPARAISO DE  
LOS VAPORES PERU Y CHILE  
(15 DE OCTUBRE DE 1840).

bata las imaginaciones”— y la luna iluminando Valparaíso: “Derramaba... su luz por todas partes, daba a los edificios un realce y brillo que... parecían hechos de mármol... La entrada al puerto fue lo que causó más impresión...”<sup>15</sup>.

El Perú, mientras tanto, viajaba —ya comercialmente— a El Callao. Antes de Coquimbo, se evidenció una falla gravísima. El carbón adquirido en Inglaterra era de mala calidad, por exceso de azufre. Las máquinas no le respondieron. La nave debió usar su velamen para alcanzar, apenas, Coquimbo...

Tres meses los barcos estuvieron paralizados, mientras Wheelwright buscaba, frenéticamente, un carbón chileno que remplazara el inglés. Por fin lo halló, y la rueda de vapor giró una vez más. Era febrero de 1841.

No fue éste el único percance de la Compañía y sus naves. Así, el *Chile* se estrelló posteriormente con un arrecife (mayo de 1841). De tal modo, veintidos meses después de llegar en triunfo a Valparaíso, la P.S.N.C. había tenido sólo catorce de normal funcionamiento. No extrañará que su primera Memoria (1843) anotara una deuda de 100.000 libras y una pérdida de casi 14.000. Pero los años posteriores a 1843, veremos, se enderezó la situación: desaparecieron las pérdidas y se construyeron nuevos barcos para la Compañía.

Sorprende que el Gobierno de Prieto, y Portales personalmente, auspiciaran el privilegio monopólico del cabotaje a vapor en beneficio de la P.S.N.C., un “extranjero del carajo”.

El respectivo mensaje del Presidente al Congreso, planteando la conveniencia del privilegio, explica lo sucedido. La exclusividad, decía, es de rigor cuando los beneficiados son “los inventores o introductores de ingenios”. Y agregaba: “La navegación de que se trata (vapores), no la hay





PUERTO Y RINCÓN LATERAL  
DE LA PLAZA MUNICIPAL DE  
VALPARAISO HACIA 1844.

actualmente, ni se tendrá tal vez sin las exenciones que se solicitan”.

Mas, si caducaba el privilegio —por no cumplir Wheelwright sus obligaciones correlativas—, existía un segundo concesionario de este especial cabotaje: la Compañía de Vapores Chilenos, que realizaría el tráfico Valparaíso/Constitución. El gestor de esta sociedad era Pedro Alessandri, y visaba el trigo que descendía navegando el Maule hasta su desembocadura. Otorgada en 1838, la concesión de Alessandri dependía de que Wheelwright no ganara la suya, no llegase con los barcos dentro de plazo. Efectivamente, sabemos, no lo hizo por pocos días, pero el Gobierno —a la vista del Chile y el Perú gloriosamente arribados— revalidó sus privilegios. Hizo, no obstante, la reserva “de los derechos que pudiesen competir a don Pedro Alexandri (sic) para el privilegio que se le tiene acordado, y que se decidirán por la autoridad competente con arreglo a las leyes”<sup>10</sup>. Mas no hubo, parece, mayor reclamo de “Alexandri”.



## AGONÍA Y MUERTE DE LA RESERVA DE CABOTAJE

Después de Prieto, la reserva se va desprestigiando por su ineficacia y deteriorando por la presión de los intereses y de las necesidades insatisfechas.

Los años 40, las críticas a la reserva alcanzan los más altos niveles de dureza, y adicionalmente provienen de personeros respetadísimos.

Sintomático es que las comparte el mismo Joaquín Prieto, ahora Comandante General de Marina. El año 1844, advierte que "la base de toda industria es la ganancia, y cuando ésta falta la ley se vuelve impotente". Por eso no afluyen capitales hacia la actividad naviera. La ley no puede crearla en forma artificial, pero puede estimularla. El gran interrogante es si aumentar "la rebaja de derechos y los privilegios que concede la ley a los buques nacionales" significará para "el comercio y el Fisco" más provecho que perjuicio... o viceversa.

1845: el mensaje anual del Jefe del Estado señala el desarrollo, críticamente insatisfactorio, atribuido entonces a nuestra marina mercante como conjunto (no sólo, pues, a la de cabotaje). Advierte el Presidente Bulnes, por ejemplo, que el año anterior ella ha fletado 450.202 pesos en importaciones y exportaciones, contra 2.638.684 pesos movilizados por buques extranjeros.

Amadores y navieros nacionales pensaron que Bulnes auspiciaba alguna protección para ellos, y le propusieron medidas de este sesgo. Nada obtendrían... los vientos soplaban en el sentido de la libertad, no del proteccionismo. Productores-exportadores y comerciantes sostenían que, abiertos nuestros mares a la navegación extranjera, incluso de cabotaje, habría una oferta de fletes más amplia y más barata.

El año 1849, el escepticismo sobre la reserva alcanza al Congreso. En la

PÁG. DER. ANDRÉS BELLO

SEGÚN UNA LITOGRAFÍA DE

CADOT. (SANTIAGO)



Cámara Alta, Andrés Bello, nada menos, afirma que aquella no ha cumplido su fin: lograr "una marina mercante verdaderamente chilena"; la mayor parte de los barcos es foránea en construcción, dominio y oficialidad. El diputado José Joaquín Vallejos, el cáustico forabeche, califica la reserva como un monopolio que impone precios exorbitantes y da servicios malos o mediocres:

— "¿Y qué buques son los que tenemos en la llamada marina mercante nacional? Los desechos, el cuerpo de inválidos de... las marinas del mundo... Toda la ventaja que nos da el monopolio del cabotaje, consiste en que nuestro glorioso trapo ande colgado en esos montones de polilla, que se sostienen sobre las aguas por un milagro de la Providencia"<sup>17</sup>.



— El mismo 1849 empieza el auge del oro californiano y luego del australiano. Como dijimos, aumentaba violentamente con ello la demanda de naves para transportar así alucinados buscadores de fortuna como alimentos —harina, charqui, frejoles, maíz, papas, etc.— hacia esas regiones de acelerado pulso económico y poblacional. Una demanda semejante crena de barcos el cabotaje. Ningún "montón de polilla" es tan ruinoso como para no utilizarlo en estos viajes. Para colmo, muchos barcos (ya señalamos) nunca regresarán a Chile. ¿Razones? Múltiples: las naves no están en aptitud de volver; o se utilizan (hasta desintegrarse) como viviendas flotantes; o son desarmadas para construir casas; o —abandonadas— se pudren paulatinamente y concluyen hundándose; o ven dispersarse sus tripulaciones al llamado irresistible del oro...

— El cónsul chileno en un puerto norteamericano informaba, el año 1851, que el bergantín nacional *Ovalle*, sin dueño ni tripulación a la vista, sería echado a pique por las autoridades marítimas si no se le retiraba rápidamente del fondeadero.

La protección a nuestra marina mercante, con tales hechos y opiniones, empieza a desintegrarse:

—Por ley de 1848, puede ser extranjero el dueño de una nave chilena legalmente hablando, con un mínimo de requisitos. No ya los cuatro años de residencia vigentes hasta entonces (1813, 1836), sino sólo tres, o bien —sustituyendo la residencia— poseer "casa de comercio" o ejercer "cualquiera otra clase de industria" en Chile. Esto, se comprenderá, toma facilísimo lo que hasta el momento ha sido relativamente excepcional: que los extranjeros inscriban sus embarcaciones como chilenas<sup>18</sup>.

—El año 1849, el Gobierno —ante la emergencia que ha causado el *gold rush* de California— abre el cabotaje nacional a las naves de todas las banderas, durante cuatro meses. Luego prorrogará este plazo por un semestre más. Claudio Véliz dice que la apertura, vencida la prórroga sin renovarse formalmente, habría seguido de hecho en vigor. Ésta es una exageración, como comprobaremos de inmediato, pero sin duda la medida adoptada en 1849 y su prórroga marcan una tendencia.

—En 1850, se suprimen los derechos preferencialmente bajos —establecidos por Prieto y Rengifo el año 1834— de que gozan las naves chilenas respecto a las extranjeras. Se uniforman para aquéllas y éstas los gravámenes de anclaje, tonELAJE, puerto, etc., y los impuestos de internación sobre los productos que traigan a Chile.

El fundamento de la uniformación sobredicha es conseguir (y así se obtendrá) que los Estados Unidos no apliquen, por su parte, pesados derechos a nuestros barcos que viajan con destino California.

—El año 1850 expira el privilegio de la P.S.N.C. Wheelwright se presenta pidiendo su renovación. Hace ver que si bien la sociedad ya no está "al rojo", y sus finanzas se equilibran, todavía no genera beneficios dignos de



mención. La verdad, observa, es que echarla a andar consumió todos sus bienes; en 1845 carecía de capitál. Las acciones cayeron en precio un 75%. Hubiera debido liquidar, de no concederle Su Majestad una subvención: 20.000 libras anuales, por conducir la correspondencia del Imperio ("the royal mail"). Ello ha permitido reenderizar el negocio. Hasta el momento —concluye Wheelwright— los únicos beneficiados han sido Chile y restantes países del Pacífico donde la P.S.N.C. opera, conectándolos a todos hasta Panamá y, desde allí, con Europa.

Tras vacilar meses, el Gobierno rehúsa extender el privilegio. Lo sustituye —mediante una ley de 1851— por una nueva norma que dice así: durante cinco años, *cualquier* empresa extranjera de vapores podrá realizar el cabotaje en la costa chilena, pero ese privilegio será indefinido si dicha empresa, además, pone "en comunicación nuestros puertos con los de los demás países"<sup>10</sup>.

Así, la P.S.N.C. pierde su exclusividad, pero no su privilegio, el cual, además, se vuelve indefinido en plazo, como única firma extranjera de vapores que nos une al exterior. Sin embargo, Chile concede a las otras empresas foráneas de vapores que vengan a competir con la P.S.N.C. en cabotaje, la opción de continuar haciéndolo más allá de los cinco años, indefinidamente, si también nos conectan con el resto del mundo.

Otra vez, el país marca tendencia hacia la libre navegación y hacia terminar la reserva de cabotaje.

La firma inglesa —libre ya de las obligaciones anexas a su extinto privilegio— abandona por poco remunerativo el cabotaje en el sur. El Gobierno debe subvencionarlo durante tres años (1851) —prorrogados luego otro adicional (1856)— con 36.000 pesos anuales. La subvención no exige que se utilicen barcos a vapor.

Sugestivamente, tras diversos ensayos, desistimientos y fracasos, este cabotaje subvencionado del sur, tocando Puerto Montt, cae en manos de... la P.S.N.C., por cincuenta mil pesos anuales a pagar durante, a lo máximo, un trienio (1857). Ningún empresario de veleros chileno ha tenido el interés y la capacidad que se requieren para abordar el negocio, aunque sea tan pequeño.

—El año 1855, un requisito para considerar chilena una nave —teóricamente en vigor desde 1836, pero inaplicado—, a saber: que la tripulación fuese nacional en sus tres cuartas partes, ve reducidas éstas a sólo un tercio, y aun así postergada su vigencia por dos años. Continúan las prórogas, una y otra vez, hasta empalmar con la Ordenanza Aduanera de 1864... que suprime el requisito.

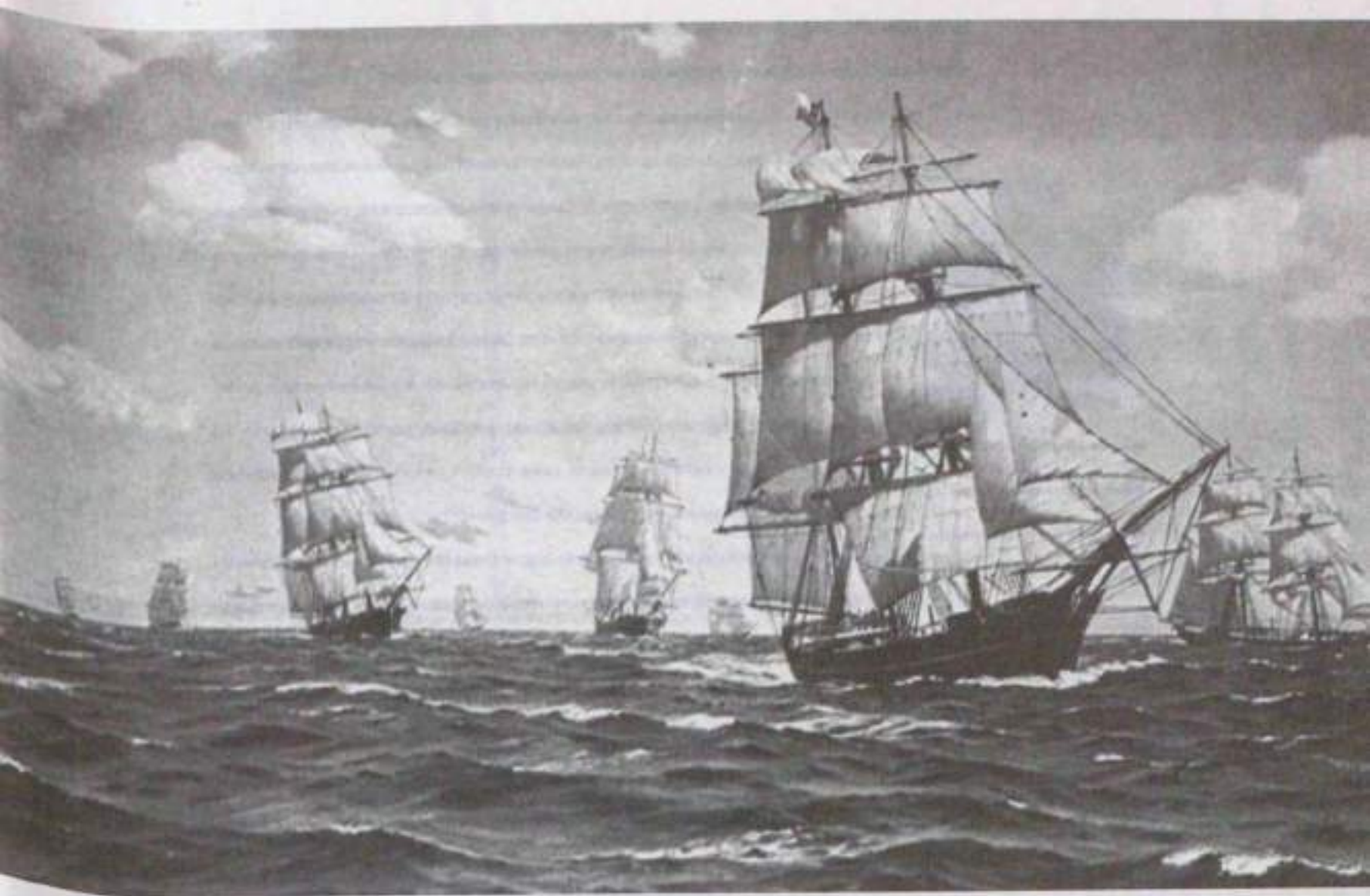
—El cabotaje hacia el sur de Valparaíso era poco remunerativo, mas no así el norino. Allí, el formidable auge minero del medio siglo —plata y sobre todo cobre, extracciones, fundiciones... la *chilean bar* cuprífera, casi 100% pura— determina una ávida demanda de fletes: pasajeros, materiales para construcción, combustibles, maquinarias, alimentos... Los vapores de la P.S.N.C. no dan abasto; los veleros chilenos no suplen la diferencia y —privilegiados— no pueden ser sustituidos. El clamor de productores y comerciantes para que se abra este cabotaje, se torna irresistible...

Oyendo el Gobierno las reclamaciones, una serie de normas puntuales, primero tímidas (1851, 1853), después más audaces (1857, 1859), conforman, como conjunto y en el hecho, que la reserva de cabotaje se "suspenda" para el Norte Minero respecto a los barcos de vela. Mas el episodio comprueba que no ha muerto *de jure* en 1849, como cree Véliz.

De tal modo, hacia 1859 esa reserva estaba en ruinas.

El Ministerio de Marina había reclamado repetidamente de la situa-





**BUQUES MERCANTES EN  
AGUAS CHILENAS (SIGLO  
XIX).**

ción descrita. Las medidas señaladas, exponía, importaban "en realidad un abandono de esta navegación a las banderas extranjeras".

Pero ya era demasiado tarde. El mensaje, proponiendo la nueva Ordenanza de Aduanas, decía que la reserva moribunda representaba apenas una "sombra de protección". Su pérdida, agregaba, no inferirá "serio perjuicio" a la marina mercante de Chile, y "será más que compensada por el desarrollo que esa libertad (de navegar) y la exoneración de otras contribuciones que antes pagaba en unión con las otras marinas, den al movimiento de nuestros transportes por mar".



NAVES CRUZANDO EL ESTRE-  
CHO DE MAGALLANES (SE-  
GÚN DUMONT ET D'URVILLE,  
1846).

La Ordenanza fue ley el 25 de julio de 1864. Su artículo 16 declaraba: "El comercio entre uno y otro puerto de la República podrá hacerse por toda clase de buques"<sup>20</sup>.

Es ésta la composición de lugar bajo la cual nacerá la Compañía Sudamericana de Vapores, y durará hasta que se reimponga la reserva del cabotaje por el Presidente Arturo Alessandri, el año 1922.

Para la Sudamericana, será un medio siglo de ardorosa y difícil lucha, afrontando un escenario paradójico: verdadera libertad en el cabotaje —y una despiadada competencia al respecto con sus colegas de navegación, y fundamentalmente con la P.S.N.C.— y falsa libertad para surcar los mares externos, donde monopolios y carteles cierran y cerrarán el paso, implacablemente, a todo quien no integre el exclusivo club de las grandes navieras... la P.S.N.C., de nuevo, en su primera fila.

Si queremos, ahora, hacer un balance del período de reserva (cuyas secuelas hereda la Sudamericana) entre el momento en que es instaurado, 1835-1836, y su abrogación final, 1864, hallaremos muy diversas opiniones.

Pensadores y escritotes tan distintos como el inclasificable Encina, el socialista Julio César Jobet y el nacionalista Guillermo Subercaseaux, malde-



cirán el término de la reserva, haciéndolo coincidir con la decadencia de la Marina Mercante Chilena, y asignando su culpa al economista francés Juan Gustavo Courcelle-Seneuil, de un extremo liberalismo.

Para Claudio Véliz, en cambio, no fue Courcelle-Seneuil el responsable de que concluyera la reserva, sino el poder y la presión de los intereses creados... los intereses de todos quienes preferían fletes numerosos y baratos, a que se desarrollase nuestra Marina Mercante. Igual presión y la debilidad de los Gobiernos habrían llevado a que, aun durante su vigencia, la reserva surtiese pobre efecto, más aparente que real.

Creo que todas estas posturas presentan algo de verdad y algo de inexactitud.

Acierta Véliz cuando excusa a Courcelle-Seneuil. Este, efectivamente, en su proyecto de Ordenanza, pedido por el Gobierno, nada había incluido sobre libre navegación. Cuando viera la Ordenanza hecha ley, se dice, le causaría extrañeza por lo avanzadamente liberal, dudando de su eficacia para un país en el nivel de desarrollo chileno. Pero el sabio francés —que entre 1855 y 1862 dictó una cátedra de economía política para la universidad fiscal, y asesoró al Ministerio de Hacienda— dejaría numerosos y brillantes discípulos, v. gr. Marcial González y Zorobabel Rodríguez. Estos —según suele suceder con los seguidores chilenos de maestros foráneos— eran más liberales todavía que su inspirador; quizás de ellos proviniese el espíritu de la Ordenanza.

Acierta igualmente Véliz señalando que la reserva de cabotaje iba contra los intereses de los comerciantes y de los exportadores agropecuarios y mineros (a todos los cuales llama, conjuntamente, "la mesa de tres patas"), perjudicados por la escasez y carestía de los fletes. Pero debe añadirse que sus lamentos eran justos, por cuanto (como hemos

visto) el cabotaje reservado no estaba ni remotamente a la altura de lo requerido. Hubo en él, a todas luces, una insuficiencia empresarial de proporciones. No era equitativo ni realista pedir que la "mesa de tres patas" reprimiera su expansión, acomodándola a las debilidades del cabotaje. Por lo demás, la mesa sería económicamente libertaria sólo los años 60 y 70, hasta la crisis del 78, adoptando luego —con fuerza en incremento— el proteccionismo.

Por último, hay un término medio entre poner por las nubes el efecto de la reserva y de su pérdida, como Encina, Jobet y Subercaseaux, y negarlo o minimizarlo, como Véliz.

El *quid* es la vara a aplicar, la cual debe ser modesta para una economía modesta, como la chilena mediando el XIX.

Los testimonios de la época, y Claudio Véliz con ellos, dicen que las naves "chilenas" no eran tales, por no serlo ni su construcción, ni su capitán, ni su equipaje ni —a menudo— su dueño.

Si Chile hubiera construido todos los barcos nacionales, éstos hubieran sido muy contados. La industria de astilleros era reducida, si bien fue creciendo con el tiempo; había tomado cierto vuelo hacia los 50 (Valparaíso, Constitución, Chiloé). No se divisa, sin embargo, cómo —en cualquiera de estos años— hubiese podido surtir con barcos propios ni aun nuestro modesto cabotaje.

Se reprocha también, en este campo, la vejez de los cascos foráneos que se compraban. Pero no eran negocios ni empresarios, los del cabotaje, que pudieran adquirir naves más modernas. La excepción la constituían los medianos navieros que combinaban cabotaje y fletes externos, y que se iban capitalizando. Así, veíamos, José Tomás Ramos mandaba construir un buque a Nueva York... y no era el único. V. gr., el año 1864 zarpaba desde



Hamburgo hacia Chile la barca *Ricardo*, construida por orden y cuenta de Carolina García de la Huerta.

Tampoco proveía el país, ni en número ni en calidad, capitanes y tripulantes iguales o mejores que los extranjeros. Era tarea lenta, cuestión de tiempo... siempre que la reserva permaneciese. Recordemos el relativo fracaso de la Escuela Náutica que auspiciara Portales. Una nave podía ser incuestionablemente chilena, como propiedad y negocio, y su equipaje predominantemente extranjero. Ejemplo, la *Jesús Ramos*, de don José Tomás. El año 1857, sólo siete de sus diecinueve tripulantes, de capitán a mozo, eran chilenos. Aquél, alemán.

Respecto a los dueños extranjeros de buques nacionales, vimos que hasta 1855 se les exigió residencia aquí, y después de esa fecha, alguna actividad económica —comercio, industria— dentro del país (cierto que fácil de simular, evadiendo así el requisito). O sea, se les pedía una comunidad de intereses con los chilenos. Esto era lo necesario, lo único necesario, desde cualquier punto de vista: no una chilenidad "jurídica". En Valparaíso y el norte, muchos apellidos y nacionalidades de extranjeros —ingleses, alemanes, norteamericanos— tenían tantos o más vínculos económicos y de otro orden con nuestro país, que con el respectivo lugar de origen... piénsese en los Lyon, los Edwards, los Eastman, etc.

Con todo, las naves "chilenas" fueron aumentando. 57 en 1834; 101 en 1844; 272 al terminar la reserva el año 1864, con 62.000 toneladas (ello, no obstante el drenaje a mercedo definitivo de barcos ocasionado, como se dijo arriba, por los *gold rushes*). Conclusiones similares arroja el estudio de los cuadros estadísticos, sumamente completos, que ha elaborado Claudio Véliz. Según ellos, durante el período de pleno proteccionis-

mo y reserva (1835-1848), las embarcaciones chilenas incrementaron su número (70%), tonelaje global (150%) y tonelaje promedio (40%) ... un progreso significativo.

Que tales buques no fueran "verdaderamente" chilenos, es una discusión interminable, bastante bizantina. Y desde luego, la "bandera de conveniencia" nacional no acarrea beneficios muy suculentos.

Dato que impresiona, pero superficial, es la violenta caída del tonelaje amparado por esa bandera, tras la Ordenanza. Caída que persiste aun después de solucionarse la Guerra con España (1865-1866), durante la cual, obviamente, casi todos los barcos de enseña chilena la sustituyen, pues una importante flotilla de guerra hispana domina y recorre entonces los mares patrios. Aquella baja del tonelaje inscrito como nacional, se explica por una razón sencilla (aun de otras más complejas): que, justamente a raíz de la Ordenanza, ya la bandera de Chile no significa como antes un beneficio. Entonces... ¿para qué usarla? Pero que un barco no la despliegue tampoco implica, necesariamente, que no sea chileno. Cabe que la otra bandera elegida por el buque chileno sea *ella* la de conveniencia. Y así suele suceder. Ejemplo: el *Paquete del Maule*, perteneciente —como se dirá abajo— a una de las pocas empresas de navegación nuestras que tienen éxito y no puede ser aplastada por la P.S.N.C. Este barco enarboña un tiempo como enseña la de Estados Unidos. ¿Motivo? Lo ignoramos. Pero es la nave chilena de una empresa chilena.

Resumiendo, la primera época de reserva del cabotaje, que la Compañía Sudamericana de Vapores no alcanzó a vivir, fue de crecimiento modesto pero sostenido para nuestra Marina Mercante. Si no hubo un auge mayor, se debió a la asfixiante competencia de la P.S.N.C., al tamaño económico del país, a que el cabotaje no era muy remunerativo y a que sus empresarios



ciellos se mostraban mediocres en capitales, perseverancia y eficacia. Las mismas causas, más la presión (sin duda legítima) de comerciantes y productores-exportadores mal servidos, más un breve florecer del liberalismo económico, llevaron al término de la reserva.







## CAPÍTULO PRIMERO



### NACE LA COMPAÑÍA SUDAMERICANA DE VAPORES

La década que corrió entre los 60 y los 70 fue para Chile un tiempo económico de florecimiento y expansión.

Esta bonanza era, en parte, fruto de un régimen político que no es del caso analizar, pero cuyos rasgos principales—orden, continuidad, legalidad, espíritu progresista—sin duda favorecían lo que hoy llamaríamos el desarrollo o crecimiento del país.

Sin embargo, la bonanza tuvo también un factor imprevisto, súbito, breve y transitorio: la plata de Caracoles (1871-1878). Situado este mineral en Bolivia, lo movilizaron no obstante capitales y brazos chilenos, de modo que sus vivificadores efectos económicos se sintieron fundamentalmente aquí. Mas el carácter mismo del fenómeno Caracoles, tomaría vertiginosos esos efectos. En cierto modo, el torrente de riqueza enloqueció al país y le imprimió una velocidad de avance peligrosa.

La velocidad se expresó también en el mundo financiero y bursátil. Aparecieron nuevos bancos, y se multiplicaron las sociedades anónimas, los corredores de acciones y negocios, y los especuladores. Conocimos "los primeros escritorios de juego de Bolsa"<sup>27</sup>.

PAG. 120. PARTE DEL COMEDOR PRINCIPAL DEL LIMARÍ, UNO DE LOS PRIMEROS VAPORES DE LA SUDAMERICANA.

Las sociedades anónimas reflejaban a veces el crecimiento real de Chile —es el caso de la que estudia este libro— y otras una aventura sin base sólida, incluso sin ninguna base ni más objeto que la especulación, a través de comprar y vender las acciones sociales haciendo diferencias. Esto, mientras duró la bonanza, resultó siempre rápido y fácil. Los accionistas, por su parte, se acostumbraron a financiar con crédito la inversión que hacían, y a ver subir como la espuma el precio de aquella. De manera que, cuando la liquidaban —si lo querían hacer, o debían ya solucionar el préstamo—, pagaban éste y sus intereses y hacían de todos modos una ganancia considerable. Sobrevino entonces (1871-1873) la primera "fiebre bursátil" de las maderas que el país ha conocido.

La decadencia de Caracoles por agotamiento (a partir de 1875) coincidió con una etapa recesiva en el mundo, la "depresión larga", que duraría el resto del siglo. El año 1878 nuestro país se encontraba ya en plena crisis, cuyo curso cambiaría repentinamente —así como el conjunto de la economía chilena— por causa de la Guerra del Pacífico. Ésta eliminó la cesantía y calmó la agitación social, y su desenlace nos representaría monopolizar la riqueza salitrera.

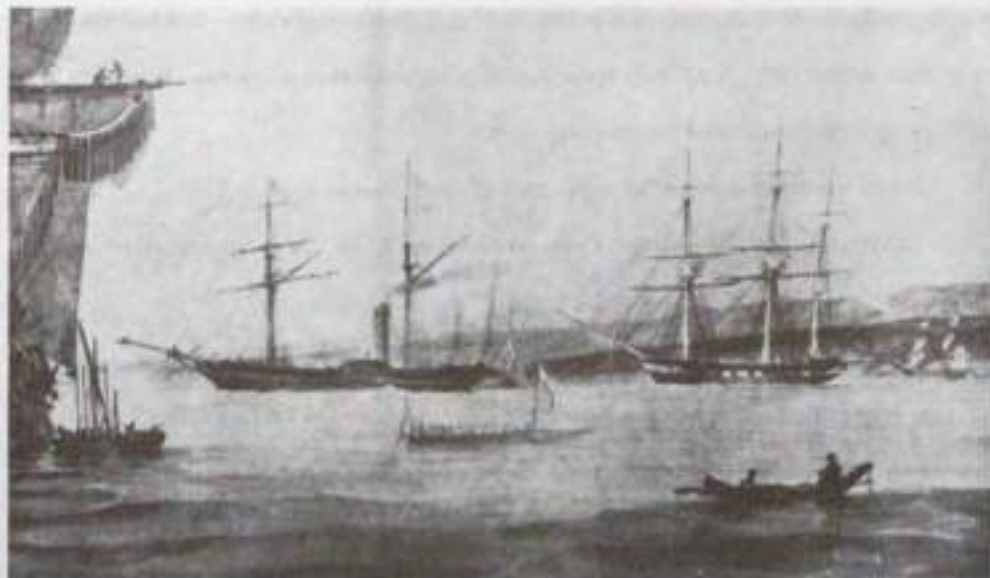
El nacimiento y primeros pasos de la Compañía Sudamericana de Vapores, se inscriben en este período, los años 70.

¿Cuál es, durante el mismo, el panorama de la navegación chilena?

La P.S.N.C. alcanza una posición dominante, casi excluyente de cualquier otra, en el cabotaje; y un completo monopolio de los viajes exteriores. Nos referimos, por supuesto, a la navegación regular o de itinerario.

No es axiomático que la causa única o principal de esta situación fuera la Ordenanza de 1864. Vimos cómo una ruta subvencionada que la poderosa firma desechara por poco atractiva: el cabotaje al sur, de todas maneras,





EL VAPOR PERÚ, DE LA P.S.N.C.,  
REMOLCANDO AL BUQUE  
INGLES ELECTRA EN LA BA-  
HIA DE VALPARAISO (1847).

desinteresándose, desistiéndose o fracasando —uno tras otro— los empresarios chilenos, caía finalmente en manos de la P.S.N.C., casi obligada a aceptarla para no enajenarse el aprecio oficial.

Pero tampoco cabe discutir que la Ordenanza robusteció la hegemonía de la firma británica.

Ésta, por otra parte, se vigorizó enormemente durante los años 50 y 60.

Ya no era la esmirrada sociedad de 1845, que había perdido su capital íntegro y servía la costa pacífica fletando sólo dos vapores.

Desde 1847 sus accionistas reciben dividendos, del 12% anual en un comienzo, finde considerado entonces satisfactorio aunque no brillante.

El año 1852 la P.S.N.C. duplica el número de sus vapores, con el *Quito* y el *Bogotá*; el año 1868 añade un tercero; a contar de 1860, los buques que agrega son de hélice, no de rueda; cuatro ese año, cinco los inmediatamente posteriores. En 1865 la P.S.N.C. reúne 20 barcos (20.000 toneladas); en 1870, 35 (65.762 toneladas). Para 1874 —comerizada ya su terrible batalla

con la Sudamericana, que nos relatará el Capítulo Segundo— las naves de la empresa serán 57... 127.700 toneladas, equivalentes a las que junta toda la flota de guerra norteamericana ese año.

Es la naviera comercial más grande del mundo.

Como remate, la subvencionan no sólo Chile sino igualmente los demás países del Pacífico, y Gran Bretaña.

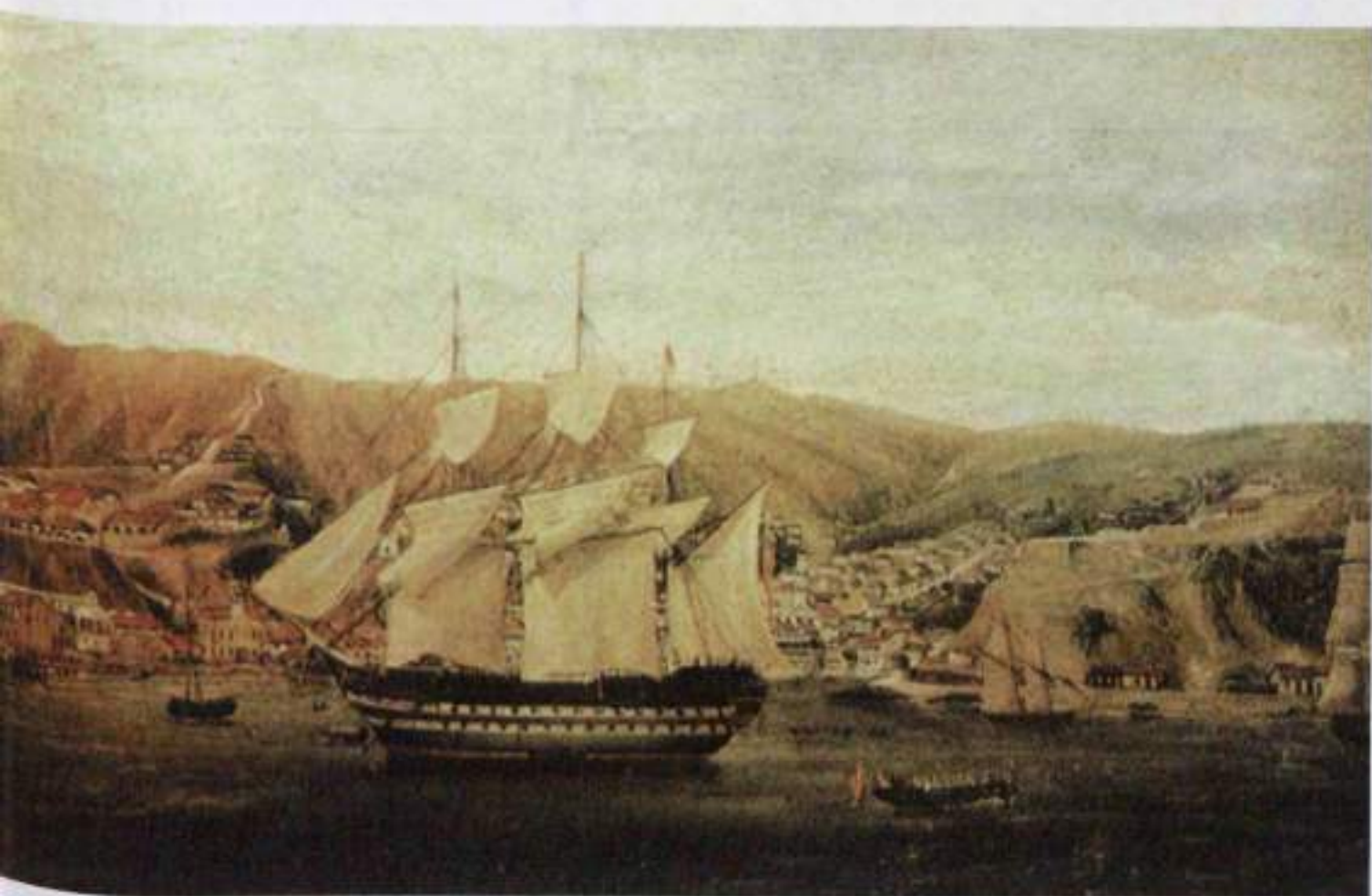
Sus buques son cada vez de mayor seguridad y agrado para el pasajero. Los camarotes se trasladan desde la popa al centro —más cómodo, y más estable si hay mal tiempo— junto con introducirse la hélice en sustitución de la rueda; las velas son sucedidas por las luminarias de gas, primero (1873), y luego eléctricas (circa 1880). Desaparecen los velámenes de emergencia.

El año 1845 el itinerario de la firma inglesa había alcanzado el istmo de Panamá. Los pasajeros de Chile, Perú y Ecuador pudieron entonces conectar con los vapores del *Royal Mail* y seguir en ellos viaje a Europa. Un progreso extraordinario, aunque el empalme *P.S.N.C. - Royal Mail* fuera extenuante: velero (al inicio) desde El Callao; treinta horas —cuarenta y ocho, si llovía con la fuerza que allí suele verse— para cruzar el Istmo en "cayucas" (canoas) o a lomo de mula. Diez años corridos, se inauguraba el ferrocarril del istmo de Panamá y desaparecían aquellas penurias. La *P.S.N.C.* era accionista importante del mismo, el cual, además, confería al itinerario Valparaíso-Panamá-Liverpool un renovado dinamismo.

Es tal la dimensión de la compañía que los itinerarios subvencionados continúan cayendo en sus manos. El año 1858 toma sobre sí prolongar nuevamente el cabotaje hasta Puerto Montt, por 50.000 pesos anuales. El año 1867, inicia la vía directa a Europa cruzando el Estrecho.

Esta última historia es significativa. El inglés Enrique Griffins solicitó exclusividad y subvención para establecer la ruta marítima sobredicha... Cal-



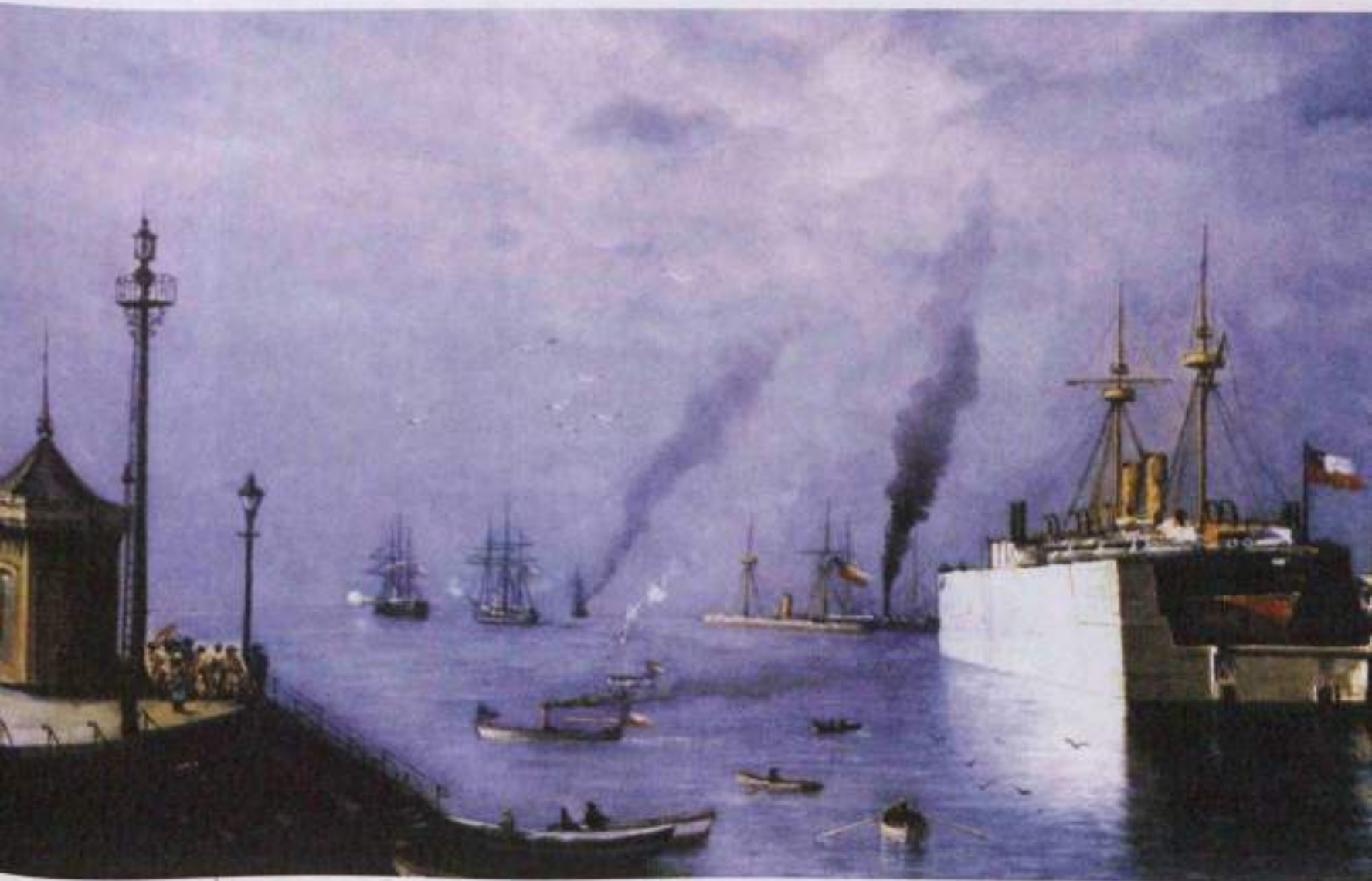


VISTA DE VALPARAÍSO (HACIA  
1839). (ÓLEO DE CHARLES  
WOOD, 1793-1854. MUSEO  
NACIONAL DE BELLAS ARTES).



NAUFRAGIO DEL ARETHUSA,  
EN 1826, FRENTE A VALPA-  
RAÍSO. (ÓLEO DE CHARLES  
WOOD, MUSEO NACIONAL DE  
BELLAS ARTES).





ANTIGUO MUELLE PRAT DE  
VALPARAÍSO. (OLEO DE  
ENRIQUE SWINBURN, 1892.  
MUSEO MUNICIPAL DE BELLAS  
ARTES DE VALPARAÍSO).



VALPARAÍSO (1844). (ÓLEO  
DE MAURICIO RUGENDAS,  
1801-1858. MUSEO MUNICI-  
PAL DE BELLAS ARTES DE VAL-  
PARAÍSO).



dera-Valparaíso-Magallanes-Río de Janeiro-Liverpool, y viceversa, a vapor. Una ley de 1853 permitió otorgarle el monopolio por diez años, subvencionándolo con 60.000 pesos anuales y eximiéndolo de derechos portuarios. El mínimo de viajes era ocho por año, realizados "de una manera periódica y regular"<sup>22</sup>. Plazo para inaugurar el itinerario: un año. Se firmó, solemne, el contrato del caso. Vencido el término primitivo, fue prorrogado por el mismo lapso... pero nunca Griffins pudo cumplir.

La P.S.N.C. no manifestó el menor interés en la vía del Estrecho; ni antes de fracasar Griffins, ni después.

Tampoco se inquietaría cuando, hacia 1864, estuviera prácticamente formada y acorde con el Gobierno Chileno otra línea inglesa, constituida ex profeso para acometer aquella vía, la *British and South American Steam Navigation Company*, con un millón de libras esterlinas como capital y el itinerario Lima-Valparaíso-Liverpool (nuestra guerra con España liquidaría esta iniciativa).

Tres años después, no obstante, la P.S.N.C. —mediando una subvención de 100.000 pesos anuales por un decenio— no sólo aceptaba la ruta del Estrecho sino que mandaba construir para ella cuatro modernísimos vapores. En 1873, servían la flamante ruta diecinueve de éstos.

¿Por qué el cambio de política? Por un conjunto de razones. Vélez las describe acertadamente. Disputas con la compañía ferroviaria de Panamá (la *Panama Railroad Co.*) sobre el reparto de los ingresos que generaba la ruta del Pacífico a Europa. Próxima conexión ferroviaria entre las dos costas norteamericanas, oriental y occidental: ella haría innecesario para los habitantes de esta última, atravesar el istmo cuando viajaren a Europa. Mejoras en las máquinas productoras del vapor: significaban un apreciable ahorro de carbón, disminuyendo el costo de los largos viajes transoceánicos.

Pero estas razones nos importan menos que comprobar nuevamente el poder de la P.S.N.C. y la debilidad, ante ella, de sus competidores chilenos y extranjeros: Nadie era capaz de quitarle los itinerarios que apetecía; ni siquiera de realizar exitosamente los que ella desdefiaba.

### LA HEGEMONÍA DE LA P.S.N.C. ANTECEDENTES DE LA SUDAMERICANA. SU NACIMIENTO

Con lo expuesto, no extrañará saber que la P.S.N.C. se había tomado aquí, entre fines de los 60 y fines de los 70, completamente hegemónica. Quizás no lo buscara de una manera deliberada, sino que fuese corolario fatal de sus ventajas de capitalización, tonelaje, experiencia, vínculos externos y eficacia. Pero, de hecho, sólo toleraba en Chile pequeñas aventuras marítimas de terceros, que no le hicieran mella, o bien que firmas de otro giro cubriesen con barcos propios sus necesidades de flete. Cualquier competencia distinta de éstas desencadenaba una guerra múltiple, para la cual los ingleses tenían mucho más aliento y recursos que sus rivales criollos.

Entre las aventuras toleradas notemos, por ejemplo, vaporcitos o veleros que comunicaban puertos menores, sin amenazar a la P.S.N.C. en la totalidad o parte importante de algún itinerario suyo. Así el *Emilia*, de Nicolás Gatica, entre Los Vilos y Valparaíso (después sería sociedad anónima: la Sociedad del Vapor Paquete de Los Vilos); O el *Rapel*, de Noguera y Compañía, entre Valparaíso y San Antonio. O la goleta *Maipú* (Valparaíso-Caldera). Estas embarcaciones eran de poca monta: 150 toneladas el *Emilia*, v. gr., o 40 toneladas el *Rapel*. Empresas tan modestas no fueron atacadas por el coloso



británico, ni generalmente duraron mucho tiempo. Así, el *Emilio* naufragó y la sociedad dueña no pudo remplazarlo, extinguiéndose.

De los productores o comerciantes cuyos barcos eran sólo un anexo o complemento de su negocio principal, citemos a la Sociedad Explotadora de Lota y Coronel (seis naves, cuatro a vapor, el año 1873), la Sociedad de Maderas y Carbón, la Sociedad de Maderas y Buques, etc. No estaban en la competencia general por los fletes, ni siquiera conseguían —respecto a éstos— ser autosuficientes.

Una sola empresa naviera podía jactarse, sin mentir, de haber enfrentado a la P.S.N.C. y haberla derrotado.

Nos referimos a la modesta Sociedad Vapor Paquete del Maule<sup>23</sup>.

El río Maule y su afluente el Loncomilla eran entonces navegables desde el pueblo del segundo nombre —situado unos diez kilómetros al sur de San Javier— hasta el mar. Por dicha vía fluvial se movilizaba, para su exportación, un fuerte volumen de trigo, y sobre todo de harina que producían una serie de molinos grandes y modernos de la zona contigua: La Unión (antiguo Allen), El Romero, Corinto, La Palmilla, etc. San Javier mismo, como población urbana, había nacido de la actividad molinera.

Realizaban el transporte las famosas lanchas maulinas. Los vapores no podían, generalmente hablando, remontar el Maule: les cerraba el paso, en la desembocadura, la barra de arena, cuya forma, espesor y lugar sufrían variaciones caprichosas. Las naves esperaban a las lanchas, pues, en el puerto de Constitución, sin atrontar el peligro de trasponer la barra. Cuando pactara con el Gobierno el cabotaje subvencionado al sur, la P.S.N.C. se preocuparía de poner negro sobre blanco que no tenía obligación de cruzar aquella



NAVIOS DE CABOTAJE EN EL  
PUERTO DE CORONEL, EN 1891.

El puerto tampoco era fácil. Los itinerarios subvencionados debían tocarlo, pero lo hacían a disgusto: ocasionalmente se lo saltaban, ganándose fuertes multas. Constitución tenía prácticos y un remolcador, que secundaban la complicada tarea de trasbordar grano y harinas desde las lanchas hasta las noyas.

Antigua fue la idea de construir o encargar barcos adecuados para cruzar la barra y remontar el río, recogiendo directamente la carga.

La concepción original parece haber sido de Pedro Alessandri. Su última aventura naviera, la Compañía de Vapores Chilenos (1842), tuvo ese objeto. Asumía el privilegio legal de don Pedro —privilegio que ya hemos indicado—, en lo que pudiese valer, y le asignaba por ello, contra hipotéticas utilidades, una renta de 10.000 pesos anuales. Los socios eran Alessandri, Francisco Videla y la firma Fauché Hermanos; el capital, 60.000 pesos; y el plazo, diez años.

Mas no hay indicios de que hiciera un solo movimiento para cumplir sus fines. Quizás se debió esto a que poco después Alessandri, veíamos, cayó enfermo, abandonando el comercio.

Llegaba 1861, y se formaba la Sociedad del Vapor Paquete del Maule, para operar el cabotaje entre Valparaíso y Constitución. Ello, mediante una nave que lograra, sin riesgos, trasponer la barra. Los capitalistas fundadores de la firma exhibían tanto apellidos extranjeros —fundamentalmente ingleses— como, en buen número, chilenos. Varios de éstos coincidían con los de familias terratenientes y comerciantes de la región maulina.

El mismo 1861 se recibió el barco encargado, *Paquete del Maule*. Construido en Norteamérica, desplazaba 407 toneladas y cargaba 6.000 quintales métricos. Lo más importante: con estos 6.000 quintales apenas se hundía (calaba) seis pies. Y ello le permitía cruzar la barra de Constitución y navegar Maule arriba.





LA BOLSA DE COMERCIO DE VALPARAISO, CONSTRUIDA EN 1857 POR EL ARQUITECTO JUAN BERG. (FOTOGRAFIA DE WILLIAM L. OLIVER, 1867.)

La P.S.N.C. intentó salirle al paso con una nave similar, el *Inca*. Pero era más pequeña (290 toneladas) y algo más antigua que el *Paquete del Maule*... y no podía trasponer la barra; aguardaba el trasbordo en una caleta vecina de aquella. Los ingleses concluyeron por retirar el *Inca* de la competencia. Nunca cumplieron su anuncio de sustituirlo por otro similar al *Paquete*. La sociedad nacional quedó dueña única del itinerario Maule-Constitución-Valparaíso sin trasbordos.

Tuvo éxito y utilidades. Hasta 1865, sería una comandita por acciones<sup>24</sup>. Pero éstas se cotizaban en la Bolsa de Valparaíso, con un premio de 35% a 40% sobre su valor nominal. Desde el año recién indicado, la empresa fue sociedad anónima.

Desgraciadamente, la guerra con España le dio un golpe de muerte, al capturar los españoles su nave.

Completa el cuadro indicar que el boom de los 70 generó—como en todos los campos económicos, según ya señalamos— sociedades navieras sin base real, únicamente especulativas. Vélez enumera diecisiete anóni-

mas de navegación, comprendidas las que después serían verdaderamente importantes, que empezaron a constituirse entre 1868 y 1874. Dos no lograron despegar, siquiera —incluyendo la Compañía Salvadora y Remolcadora de Valparaíso, cuyo as de munto era un invento para reflotar cascos hundidos—, y ocho se hallarían disueltas cuando promediaran los años 80.

Pero entre las firmas sobrevivientes, hallamos dos que, alientándolas el ejemplo del *Paquete del Maule*, intentaron luchar con la P.S.N.C. Nos interesan particularmente, porque después confluirán en la Sudamericana de Vapores: la Compañía Nacional de Vapores (1864) y la Compañía Chilena de Vapores (1870).

**LA COMPAÑÍA NACIONAL DE VAPORES.** Sociedad anónima, fue fundada en Constitución por hombres de negocios locales. Tenía un capital de 80.000 pesos. Se destinaron a adquirir un vapor, el *Huanay*, de 336 toneladas, cuya clara finalidad era emular el éxito del *Paquete*.

La guerra chileno-española y sus secuelas ensombrecieron el panorama, forzando el traslado de sede en 1870 —el nuevo domicilio fue Valparaíso— y la adición de accionistas y capitales frescos ese propio año. Éstos sumaron 160.000 pesos. De aquéllos se ha subrayado la fuerte proporción que habrían constituido los "extranjeros". Pero, una vez más, el término es equívoco. El mayor porcentaje de "extranjeros" correspondía a personas largamente afincadas en Chile, y a sus casas de comercio... los Edwards, Lyon, etc.

El mismo legendario *Paquete del Maule*, tras la guerra, aparece en el dominio de la Compañía Nacional de Vapores. Ello hace suponer que sus ex dueños terminaron como socios, también, de la nueva anónima, y que ésta heredó sin rivales el itinerario Maule-Construcción-Valparaíso.

**LA COMPAÑÍA CHILENA DE VAPORES.** Se creó el año 1870, para enfrentar la multifacética guerra comercial que la P.S.N.C. hacía a varios grupos



armadores. Reunió un capital de 350.000 pesos. Nuevamente los Lyon dominaban: uno de ellos, Alfredo, fue el Gerente, y su casa comercial (A. y H. Lyon y Cía.), la agencia de la flamante naviera en Valparaíso. "A" significaba Alfredo, y "H", su hermano Horacio. Eran Lyon Santa María, es decir, ya de media sangre chilena. Presidía la sociedad Maximiano Errázuriz, yerno de Urmeneta y por tanto riquísimo, y además hombre de negocios muy respetado.

La sociedad partió con tres barcos, dos antiguos (el *Mapú* y el *Bío Bío*) y uno construido para ella (el *Limarí*); al año siguiente, incorporaba una cuarta nave, también encargada ad hoc: el *Copiapó*. Proyectaba comprar tres más. El ejercicio inicial (1870) dio utilidades de 17.054 pesos; el primer semestre siguiente (1871), fueron 34.016 pesos. Era, anualizada, una satisfactoria rentabilidad de 20 %, pues el capital, entonces, sumaba 550.000 pesos. Los accionistas autorizaron un segundo aumento, que llevara aquél hasta 1.500.000 pesos.

La Chilena tenía el interés adicional de realizar ya viajes con destinos situados fuera de Chile: Cobija (Bolivia), Arica (Perú) ... Quería prolongarlos —anunciaba su gerente, el año 1871— hasta El Callao y después Panamá. Era el objeto del segundo aumento de capital referido. Se buscaba colocarlo preferentemente en el Perú, pero aún no existía acuerdo con el gobierno de ese país sobre las condiciones de la ruta.

La P.S.N.C. se alarmó, ofreciendo "fusionarse" con la nueva sociedad. Vale decir, canjear acciones de ésta por las de su propia emisión. Comparando volúmenes de capital, era obvio que los accionistas de la sociedad chilena no harían un mal negocio, pero tampoco influirían, para nada, en la gestión.

Parecidos y simultáneos sondeos realizaban los ingleses con la Compañía Nacional de Vapores.

Por último, una tercera opción era que se fusionasen la Nacional y la

Chilena, marginando a la P.S.N.C. La primera había acordado ya iniciar tales tratativas, tomando como base los últimos balances respectivos (junio de 1871), y proponiendo canjear una acción de cualquiera de las dos sociedades, por una acción de la firma fusionada.

Los accionistas de la Chilena analizaron todos los caminos que se les abrían en dos Juntas, el 14 y el 31 de agosto de 1871.

De las actas parece claro que en un comienzo existieron dos tendencias. Una, proclive a la P.S.N.C. Ello suponía —mientras la Chilena y los británicos conversaban— suspender la compra de naves adicionales, la venta de acciones en Valparaíso, y la línea a El Callao, aunque no la colocación de capital en Perú. La otra tendencia era continuar las líneas en curso —o sea, expandir actividades y obtener mayores recursos, chilenos y peruanos— mientras se discutía y pactaba la hipotética fusión con la Nacional.

El agente en El Callao de la P.S.N.C., mister George Petrie, maniobraba con energía por la primera alternativa. Lo apoyaban algunos accionistas, v. gr. el destacado político radical Benicio Álamos. La Gerencia, en cambio, y una mayoría de socios parecían oscilar entre mantenerse independientes de todos y la fusión con la Nacional.

Una comisión encargada de informar recomendó el segundo predicamento, salvo que la Nacional acogiese los cantos de sirena ingleses. Desechó un acuerdo con la P.S.N.C., mas sin cerrarle absolutamente una eventual puerta futura. "No se sabe (dijeron los comisionados) en qué terminos se podrá ambar a una fusión con la Compañía Inglesa de Vapores"<sup>25</sup>. Pero los aumentos de capital de la Chilena y sus preparativos para adquirir tres vapores —que auspiciaban los informantes— no eran óbice a esa eventual fusión. Pues todo se hallaría claro el 15 de octubre, y antes de esa fecha no se colocaría la orden firme por las naves.



COMPANIA CHILENA DE VAPORES  
 DE LA UNICA LINEA DE CHILENA

# Compañía Sud-Americana

DE VAPORES DE EL PACIFICO

CAPITAL SOCIAL \$ 1.500.000.  
 CAPITAL PAGADO \$ 400.000. CAPITAL SIN COLOCAR \$ 1.100.000.

**VAPORES**

DE DESTINO DE COLOMBIA  
 Valparaíso, Guayaquil, Santos y Napo. — Buenos Aires, Montevideo, Lima y Iquique.

**DE DESTINO DE EUROPA**  
 Valparaíso, Guayaquil, Santos y Napo. — Buenos Aires, Montevideo, Lima y Iquique.

CHILE, BOLIVIA, PERU Y ECUADOR,  
 Y CON EUROPA.

**CONDICIONES DE LA EMISION**  
 PAGAR \$ 500.— Pagamento en efectivo de 20 %  
 DURANTE EL TIEMPO DEL 1.º

**Y LOS INTERES A LOS TITULOS DE MONEDA Y DEPOSITACIONES**

El 1.º de Julio de cada año se le dará una pagación por pagar de \$ 50 por cada título hasta el 31 de Agosto de cada año. Si los títulos son emitidos en el mes de Agosto y no se pagan en el mes de Agosto, se le dará una pagación por pagar de \$ 50 por cada título hasta el 31 de Septiembre de cada año. Si los títulos son emitidos en el mes de Septiembre y no se pagan en el mes de Septiembre, se le dará una pagación por pagar de \$ 50 por cada título hasta el 31 de Octubre de cada año. Si los títulos son emitidos en el mes de Octubre y no se pagan en el mes de Octubre, se le dará una pagación por pagar de \$ 50 por cada título hasta el 31 de Noviembre de cada año. Si los títulos son emitidos en el mes de Noviembre y no se pagan en el mes de Noviembre, se le dará una pagación por pagar de \$ 50 por cada título hasta el 31 de Diciembre de cada año. Si los títulos son emitidos en el mes de Diciembre y no se pagan en el mes de Diciembre, se le dará una pagación por pagar de \$ 50 por cada título hasta el 31 de Enero de cada año.

Los títulos serán negociados en el Mercado de Valores de Valparaíso y en el Mercado de Valores de Santiago, en Chile, y en los Mercados de Valores de Lima, Guayaquil, Santos y Napo, en el extranjero.

Los títulos serán emitidos en el nombre de la Compañía Sud-Americana de Vapores y en el nombre de la Compañía Nacional de Vapores, y se le dará una pagación por pagar de \$ 50 por cada título hasta el 31 de Agosto de cada año.

Los títulos serán emitidos en el nombre de la Compañía Sud-Americana de Vapores y en el nombre de la Compañía Nacional de Vapores, y se le dará una pagación por pagar de \$ 50 por cada título hasta el 31 de Agosto de cada año.

(1871)

Capit. Chile, 1871

Yo, el Sr. J. J. Rosales, Director de la Compañía Sud-Americana de Vapores, tengo el honor de comunicar a V. S. que la Junta de Directores de esta Compañía ha acordado, en sesión celebrada el día 31 de Agosto de 1871, la fusión de la Compañía Nacional de Vapores con la Compañía Sud-Americana de Vapores, y que en consecuencia se ha emitido el presente Decreto, para que sea legalizado.

Yo, el Sr. J. J. Rosales, Director de la Compañía Sud-Americana de Vapores, tengo el honor de comunicar a V. S. que la Junta de Directores de esta Compañía ha acordado, en sesión celebrada el día 31 de Agosto de 1871, la fusión de la Compañía Nacional de Vapores con la Compañía Sud-Americana de Vapores, y que en consecuencia se ha emitido el presente Decreto, para que sea legalizado.

J. J. Rosales

Director de la Compañía Sud-Americana de Vapores

Fig. 1. Anuncio de la formación de la Compañía Sud-Americana de Vapores (1871).

La Junta del 31 de agosto aprobó la fusión que le era recomendada, por 129 votos contra 7.

Hemos dicho fusión, y comercialmente lo fue. Pero, jurídicamente hablando, la Compañía Chilena de Vapores absorbió a la Compañía Nacional de Vapores y continuó existiendo bajo un nuevo nombre... Compañía Sudamericana de Vapores, el cual ya había aparecido como posible razón social durante las Juntas de 1871.

En abril de 1872, la Nacional aprobó fusionarse con la Chilena. La P.S.N.C. quedaba marginada.

ANUNCIO DE LA FORMACIÓN  
 DE LA COMPAÑÍA SUDAMERICANA DE VAPORES (EL MERCURIO DE VALPARAISO, 21 DE OCTUBRE DE 1871) Y DECRETO QUE LEGALIZA SU INSTALACIÓN (14 DE OCTUBRE DE 1871).

El espaldarazo final lo dio la Chilena en Junta de 4 de octubre de 1872. Asistieron socios por 1.772 acciones, representativas de 886.000 pesos. Aprobó la Junta los estatutos de la empresa fusionada, y el nombre... Compañía Sudamericana de Vapores. Su objeto, dijo el artículo primero, sería "navegar en la costa del Pacífico y cualesquiera otros puntos donde conviniera", y el capital, 2.500.000 pesos, pudiendo llevarse por acuerdo de Junta hasta 5.000.000 de pesos.

La aprobación del Supremo Gobierno se tramitó con velocidad récord, dictando el Presidente Federico Errázuriz los decretos correspondientes el 9 y 16 de octubre de 1872.

#### LOS FUNDADORES DE LA SUDAMERICANA

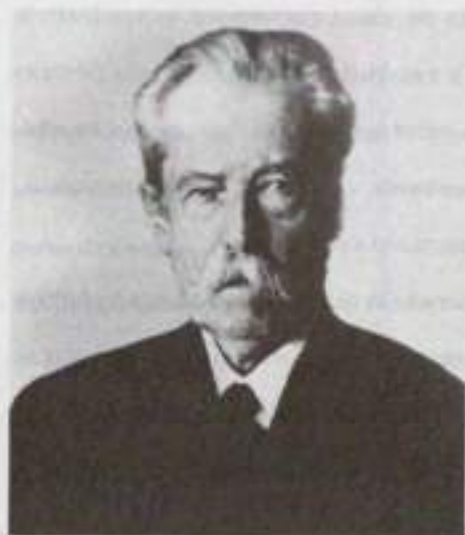
Conviene preguntarse, ahora, qué movió a la creación de la Sudamericana de Vapores, por parte de sus fundadores.

No podían ignorar el temible enemigo que enfrentarían —la P.S.N.C., la más importante naviera privada del mundo—, ni la defensa sin cuartel que ella haría de sus privilegios y posición hegemónica. Y esto, por lo demás, en una época que no prohibía —como hoy— los monopolios, los carteles ni el dumping, procedimientos que tampoco condenaba la ética comercial del instante.

Sin embargo, los fundadores de la flamante naviera se lanzaron a la aventura... Ya era hermoso atreverse, como dice el refrán latino.

Es cierto que se vivía una momentánea euforia económica y bursátil. Pero los hombres de la Sudamericana no eran especuladores: la empresa poseía ya —a través de la Nacional y la Chilena— capitales, barcos, organi-





zación, una experiencia vasta y larga de cabotaje y rutas exteriores. Quizás factor clave en el paso audaz, pero meditado, de crear la sociedad, fuese justamente que existían —dentro de ella— empresarios capaces y progresistas... no meros aportadores de capital.

Por ejemplo, en la primera plana mayor de la firma figuraban tres hermanos Lyon Santa María: Santiago (director, luego vicepresidente y presidente), Alfredo (gerente) y Horacio, subgerente y después gerente.

Horacio Lyon fue, a la verdad, el motor principal en la creación y asentamiento de la Sudamericana. Desempeñó la gerencia treinta y cuatro años (1875-1909), continuó luego como consultor de la sociedad; durante su permanencia en ésta se adquirieron 52 naves.

Eran todos los señalados hijos de Jorge Lyon, un británico venido a Chile medio siglo atrás —a los 21 años— y que murió poco tiempo antes de fundarse la Sudamericana. Jorge Lyon, que carecía de fortuna al arribar, fue

JORGE LYON SANTA MARÍA,  
(1821-1918) Y MAXIMIANO  
ERRÁZURIZ VALDIVIESO (1832-  
1898).

el prototipo del alto funcionario extranjero de casa comercial, respetado y buscado por su honorabilidad, eficiencia y espíritu de trabajo. Corto tiempo después de llegar, se independizaba para establecer su propio negocio, dirigido a múltiples aspectos del comercio marítimo: corretaje, consignaciones, agencia de naves, etc. Casado con chilena, tuvo once hijos.

De éstos, los tres que hallamos dirigiendo la Sudamericana eran el alma de la empresa. Santiago, diestro, prudente y prestigiado en los negocios, veía los aspectos financieros y de política general. Alfredo y más tarde Horacio manejaban la parte operativa. El segundo conocía a la perfección el carácter de los trabajadores marítimos de puerto y mar; fue también industrial y le tocaba, veremos, enfrentar la violenta huelga de los pomarros porteños (1903).

Por lo demás, la familia Lyon controlaba un cuantioso paquete accionario de las dos sociedades que, fusionándose, habían originado la Sudamericana; con estos paquetes, llegaba a poseer alrededor del 20% de la nueva naviera. Agréguese que los Lyon-Santa María eran primos hermanos de Federico Santa María, el célebre "Dios de los Azúcares", asimismo fuerte accionista de la naviera, como veremos inmediatamente.

Sin embargo, al espíritu empresarial, y al legítimo afán de lucro, unían los creadores de la Sudamericana preocupaciones y rasgos más elevados, que también explican el nacimiento de esta empresa.

Todo el siglo XIX políticos, parlamentarios, periodistas, escritores, etc., habían insistido en la apertura de Chile al mar, generalmente hablando, y al Pacífico de un modo especial. Presentaban esa apertura como una suerte de frustrado destino manifiesto, que no podíamos rehusar pero que nunca habíamos logrado hacer realidad.

Unían el mar, además, a una expansión chilena a través de ese océano; expansión comercial, sí, pero también de disimulados visos políticos...



FEDERICO SANTA MARÍA

CARRERA EN TORIO, EN 1896.

DURANTE SU VIAJE ALREDE-

DOR DEL MUNDO, QUE DU-

RARÍA TRES AÑOS.



un incipiente "imperialismo chileno", muy visible tras la Guerra del Pacífico, aunque pronto disipado.

Se vinculaba ello a la situación exterior, Chile con Perú y Bolivia y, sobre todo, Chile con Argentina. En ambos casos, si estallara un conflicto armado, preveíamos una inicial y definitiva etapa de guerra naval. Para entonces, la Marina Mercante se apreciaba como una invaluable reserva humana y logística: oficiales, tripulantes y transportes para la Armada. Una Armada tan desprotegida que el Gobierno, alegando estrecheces presupuestarias, cerraría la Escuela Naval en 1876... a tres años del choque con Perú y Bolivia.

Naturalmente, en Valparaíso —centro marítimo del país— todas las ideas expuestas se manifestaban con mayor fuerza y persistencia,

El caso del porteño Federico Santa María ilustrará lo que decimos. Este hombre, prototipo del especulador frío, cerebral, centrado en las diferencias de ganancias y pérdidas más que en los objetos mismos que vendía y compraba; este supremo jugador de los precios, las alzas y las bajas, que después se tomaría internacionalmente conocido y haría temblar los mercados de azúcar de Europa —amasando una inmensa fortuna—, no sólo fue socio fundador de la Sudamericana y uno de sus grandes accionistas. Además, se endeudó reiteradamente para comprar estas acciones. A la fecha de la fundación, tenía sólo 63; en 1888, 1.770. Impetérno, las había adquirido aun durante el primer año del conflicto del Pacífico, cuando su desenlace todavía era dudoso, cuando la costa chilena se mostraba inerte ante las incursiones del *Hudscar*. Para tales compras, había pedido prestado dinero a corredores, bancos y amigos; luego se la iría haciendo con fondos propios, hasta que dejó Chile el año 1894. No lo empujaba su habitual afán especulativo —las acciones de la Sudamericana no hubiesen sido las más adecuadas a ese fin— sino el convencimiento de que, en nuestro país, las comunicaciones debían ser preferentemente marítimas. Por eso, fue Santa María un tenaz y abierto adversario del ferrocarril longitudinal... "una obra costosa, innecesaria, anticomercial"<sup>20</sup>. Los millones gastados en él, decía, pudieron haber impulsado el desarrollo naviero de Chile.

PAG. DER. ANUNCIO DEL  
ITINERARIO DEL VAPOR PERÚ  
EN EL MERCURIO DE VALPA-  
RAISO (OCTUBRE DE 1845).

Más tarde, como especulador en azúcar de betarraga, fue Santa María célebre por su atención a los detalles. Así, antes de cada cosecha anual —y con el objeto de predecir lo más exactamente posible su rendimiento—, recorría Europa en tren y automóvil y apreciaba *de visu* las extensiones plantadas de remolacha... ¡incluso tomaba muestras de los tubérculos aún bajo tierra, para calcular su concentración de azúcar! Pues bien, igual detallismo aplicaría al negocio naviero,



llevando esta sagaz curiosidad hasta conversar e informarse largamente con los trabajadores del puerto. Quienes lo querían, y se disputaron el honor de reembarcarlo cuando el año 1907 —tras una breve estadía (la primera de los últimos doce años)— abandonara Chile, ahora para siempre.

1872... Errázuriz entraba al segundo año de su mandato,

combatiendo vigorosamente por mantener las prerrogativas de la Presidencia, que habían comenzado a declinar con la reforma constitucional de 1871. Ésta impedía la reelección de don Federico. Quien, supremo autoritario, hallaba dura repulsa en



**BUQUES DE VAPOR**

*Para el Callao, Valparaíso, Copalimbo, Huancabamba, Callao, Arica, Iquique y Pisco.*

El más cómodo y veloz Buque: YERRE.

la Cámara de Diputados... ahí lo acometían sin tregua los radicales Manuel Antonio Mata y Pedro León Gallo, los conservadores Carlos Walker y Abdón Cifuentes, los liberales Domingo Santa María y José Manuel Balmaceda. Mas el libertario de mayor vuelo era ya Benjamín Vicuña Mackenna, diputado por Talca, cuyo arrasire empezaba a llamar la atención.

Había roces externos con Argentina, por la Patagonia, Tierra del Fuego, el Estrecho y el interminable deslinde común; con Bolivia, por su litoral y las salitreras antofagastinas. Errázuriz, en una anticipación de genio, encargaría los dos blindados decisivos para la guerra naval, el 79.

La economía experimentaba el golpe súbito y vitalizador de Caracoles, comenzado en 1871; 1872 debía ser su primer año 'excepcional'. Hubo además ese 1872, como el año anterior, y como habría también los tres siguientes, una inmensa exportación de trigo... seis millones y medio de quintales de cereal, sumando grano y harina, durante ese lustro.

La vida se hacía alegre y despreocupada; el porvenir no tenía nubes; la religiosidad católica y la antigua moral se replegaban, avanzaban triunfales las ideas agnósticas, el positivismo, el pragmatismo ético, una cierta frivoli-

dad de vida, la firme esperanza en un progreso indefinido, que solucionaría todos los problemas: la ignorancia, la miseria, la guerra...

Gran Bretaña era nuestro modelo económico y nuestro mayor prestamista, exportador e importador. El Chile material giraba alrededor de la libra-oro. Culturalmente, nos mirábamos en Francia. Pero tras Sedan, crecía y seguiría creciendo el prestigio germano, prestigio de militares, técnicos, industriales y educadores.

Intendente de Valparaíso, la ciudad-centro de la Sudamericana, era Francisco Echaurren, activo e inmensamente popular, especie de Vicuña Mackenna porteño.

Valparaíso se presentaba como una urbe poderosa y que crecía velozmente, 100.000 habitantes, asiento de las navieras, las grandes casas exportadoras e importadoras, las finanzas, la Armada de Guerra y la Marina Comercial.

Imponente era su arquitectura pública y mercantil, de graníticos resabios escoceses; acogedora, su arquitectura privada: *cottages* de Viña y del Cerro Alegre.

Una urbe de barcos y bancos; más limpia y civilizada, más cosmopolita —naves, marinos, mercaderías y capitales de todos los rincones de la tierra— y sobre todo más inglesa que el chato y provinciano Santiago.

Regía en el puerto una severa ética del negocio y del comercio, despiadada, puritana, que encarnaba Agustín Ross, adorador del padrón oro y enemigo incorruptible del papel moneda.

Alrededor de este corazón porteño, seudobritánico, latía sin embargo, —especialmente al caer la noche— la vitalidad salvaje de los puertos, los marineros de mil razas y países, y el pueblo criollo... el pueblo bárbaro y ya abandonado a su miseria y sus instintos.

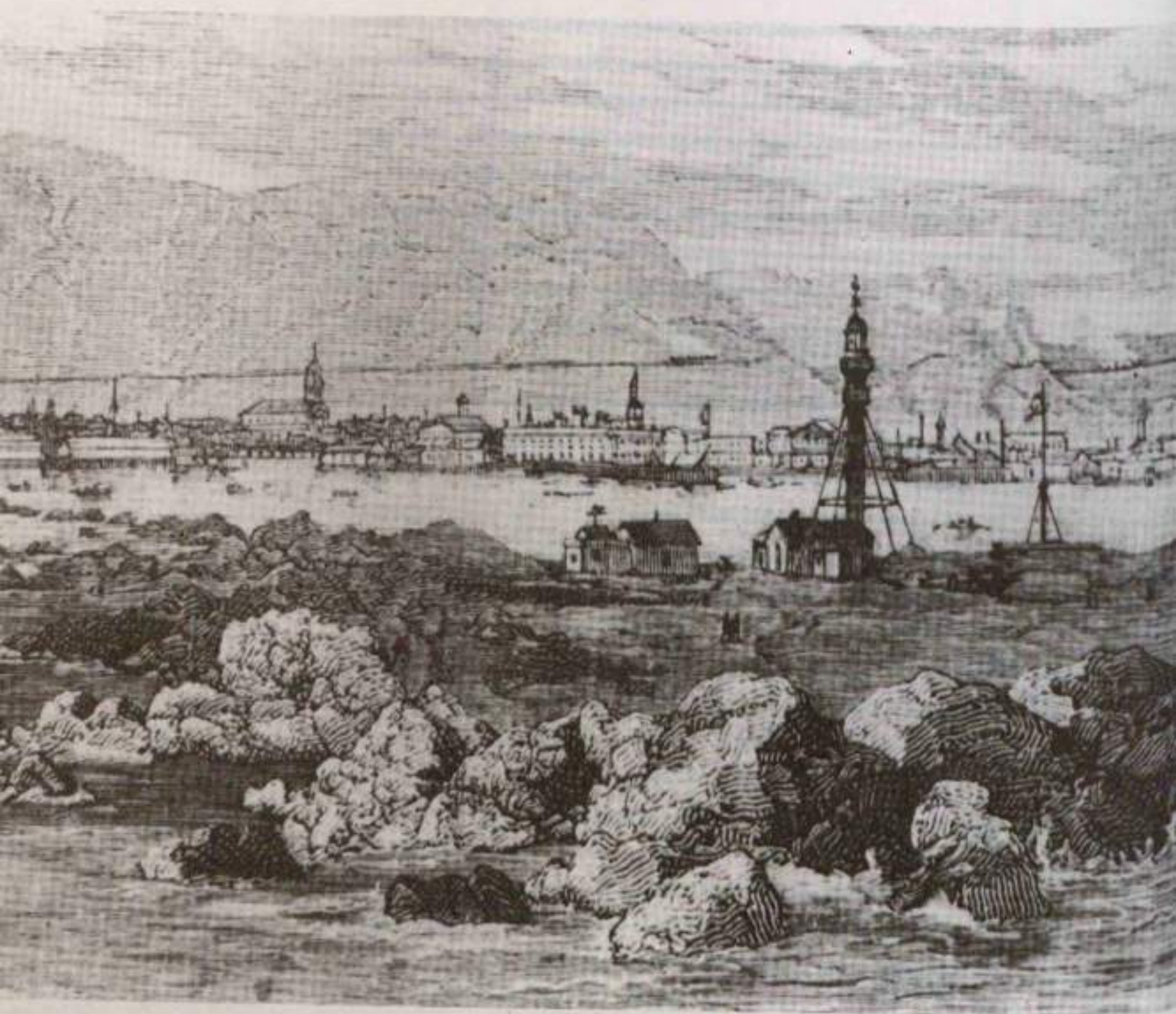


En el mundo, España veía el fracaso de la rebelión carlista, y el primer alzamiento filipino contra el dominio hispano. Ulises Grant era reelegido Presidente de los Estados Unidos. Bismarck expulsaba a los jesuitas. Se formaba la entente Rusia/Alemania/Austria-Hungría. Independentistas indios herían de muerte al Virrey, Conde de Mayo. Económicamente, despuntaba ya la "larga depresión". Edison perfeccionaba el telégrafo. Nueva York abría el puente de Brooklyn. Alphonse Daudet publicaba *Tartarin de Tarascón*; Turguenev, *Un mes en el campo*; y Julio Verne, *La vuelta al mundo en ochenta días*. Pintaban Degas, Cézanne y Pissarro.

En este entorno nacional y mundial, nació la Sudamericana de Vapores.

De su primer Consejo Directivo o Directorio, sólo el presidente, Maximiliano Errázuriz, era santiaguino. Los demás —Vicente de la Fuente, Santiago Lyon, Jorge Ross, Joaquín Dorado y Federico Matthaei— representaban a Valparaíso... a su banca, navegación y alto comercio.







## CAPÍTULO SEGUNDO



### LAS GUERRAS DE LA SUDAMERICANA

Los primeros treinta años de su existencia, la Compañía Sudamericana de Vapores vivió numerosas guerras... algunas auténticas, como la del Pacífico entre Chile, Perú y Bolivia, y el conflicto civil de 1891, y otras metafóricas: la de mercados y tarifas, que la enfrentó a la P.S.N.C., y la lucha social iniciada —justamente en los puertos— durante la última década del siglo XIX, y que culminaría con la sangrienta huelga de Valparaíso, el año 1903.

PÁG. 120. IQUIQUE EN 1889.

(DIBUJO DE MELTON PRIOR

EN THE ILLUSTRATED LONDON

NEWS, 1890.)

### LA GUERRA DE LAS TARIFAS

La flamante Sudamericana entró con energía al mercado. Disponía de siete vapores (si bien uno solo nuevo, el *Limarí*), y mandó construir cuatro adicionales.

La flota se compondría, entonces, de once naves: *Bío Bío*, *Maipo*, *Limarí*, *Copiapó*, *Poquete del Maule* y *Huanay* (antiguos); y *Limarí*, *Rimac*, *Itata*, *Loa*, *Lontué* y *Amazonas* (nuevos).

Por razones desvanecidas en el tiempo, el *Copiapó* devendría el símbolo de la sociedad. Había sido construido en Liverpool el año 1870; despla-

zaba 1.337 toneladas; y tenía un largo de 258 metros. La velocidad que alcanzaba era de doce nudos (millas marinas) por hora, y poseía dos cubiertas y una de paseo. Salió del dominio de la sociedad el año 1899.

El año 1871 la Sudamericana abrió el itinerario Valparaíso/Callao; el año 1875, el directo Valparaíso/Panamá, sin trasbordo en Perú.

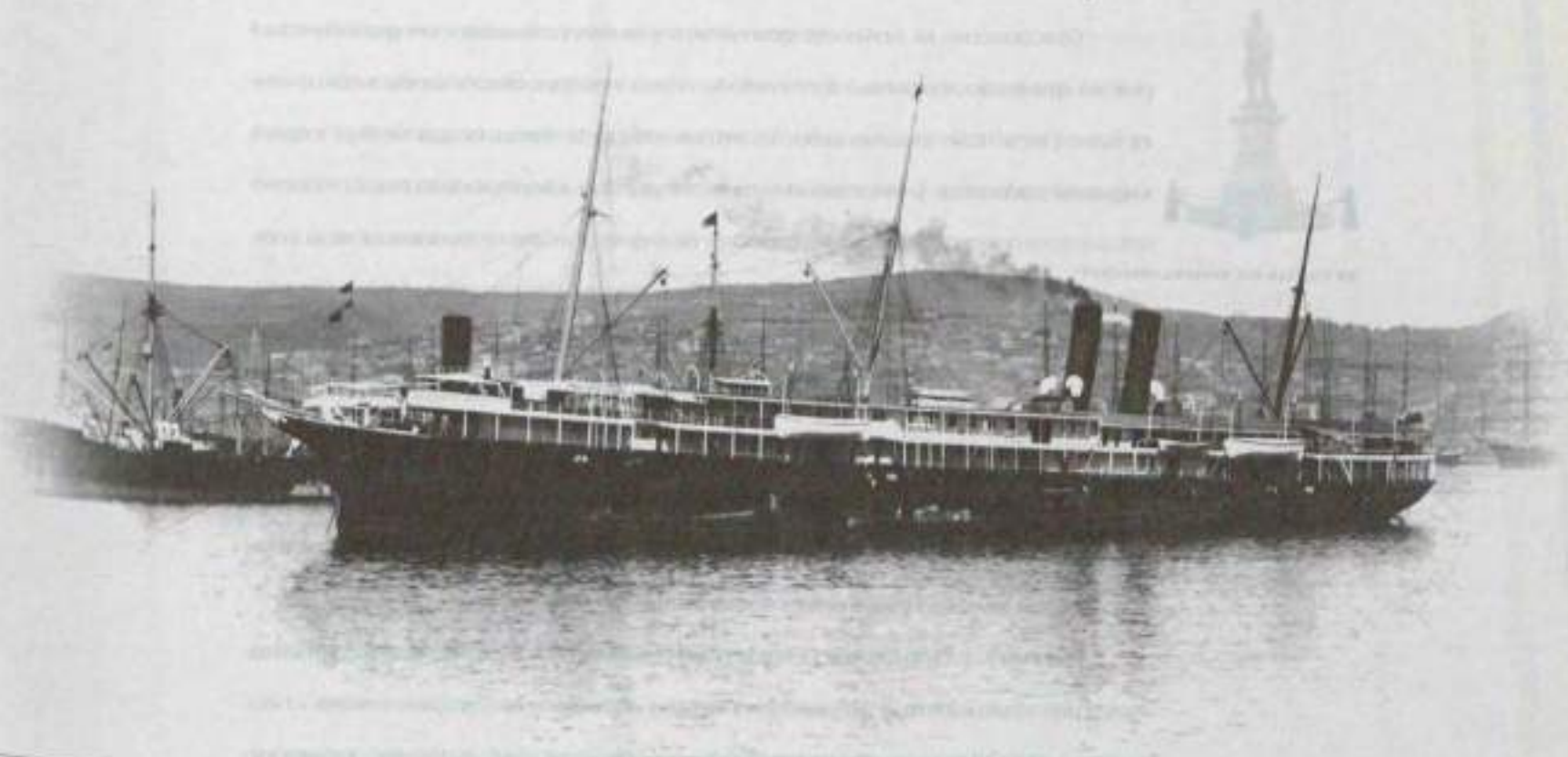
Esta última línea requirió un largo viaje previo de Alfredo Lyon, montando la organización administrativa que debía atender a pasajeros y carga en los puertos de escala y destino, y las conexiones atlánticas—francesas, británicas, alemanas— para quienes quisieran continuar viaje hasta Europa.

Mientras tanto, aprovechando la libérrima Ordenanza de 1864, invadían las costas chilenas diversas navieras foráneas, compitiendo a la vez con la Sudamericana y con la P.S.N.C.: la White Star (inglesa), la Compagnie Générale Transatlantique (francesa), la Kosmos (alemana) y la Compañía de Navegación Belga.

La P.S.N.C. las atacó a todas simultáneamente —a la Sudamericana inclusive—, usando contra ellas alguno o varios de estos métodos: dumping, por brutales rebajas de fletes y pasajes; duplicación de recorridos: viajes paralelos, de iguales día, hora e itinerario; y acuerdos cupulares, adoptados en el nivel de los grandes carteles mundiales de la navegación, para repartirse monopolícamente los mercados.

El último método fue el que más empleó la P.S.N.C. respecto de las navieras europeas. La Générale Transatlantique, v. gr., suspendió el año 1874 el recorrido Valparaíso/Panamá, primera etapa de sus viajes regulares a Europa. Hacia adelante, cumplirían aquellas barcos de la Pacific Steam, y los franceses de la Générale recogerían a los pasajeros en la costa oriente del Istmo, haciéndolos atravesar el Atlántico mediante sus propias naves. De tal modo, el trayecto primitivo de la firma gala se había partido limpiamente en dos: la mitad pacífica para la P.S.N.C.; la mitad atlántica para la Générale.





EL VAPOR LIMARÍ EN VALPA-  
RAISO. ESTE FUE EL PRIMER  
BARCO NUEVO CONQUE LA  
SUDAMERICANA ENTABÓ AL  
MERCADO NAVIERO.

Acuerdos similares alejaron de Chile a la White Star y a la Compañía de Navegación Belga.



ESTATUA DE WHEELWRIGHT  
TAL COMO FUE ERIGIDA EN  
LA PLAZA DE LA ADUANA  
(VALPARAÍSO.)

Únicamente la Kosmos, germánica y subvencionada con generosidad por su gobierno, continuó sirviendo la costa chilena; disponía de seis naves el año 1873. Ese mismo año, la White Star y la firma belga tenían cuatro vapores cada una, y la Générale, tres. Ninguna hubiera podido hacer el peso

de la P.S.N.C. (56 barcos), ni siquiera el de la Sudamericana (10).

Con semejantes desarrollos, quedaron disponibles los mares de Chile, y el Pacífico en general, para una pugna titánica: la Sudamericana contra la Pacific Steam, conservando la Kosmos, intocado, su propio nicho.

Sólo tres enseñas —la cruz de San Andrés chilena, la jarretera y el león ingleses; el globo alemán— flamearían en las banderas de las naves que recorrieran la costa pacífica de Sudamérica.

La P.S.N.C. (cosas de los tiempos, quizás hoy mismo subsistentes, aunque más disimuladas) no paró en barras para destruir a su adversaria chilena. Calcó milimétricamente los itinerarios de ésta (así, la Pacific Steam no tenía viaje sin trasbordo con destino Panamá, pero lo establecería dos meses después de la Sudamericana). Rebajó tarifas hasta un 80%. Más capitalizada que su rival y pudiéndole oponer, en naves, una superioridad numérica de casi seis por una, la asfixiaría lenta pero inexorablemente. El correr del tiempo era cara de la P.S.N.C., no de la Sudamericana. Por ello, la empresa británica no rehuía escuchar las proposiciones chilenas. Con flemo y puntillo dignos de Su Majestad, el Agente General en Valparaíso recibía aquéllas y las enviaba al Gerente para la costa del Pacífico (El Callao); éste al Gerente General (Liverpool); y el Gerente General a su Directorio (también Liverpool). Añádase que el Directorio se reunía espaciadamente, que las comunicacio-



nes eran lentas y que la procrastinación inglesa solía ser deliberada, y nos explicaremos que se dilatara el eventual acuerdo P.S.N.C. /Sudamericana.

Esta comenzó a flaquear económicamente. No cabe atribuirlo en exclusiva a las malas artes de su rival. Desde luego, la P.S.N.C. era una empresa tan poderosa que no es irrazonable sostener que su triunfo sobre la Sudamericana se habría producido de todos modos, a la larga, y aun rigiendo entre ambas competidoras un escrupuloso *fair play* comercial. Quizás el mercado no admitía dos navieras grandes. Y debiendo ceder el paso una de ellas, no resultaba difícil predecir cuál sería la menor y más nueva.

De otra parte, se perfiló y luego arrojó la "depresión larga" —ya explicada—, disminuyendo crecientemente el movimiento comercial y, en consecuencia, la demanda de fletes. Otras bajas generadas también por el fenómeno recesivo —v. gr., la del carbón— beneficiaban a las navieras, pero fueron insuficientes para compensar el impacto de la caída en la demanda.

Para terminar, es probable que el empuje inicial de la Sudamericana fuese excesivo, no guardara relación con el mercado, ni con la fiera competencia que era de esperar, ni con los capitales reunidos. Los autores chilenos suelen alabar este dón de nuestra naviera, pero acometer una empresa sin los medios para realizarla es peligroso. Ni en política ni en negocios funciona el "voluntarismo", la sola decisión de triunfar.

Los balances semestrales empezaron a arrojar pérdidas:

|                   |   |                       |
|-------------------|---|-----------------------|
| Diciembre de 1873 | : | +46.025,20 pesos      |
| Junio de 1874     | : | -21.116,52 pesos      |
| Diciembre de 1874 | : | -134.050,80 pesos (*) |
| Junio de 1875     | : | 42.441,04 pesos       |
| Diciembre de 1875 | : | -40.427,02 pesos      |

(\*) Devido ya a dificultades la empresa fue liquidada en 1876.

En junio de 1876 hubo una modesta utilidad —9.727, 21 pesos— y el Directorio, entusiasta, veía ya como pasados los “peores tiempos” y que (aseguraba la Memoria) “no será difícil salvar esta útil Compañía”. Se especulaba, inclusive, con duplicar próximamente —de uno a dos— los viajes a Panamá.

Pero diciembre del mismo año fue un balde de agua fría: 499.135, 07 pesos de pérdida, todo un récord. La Memoria lo cargaba, derechamente, sobre las espaldas de la P.S.N.C.

En 1874 (segundo semestre) se suspendieron los dividendos. No volverían, largo tiempo. La cotización accionaria se desplomó a un diez por ciento del valor nominal.

La Sudamericana enfrentó la crisis procurando, sin éxito, completar los 3.000 millones de pesos de capital (desde los 2.200 millones que tenía a fines de 1876) —para cuyo fin hubo de emitir acciones privilegiadas—; disminuyendo gastos (incluso los de seguros; se “autoaseguró”, parcialmente, mediante la creación de un fondo especial); recurriendo al Fisco Chileno y, para terminar... cediendo ante las presiones de la P.S.N.C.

**LA SUBVENCIÓN FISCAL.** El 6 de agosto de 1874, se promulgó la ley que otorgaba a la Sudamericana una subvención de cien mil pesos anuales, por diez años y bajo las condiciones que siguen:

- Conducir gratis la correspondencia oficial o particular, de ida y de vuelta, entre todos los puertos que tocara, presentes o futuros.
- Conceder a los empleados, la tropa y la carga del Estado una rebaja del 50% en las tarifas; las altas autoridades y diplomáticos chilenos tendrían pasaje gratuito.

(Si la Sudamericana cruzase alguna vez el Atlántico, regirían igualmente para este trayecto los antedichos beneficios fiscales.)



- Aprovisionar a la Armada de carbón, por el precio de costo, en los puertos donde la empresa tuviera depósitos de dicho combustible.
- Realizar los viajes extraordinarios que el Estado solicitase, con buques no comprometidos en itinerarios de línea, y aun con los comprometidos si recibía un aviso previo de diez días.
- Poner los barcos y equipajes de la Compañía a disposición del Estado, en caso de guerra.

(Las compensaciones que se adeudaban en los eventos de viajes extraordinarios o guerra, se reglamentaban prolijamente, indicando que estas posibilidades no eran miradas como remotas.)

- Establecer la línea Valparaíso-Panamá en el plazo de cuarenta días, con un viaje mensual hasta el 15 de noviembre de 1874, y dos de allí hacia adelante, poniéndose dichos viajes en relación con los de alguna línea del Atlántico<sup>27</sup>.

- Someter al visto bueno gubernativo los itinerarios y tarifas de la Compañía, así como los planos de los buques por construir (para que fuesen funcionales al transporte de guerra.)

El año 1875, la acosada Sudamericana obtuvo, por ley, que el Gobierno le eximiera de viajar a Panamá (nunca lo había hecho más de una vez mensual, siendo dos —vimos— su obligación). En cambio, y sin nuevo pago, se le impuso el cabotaje hacia el sur, Valparaíso-Melipulli (anteriormente, sabemos, éste era una obligación subvencionada de la Pacific Steam). De todos modos, como hemos dicho, la empresa mantuvo algún tiempo, todavía, el funcionamiento de la línea Valparaíso-Panamá.

La subvención fue extendida otros diez años, con incremento (125.000 pesos anuales), por ley de 2 de enero de 1883.

Dicha ley repetía todas las obligaciones que hemos visto, impuestas a

la Sudamericana el año 1873, en términos iguales o muy similares.

Pero agregaba algunas regulaciones detalladas sobre:

- Correspondencia. Su objeto era coordinar el Servicio de Correos con la naviera, e impedir que ésta invadiese el monopolio legal de aquél.
- Los recorridos. Su finalidad fue asegurar que la Sudamericana cumpliera con las fechas de salida desde Valparaíso, los itinerarios, los puertos de escala, el tiempo gastado entre éstos, las horas de permanencia en ellos, etc. Un viaje culpablemente omitido significaba una multa de 3.000 pesos; tres en un año, permitían al Gobierno rescindir la concesión.

La ley de 1883, por fin, fijó ciertas líneas y frecuencias de trayecto obligatorias para la Sudamericana:

- Valparaíso a El Callao y puertos intermedios, semanal.
- Valparaíso a Constitución, semanal.
- Valparaíso a Puerto Montt/Melipulli e intermedios, quincenal.
- Canales de Chiloé: Huti/Quemche/Quicavi/Dalcahue/Puqueldón/Chonchi/Castro, y "uno o dos puntos más dentro del expresado itinerario que la práctica aconseje al Supremo Gobierno", semanal. Debería conectarse con los viajes Valparaíso/Melipulli.



EL REMOLCADOR MATAQUITO  
DE LA COMPAÑÍA SUDAME-  
RICANA, SURTO EN EL PUERTO  
DE VALPARAISO.

Las dos posireras líneas señaladas, ordenaba la ley, entrarían en funcionamiento regular el 10 de enero de 1884. Para la chilota, la empresa utilizaría los vapores "adecuados" de que dispusiera, sin perjuicio de "construir oponunamente... buques especiales"<sup>28</sup>.

Si estudiamos el conjunto de estas dos leyes (1873, 1883), tan parecidas, se ve claro el estrecho vínculo que ellas establecieron entre la Sudamericana y el Estado de Chile. La naviera devenía un organismo semioficial. En





la guerra, aquél tomaba su control absoluto. En la paz, la Sudamericana debía transportar funcionarios, tropa y carga del Estado por media tarifa, y gratis su correspondencia y la particular; debía asimismo hacer los viajes extraordinarios que el Gobierno le pidiera. La correspondencia privada pagaba al Correo —no a la naviera— la conducción marítima; la Sudamericana era en esto

un apéndice o prolongación del Correo. Itinerarios, tarifas, hasta la construcción de barcos para la empresa, necesitaban el pase del Gobierno. El cumplimiento de las fechas de salida, escalas, tiempos de viaje y permanencia, etc., se veía rigurosamente fiscalizado por las autoridades y el incumplimiento, objeto de multas.

**EL SALÓN DE SEÑORAS DEL  
LOA, UNO DE LOS SEIS VA-  
PORES QUE LA FLAMANTE  
COMPAÑÍA SUDAMERICANA  
MANDÓ CONSTRUIR.**

Todo lo anterior tomaba la forma de un contrato aprobado por ley... "contrato-ley", exigible ante la justicia.

Era un intervencionismo estatal muy avanzado, sorprendente si recordamos la época y su predominante pensamiento económico.

Aceptarlo debió ser sumamente amargo para los hombres de la Sudamericana... amargo pero inevitable si querían preservarla en existencia.

Desde otro ángulo, era una subvención "con nombre y apellido" y sin más carga que imponer ciertos itinerarios, y ciertos beneficios directos (los arriba visios) para el Estado. Ninguna exigencia de productividad, ningún vínculo entre lo que pagaba el Fisco por subvención, y las millas recorridas, el tonelaje en servicio, su modernidad, los buques mandados construir, etc. La Sudamericana podía cobrar sin progresar, y las ventajas que el contrato-ley le otorgaba eran una valla contra cualquier competencia nacional.

Todo ello motivó una continuada crítica, que desembocaría (apreciaremos) en la célebre polémica Mac Iver-Yáñez, comenzando el siglo XX. Las grandes potencias navieras, se recalca, no tenían estas subvenciones fijas para empresas determinadas... pagaban "primas", según tonelaje total, tonelaje construido, millas viajadas, etc., a quienquiera cumpliera —en estos respectos— los parámetros objetivos que la ley hubiera formulado. No eran despreciables tales reparos. Pero debe recordarse que, en el caso chileno, la subvención no perseguía estimular la libre competencia entre varias firmas nacionales, sino impedir que la única medianamente viable —más aun, la única que sobrevivía, de varias organizadas comenzando los años 70— fuese destruida por una rival foránea muchísimo más poderosa, y que no aplicaba a la navegación, por cierto, las caballerescas reglas boxísticas del marqués de Queensberry.

La subvención no buscaba, en su momento, el progreso ni la eficacia de la Sudamericana... buscaba su mera supervivencia.



Supervivencia que tenía para el Estado dos objetivos, uno económico solamente —impedir el monopolio de la *P.S.N.C.*—, pero otro de carácter más amplio, nacional.

Reflexionemos, por ejemplo, sobre lo que sigue. Sin subvención, seguramente la *Pacific Steam* hubiera absorbido a la *Sudamericana*, incorporando sus naves (siempre quiso y ofreció hacerlo). Seis años después, el estallido de la Guerra del Pacífico habría hallado a Chile desprovisto de transportes marítimos, y las existentes en poder de una firma inglesa, que no hubiese podido proporcionárselos sin infringir la neutralidad de su bandera.

El "PACTO DE TREGUA". Ni siquiera la subvención bastaba para equilibrar la pugna entre la *Sudamericana* y la *P.S.N.C.* (también subvencionada por nuestro país, recordemos).

Fue necesario que la firma chilena pasara por las horcas caudinas de "arreglarse" con su enemiga.

Ésta, no obstante, también había sufrido el doble efecto de la recesión mundial que comenzaba, y del dumping que iniciara contra sus distintos competidores en el Pacífico, la *Sudamericana* a la cabeza.

El ejercicio 1873/1874 de la *P.S.N.C.* arrojó una pérdida sustancial: 70.000 libras oro, que la historia oficiosa de la compañía británica atribuye a las dos causas mencionadas. Sobre la segunda, dice:

"Un factor que contribuyó a ese (mal) resultado, fue la política de fletar naves, no siempre con el propósito de atender las necesidades del comercio, sino a veces únicamente con el objeto de anular la competencia"<sup>29</sup>.

Hubo (1874) un cambio de Directorio por este preciso motivo. El nuevo Consejo impulsó, el mismo año, acordarse con la *Sudamericana* tocante a tarifas y reducción de barcos utilizados. Vale decir, procurar repartir entre

ambas navieras el monopolio de un mercado herido por la crisis, en el cual la libre competencia se juzgaba mortífera.

Sin duda la subvención fiscal otorgada a la empresa chilena el año 1873, reforzó esta benevolencia británica; el naufragio de la Sudamericana se alejaba indefinidamente.

No obstante, en un comienzo el acuerdo fue de alcance restringido y ambiguo, y corta duración: seis meses renovables.

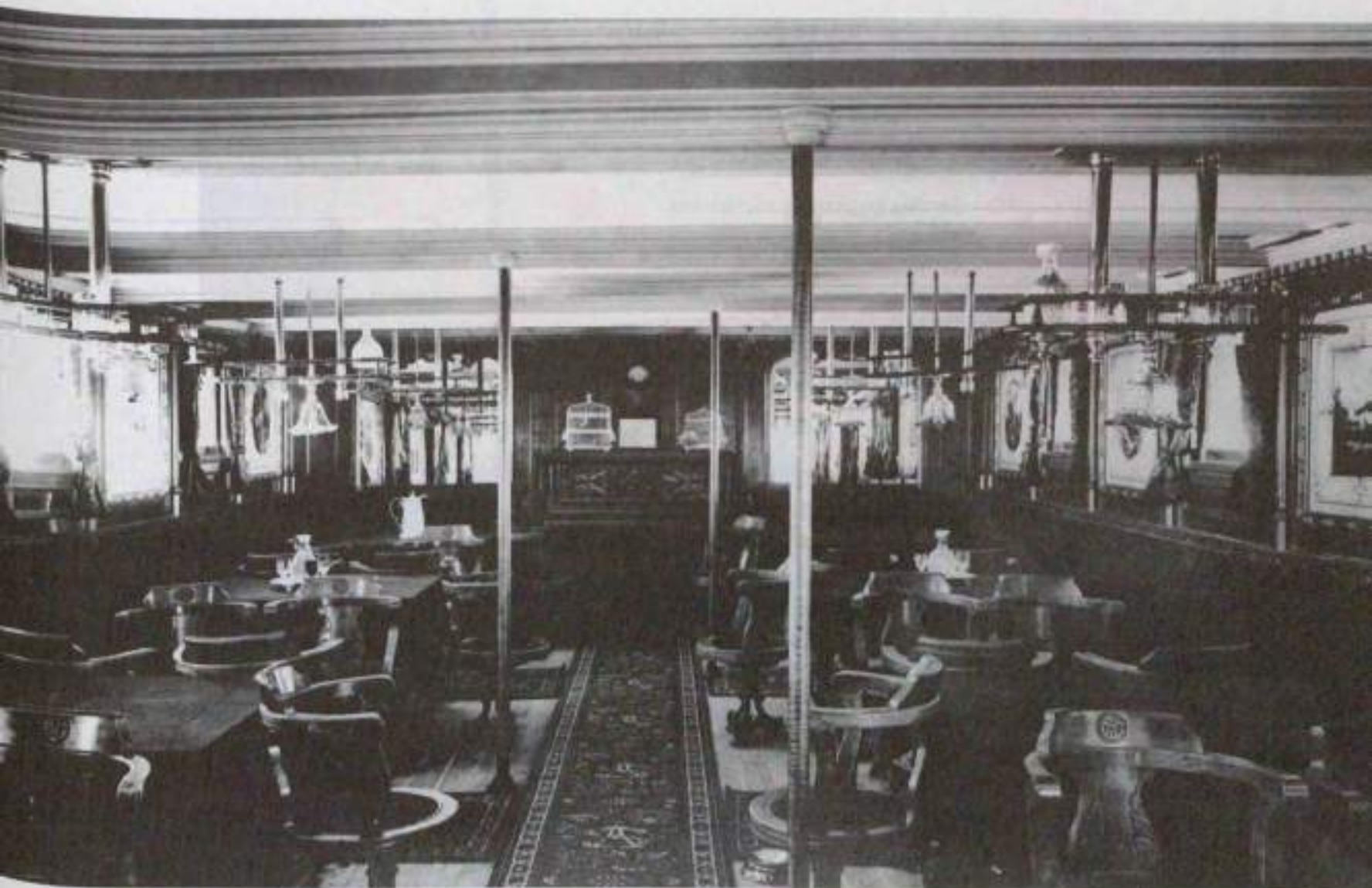
No bastó, ni siquiera agregada la subvención, para que se detuviera el rodar cuesta abajo de la Sudamericana. Acumularía una deuda de 1.300.000 pesos; principal acreedor era el Banco de A. Edwards.

A la postre (1877), se pactó un *modus vivendi* definitivo, por cinco años. La Sudamericana abandonaba sus rutas más allá de El Callao. En las otras, ambas firmas se repartirían los fletes: dos tercios para la británica, un tercio para la chilena. Habría un solo e idéntico tarifado, y fechas de salida de los itinerarios paralelos fijadas de común acuerdo. La P.S.N.C. prestaría algunos servicios, remunerados (exorbitantemente, alegaría después la parte chilena), a las navas de su rival. Los "barcos del Estrecho" británicos—que conectaban, según vimos, el Pacífico con Europa vía Magallanes—podrían hacer cabotaje de carga o pasajeros en nuestra costa, durante sus viajes regulares.

El globo del acuerdo significaba un monopolio compartido, llevándose los ingleses la proporción más sustanciosa del mismo.

Eje del convenio era que la Pacific Steam adquiría dos navas de la firma chilena, el *Lontué* y el *Amazonas*. La Sudamericana explicaba la venta aduciendo ser ellas innecesarias, dado que disminuía el servicio. Pero la verdad fue que, con el producto de la enajenación, la naviera chilena amortizó su inmenso pasivo, haciéndolo manejable. Salió del abismo financiero con los fondos del enemigo.





PARTE DEL COMEDOR PRIN-

CIPAL DEL VAPOR ITATA, OTRO

DE LOS PRIMEROS BARCOS

NUEVOS DE LA COMPAÑÍA

SUDAMERICANA.

**CONVENIOS Y SUBVENCIONES HASTA EL FINAL DEL SIGLO XIX.** La guerra de tantas había terminado, por el momento, sin vencedores ni vencidos absolutos. Pero los hombres de la Sudamericana quedaron con la sensación de haber perdido la libertad y el empuje... de que la P.S.N.C. los embridaba, y coartaba su posible expansión.

Por otra parte, y paradójicamente, el acuerdo de 1877 significó que nuestra naviera, y también su adversaria, se acostumbrasen a vivir fuera de la competencia... y le tomaran el gusto a semejante situación.

1877, 1878 y el primer semestre de 1879 fueron todavía balances de pérdidas para la Sudamericana:

|                         |                       |
|-------------------------|-----------------------|
| 30 de Junio de 1877     | -10.384,00 pesos      |
| 31 de Diciembre de 1877 | -243.464,00 pesos     |
| 30 de Junio de 1878     | -573.804,67 pesos (*) |
| 31 de Diciembre de 1878 | -386.594,33 pesos     |
| 30 de Junio de 1879     | -30.475,16 pesos      |

(\*) SUMA ADICIONALMENTE INCREMENTADA POR LA DIFERENCIA RELATIVA EN TRE EL VALOR CONTABLE, O DE LIBRO, DE LOS BARCOS VENDIDOS A LA P.S.N.C., Y EL PRECIO DE ESTA ENAJENACIÓN.

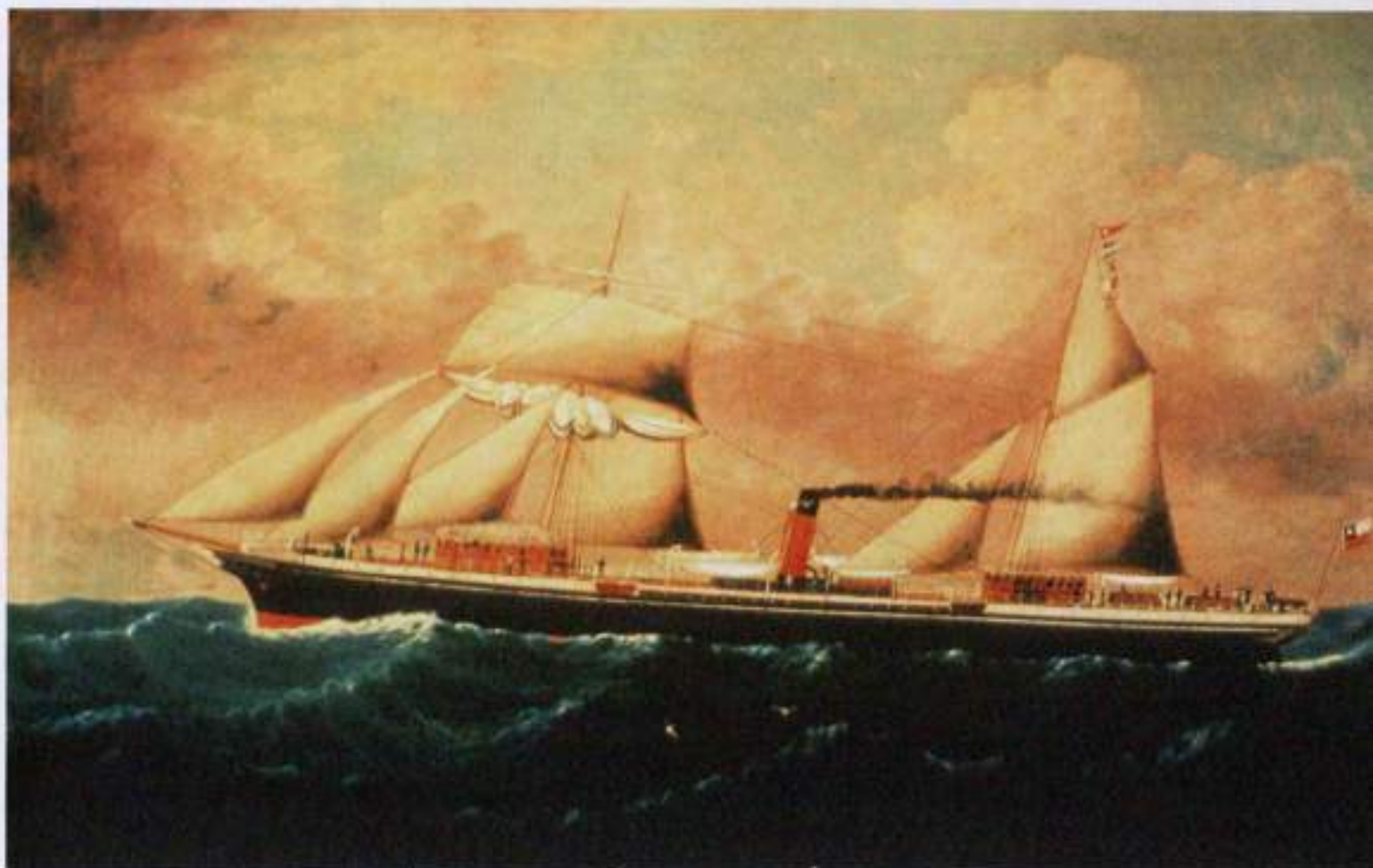
Pero luego las pérdidas se tomaron utilidades, volvieron los dividendos, incluso se acumularon fondos de reserva (un millón y pico de pesos al concluir 1887). Paralelamente se incorporaron nuevos barcos: hasta 1900, veinticinco vapores y nueve chatas. Algunas de estas naves —por supuesto—, como remplazo de otras que se daban de baja. Pero sólo cuatro de los vapores no eran enteramente nuevos.

El "arreglo" con el adversario, por consiguiente, rendía abundante fruto.

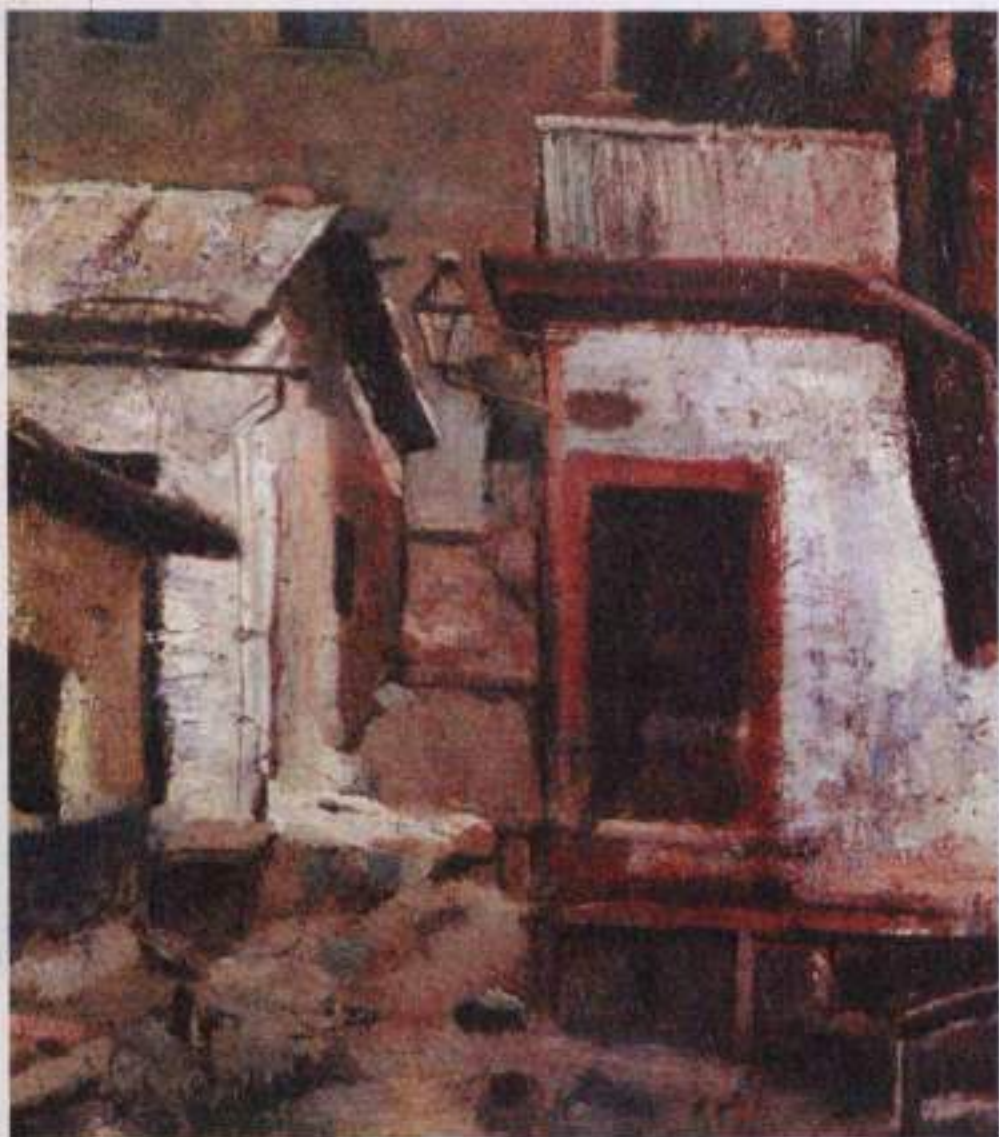
Pero cortaba las alas de la expansión...

Resultado de este doble enfoque —enfoque contradictorio, como muchas cosas humanas— fue que, cuando venciera el acuerdo inicial, el año 1882, la Sudamericana no buscarse desatar sus lazos con los ingleses, sino





EL COPIAPÓ, VAPOR SÍMBO-  
LO DE LA SUDAMERICANA,  
CONSTRUIDO EN 1879 Y  
PUESTO EN SERVICIO EL 1.º DE  
OCTUBRE DE 1872. (ÓLEO).

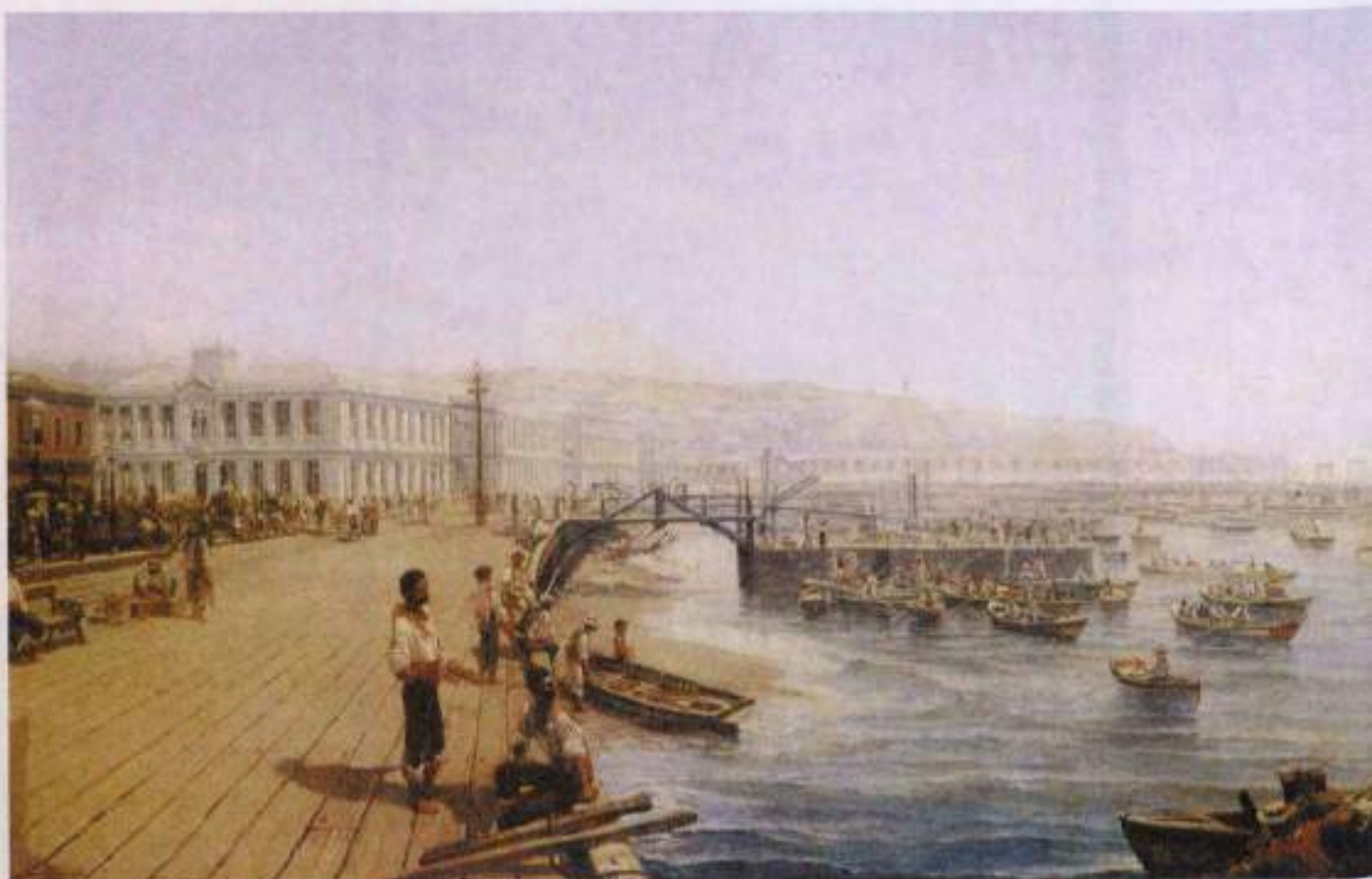


CERRO DE VALPARAISO. (HACIA 1899). (ÓLEO DE JUAN FRANCISCO GONZÁLEZ, 1861-1933. MUSEO NACIONAL DE BELLAS ARTES).





EL VAPOR LAJA, DE LA SUD-  
AMERICANA, CONSTRUIDO  
EN 1886 Y PUESTO EN SER-  
VICIO EL 18 DE AGOSTO DE  
1887. (ÓLEO).



MUELLE DE VALPARAÍSO.

(1882). (ÓLEO DE THOMAS

SOMERSCALES. MUSEO MU-

NICIPAL DE BELLAS ARTES

DE VALPARAÍSO).



mejorar su propia tajada del monopolio compartido. Lo obtuvo, en un segundo pacto de cinco años. La demanda de pasajes y fletes se repartió ahora por mitades. Los "buques del Estrecho" perdieron su autorización de cabotaje, salvo el de pasajeros. Disminuyeron los servicios que la P.S.N.C. prestaba a la Sudamericana, obligatoriamente para ésta, y la remuneración por aquellos que seguía dándole.

Pero el monopolio dual continuaría un quinquenio más. Y una frase del documento suscrito decía mucho sobre su intención: "Ninguna de las dos compañías entrará en arreglos... con otras... sin consultarse previamente"<sup>30</sup>.

El quinquenio de renovación fue de perro y gato. Según la Sudamericana, la P.S.N.C. atropellaba continuamente lo convenido. Y persistía en su enloquecedora costumbre de dejar sin respuesta los solemnes reclamos chilenos.

En 1886, la naviera nacional dio el preaviso de término que había establecido el pacto.

Simultáneamente, intentó crear un escenario económico-financiero que le permitiese volver a competir libremente con la firma británica.

Pero, dato muy significativo, dicho escenario favorable consistía en... una subvención adicional del Estado; sólo así, explicaba un peticionario de la Sudamericana al Gobierno, el año 1887, podría sacudirse las "onerosas y humillantes condiciones" del convenio con la Pacific Steam.

Se consiguió, apreciáremos luego, la subvención adicional... pero el contrato P.S.N.C./Sudamericana de 1882 siguió rigiendo hasta 1890. Provisoriamente, es cierto, y por sucesivos períodos de corto aliento (seis meses cada uno). Mas resultó claro que las condiciones "onerosas y humillantes" no lo eran tanto, parece, si corría la subvención adicional. El año 1890, los ingleses rechazaron continuar en un amarre tan precario —el mismo que ellos



EDIFICIO DE LA ADUANA EN  
EL PUERTO DE ARICA (1889).

impusieran a la Sudamericana entre 1874 y 1877, cuando la naviera chilena estaba por las cuerdas— y el convenio terminó.

Durante un trienio, Sudamericana y P.S.N.C. gustaron las mieles de la libre competencia. Pero el año 1893 volvieron a pactar, repartiéndose el mercado 50% / 50%. Fue el llamado "Contrato del Pacífico", que asimismo originó dificultades entre los socios (los ingleses sostenían que la división por mitades no se aplicaba a la carga Panamá/Guayaquil, la cual sería suya exclusivamente). Se reemplazó su texto en 1900.

Veamos ahora el decurso de la subvención. El año 1888 —en parte, suponemos, oyendo el petitorio de los "humillados" accionistas de la Sudamericana— ésta fue beneficiada con la suma adicional que solicitaba para librarse de la Pacific Steam... aunque en el hecho seguiría unida a ella.

Dicha suma fue de 100.000 pesos anuales, los dos primeros años, y de 75.000 pesos cada uno de los cinco siguientes. La asignación suplementaria, pues, duraría en total siete años. De este modo, expirarían juntas las dos subvenciones, la de 1883 (principal) y la de 1888 (complementaria).

La ley añadió un nuevo obsequio fiscal para la Sudamericana: el vapor *Amazonas*, cuyo dominio pasaba de la Armada a la empresa. Era el propio y ya anticuado barco de ese nombre que la sociedad había vendido a la P.S.N.C., el año 1877, forzada por las dificultades económicas, y que los ingleses transfirieron después al Estado, durante la Guerra del Pacífico.

En compensación de todo lo que precede, la naviera se obligaba (y así lo cumpliría) a la inmediata apertura de las nuevas líneas siguientes:

- Callao/Panamá, bimensual, tocando Salaverrí, Pacasmayo, Etén, Payta y Guayaquil, por lo menos.
- Empalmar la ruta anterior y las que actualmente tuviera entre Valparaíso y el Sur.





● Coordinar el nuevo itinerario con las líneas trasatlánticas, fueren éstas vía Panamá o vía Estrecho.

● Colocar un vapor de 300 toneladas para la navegación del río Imperial. Haría un viaje por semana hasta Carahue, conectado a las líneas de cabotaje austral ya establecidas.

Pero la ley de 1888 es innovadora en cuanto, por primera vez, la subvención va amarrada a exigencias de *calidad*. Efectivamente, la Sudamericana se obliga a:

● Mandar construir de inmediato un nuevo barco de "primera clase", aproximadamente 1.500 toneladas, y velocidad 16 millas hora.

En vez del barco prometido, serán dos —el *Imperial* y el *Aconcagua*—, desplazando cada uno 2.700 toneladas gruesas.

PARTE DE UNA DE LAS CUBIERTAS PARA PASEO DE LOS PASAJEROS DEL VAPOR AMAZONAS, CONSTRUIDO EN 1874.

- La "mejora del servicio general de su flote", hasta que sus principales vapores alcanzaran las características y andar de los barcos nuevos, recién referidos, "con arreglo a los nuevos sistemas"<sup>31</sup>.

Los "nuevos sistemas" tenían ya dos décadas y se basaban, esencialmente, en un perfeccionado uso del vapor, a través de la máquina compuesta, alta/baja presión. Ella ahorraba combustible, lo cual hacía económicos los cruceros largos, e innecesario el gasto, muy subido, de habilitar depósitos de carbón a lo largo de los itinerarios.

- Mantener, por buque, mínimo un oficial y los tres cuartos del equipaje, de nacionalidad chilena.
- Mantener un capital no inferior a 3.000.000 de pesos. Esta exigencia quedará cumplida con creces, pero sólo en 1892, cuando la empresa capitalice 1.000.000 de pesos que tenía en fondos de reserva.

Reproducía la ley, finalmente, los ya conocidos beneficios compensatorios para el Estado, los mismos de 1883, sumándoles pequeños agregados. Además, aprovechando la experiencia reciente —el conflicto con Perú y Bolivia, cuya repercusión sobre la Sudamericana analizaremos luego—, regulaba el uso militar de las navés. Todos los gastos, salvo el combustible, correspondían a la empresa, y el Estado aportaría sólo el carbón y un arriendo mensual, fijo: diecinueve chelines por tonelada efectiva de carga.

Las dos subvenciones —1883, 1888— expiraron juntas, según anticipamos, el año 1894. Ya entonces el Gobierno y el Congreso discutían un nuevo tipo de estímulo a la navegación, como nos dirá el capítulo que sigue. Mas la Sudamericana, mientras se definía aquel estímulo, siguió subvencionada a través del presupuesto fiscal, año a año: o sea, de un modo relativamente importante pero precario.



No acabaría aquí la historia de las subvenciones, ni de los convenios y tempestuosas relaciones entre la Sudamericana y la P.S.N.C. Volveremos sobre el punto cuando hablemos del siglo XX. Pero parece inconcuso que la Sudamericana —viviendo desde fines de los 70 una situación económica mucho más sólida— se sentía, sin embargo, cómoda en el monopolio compartido con su eterna adversaria, e incómoda disputándole libremente el negocio naviero del Pacífico. Composición de lugar que, especialmente tratándose de una empresa subvencionada, abría ancho espacio a las críticas. El monopolio dual (incluso con predominio de la P.S.N.C.) y la subvención nominativa y sin exigencias de eficacia ni de progreso para la Sudamericana, habían sido justificadas y hasta indispensables cuando la alternativa era el monopolio exclusivo de la Pacific Steam y la desaparición de la empresa chilena. Mas no era ése el panorama del 1900.

## LA GUERRA DEL PACÍFICO

**E**n este conflicto, el mar fue fundamental. Una primera etapa (1879), entre el combate de Iquique (mayo) y el de Angamos (octubre), sirvió para definir supremacía naval, y la protagonizaron esencialmente las embarcaciones de guerra peruanas y chilenas. Pero ya dentro de esta etapa, y todavía en mayor grado cuando el objetivo fue invadir el territorio peruano —las campañas de Tacna y Arica y de Lima (1880)—, la logística bélica requirió trasladar, vía marítima, por largas distancias, miles de soldados y su caballería, armamentos, municiones, víveres y demás pertrechos guerreros. Aquí operaría en gran escala el transporte marítimo.

Los contratos del Estado con la Sudamericana lo tenían contemplado.

sabemos (probablemente visando una hipotética guerra con Argentina, que se preveía, y no con el Perú y Bolivia, enfrentamiento este último que no figuraba en nuestra agenda de guerra).

Conforme a esos contratos, el Estado se hizo cargo de ocho naves de transporte que poseía la Sudamericana, con sus oficialidades y tripulaciones, embarcando en cada una un capitán de fragata o de corbeta. Este asumía el mando sólo si el barco encaraba una emergencia de combate, con la excepción de los dos "cruceiros" que veremos.

La empresa dejó así —en general— de transportar mercaderías o pasajeros civiles, por la duración íntegra de las operaciones propiamente militares.

La "recluta" de naves prescindió del *Bío Bío* y del *Maipú*, cuya vejez o deterioro los había reducido a simples pontones. En el primero, sin embargo, funcionaba la maestranza de la Sudamericana, reparando y manteniendo sus barcos; siguió con ese cometido durante el conflicto.

De los restantes buques, sólo fueron armados el *Copiapó* y el *Loa*, con cañones de campaña, pues sus cubiertas no resistían mayor peso. Se les calificó de "cruceiros", quizás con algo de optimismo, y la Armada tuvo su control absoluto.

Quedaron sin armillarse, luego, el *Paquete del Maule*, el *Huanay*, el *Lirio*, el *Lamar*, el *Copiapó*, el *Rímac*, el *Itata* y el *Loa*. Los dos primeros serían devueltos finalizando 1879, para servir el cabotaje a —respectivamente— Constitución y Valdivia, puntos que habían quedado completamente sin servicio marítimo.

En prácticamente todos los traslados de fuerzas militares y desembarcos de la guerra, hallaremos naves de la Sudamericana.

Un cuadro-resumen de Luis Uribe arroja, como conclusión, que ellas transportaron —a lo largo del conflicto— casi 150.000 soldados.





UNA DE LAS CUBIERTAS DEL  
ITATA, VAPOR DE LA COMPAÑÍA  
SUDAMERICANA, QUE INGRESÓ  
AL SERVICIO EN 1873.

Algunas pasarían a la historia por hechos individuales.

Ejemplo: el *La Mar* (o *Lamar*), que apoyaba el bloqueo de Iquique por la *Esmeralda* y la *Couadonga*. Al triunfar en la rada los barcos enemigos —el *Hudscar* y la *Independencia*—, la madrugada del 21 de mayo de 1879, el transporte izó bandera norteamericana ("la bandera de Yanquilandia"<sup>49</sup>, escribía un tostigo) para despistarlos. Luego recibió instrucciones de Prat: que huyera con rumbo sur; así lo hizo. Le tocaría dar las primeras noticias del combate, cuando entrase a Antofagasta, la tarde del 22 de mayo. Pero no sabía su desenlace, y nadie pudo presumir sino el que parecía lógico...: derrota y rendición o hundimiento de las débiles naves chilenas, a manos de sus poderosas rivales. Fueron cuarenta y ocho horas de dolor y desesperanza, hasta que la *Couadonga*, entrando a Tocopilla, cablegrafara el verdadero, increíble resultado del enfrentamiento habido en Iquique.

(El *Lamar* naufragó misteriosamente el año 1880, haciendo el trayecto Coronel/Valparaíso y poco después de cruzar ante la boca del Maule. Nadie sobrevivió, ni jamás se recuperaron cadáveres, ni restos de la nave.)

Una segunda nave de la Sudamericana que grabó su nombre en la Historia, fue el transporte *Rimac*.

Su debut bélico sería honrosísimo: remolcar una exhausta *Coxadonga*, perseguida por el *Huáscar* tras el combate de Iquique, hasta dejarla sana (relativamente) y salva en Antofagasta. Mientras tanto el *Itata*, también barco de la Sudamericana, distraía al monitor peruano, huyendo de él para que lo persiguiese.

Llegó luego julio de 1879. Conducía el *Rimac* al Escuadrón o Regimiento de Carabineros de Yungay, recién organizado, desde Valparaíso y teniendo como destino Antofagasta. Lo acompañaba el *Paquete del Maule*; éste iba bordeando la costa, el *Rimac* —paralelo— navegaba algunas millas mar adentro.

El *Huáscar* y su comandante, Miguel Grau, supieron en Caldera de este viaje, por un capitán de la P.S.N.C., cuyo barco venía del Sur. El oficial de marras, se dice, quiso ayudar a los peruanos, pero soslayando el infringir abiertamente la neutralidad británica. Entregó a Grau, pues —sin decirle palabra—, un ejemplar del periódico copiapino *El Atacama*, con la información textual que sigue:

"Valparaíso, 21 de Julio, 7.15 P. M. Hoy se embarcaron 240 hombres del Regimiento de Carabineros de Yungay"<sup>33</sup>.

(En ese entonces, era para nosotros artículo de fe que la P.S.N.C. y sus oficiales favorecían la causa Perú-boliviana. La sigla misma fue relacionada con cuatro capitanes de la Pacific Steam, notoriamente pro aliados: Pette, Steadman, Naoden y Cross. Pero Gran Bretaña estuvo, en conjunto, más bien



con nosotros que con nuestros enemigos. Estados Unidos siempre creyó, absurdamente, que el Imperio hacía la guerra contra Perú y Bolivia a través de Chile.)

Con el precioso dato de El Atacama, Miguel Grau calculó inmediatamente el día y hora aproximados en que el barco o convoy chileno llegaría a Antofagasta, y forzó máquina para interceptarlo. Lo secundaba la fragata *Unión*.

Las autoridades chilenas conocían, por su parte, la presencia del *Hudscar* y la *Unión* en la zona, pero una serie de malentendidos y torpezas impidió que el blindado *Cochrane*, proveniente de Tocopilla, o algún otro buque de la escuadra nacional, auxiliase a los transportes amenazados.

A bordo del *Rinoc*, el comandante del Regimiento, teniente coronel Manuel Bulnes, experimentaba en carne propia los problemas derivados del convenio entre la Sudamericana y el Gobierno.

El capitán de la nave, Pedro Lathrup o Lautrup, era alemán, y extranjero la mayoría del equipaje.

Conforme decía el convenio, el capitán no reportaba a ningún jefe militar o naval que estuviera a bordo, salvo que se planificara un enfrentamiento inminente con el enemigo.

Bulnes le pidió que aumentase el andar, y el oficial germano se negó, invocando diversos motivos o pretextos. De haber aceptado la sugerencia, el *Rinoc* posiblemente no se hubiera perdido.

Señaló Manuel Bulnes en su parte oficial:

"No tenía (yo)... autoridad alguna a bordo, no conocía al personal de empleados, y no sabía cuáles eran los términos del contrato celebrado entre el Supremo Gobierno y la Compañía Sudamericana de Vapores... Interrogado el comandante (de marra, Ignacio Luis) Gana, representante del Gobierno, me informó... que ninguna atribución nos era concedida durante la nave-

gación; que ello era de facultad exclusiva de la Compañía Sudamericana y del capitán que la representaba, y por fin que sólo en caso de ataque y si nuestro de guerra le correspondía a él (Gana) dar órdenes y tomar el mando”.

El *Rimac* halló al enemigo el 23 de julio, en la boca de la bahía de Antofagasta. Era la *Unión*, que lo persiguió cañoneándolo.

El capitán Lautrup entregó el mando a Gana. “Cambiado el jefe, la marinería, en su gran mayoría extranjera, se precipitó a la cantina, queriendo derribar las puertas”; los carabineros debieron poner orden<sup>24</sup>.

Buñes intentó echar la caballada al mar, pero lo disuadieron; podían los animales enredarse con las hélices del barco, inmovilizándolo o quizás hundiéndolo.

En esto surgió el *Huáscar*, por la proa del transporte, haciéndole así mismo fuego. El *Rimac*, encajonado, tuvo que rendirse. Con su rica presa de oficiales, soldados, caballos y pertrechos —sin contar la nave misma—, fue conducido a Arica. Manuel Buñes logró destruir la correspondencia, papeles oficiales o confidentiales, etc. que portaba la nave... pero únicamente parte de ellos. Hacia adelante, y por un largo tiempo, quienes

dirigían la guerra del lado chileno estuvieron en la incertidumbre sobre el conocimiento que el enemigo pudiese tener de nuestros planes bélicos.

El *Paquete del Maule*, inadvertido, hallaría refugio en Antofagasta.

La captura del *Rimac* provocó aquí un estallido de indignación colectiva. Renunciaron el Ministro de la Guerra, general Basilio Urrutia (previamente agredido de palabra y hecho por una turba); el Comandante General de Marina, Eulogio Altamirano, y el gabinete completo. Lo reemplazó un ministro que acudía a la vez, como ministro del Interior, el voluntarioso y





activo Domingo Santa María. Quedaba pavimentado el camino para remover al jefe de la escuadra, almirante Juan Williams (renunciaría en agosto).

De Arica, pasó el *Rímac* a El Callao; allí entró como el prisionero de un triunfo romano, flameando en el tope de su palo mayor la bandera peruana y, bajo ella, la chilena... inventida.

Comenzaba 1881 y concluía la guerra en forma, cuando los peruanos vararon e incendiaron el *Rímac*, para impedir que Chile lo utilizara. "Resucitaria" dos años después, reflotado y vendido en pública subasta por el Gobierno de Lima. La Sudamericana se lo adjudicó mediante un "palo blanco",... nada menos que la P.S.N.C. Reacondicionado aquí y rebautizado *Lautaro*, protagonizaría, veremos, nuevas aventuras.

El *Loa*, llamante crucero hechizo, con su artillería liviana, tuvo audaz vida y trágica muerte en la Guerra del Pacífico.

Capitaneándolo Condell, escolta el trayecto Punta Arenas/Valparaíso de un mercante europeo, el *Gleneg*, que nos trae valioso cargamento de armas (cañones Krupp, fusiles Grass, municiones). Se teme que el enemigo haya sabido del viaje por los papeles del *Rímac*. Y efectivamente la Unión peruana intenta una interceptación en Punta Arenas, pero con atraso: el *Gleneg* ya no está ahí, navega hacia el norte.

Comandado por Francisco Javier Molinas, participa el *Loa* en la trampa o red tendida para cazar al *Hudscar* ante Mejillones, y que origina el combate de Angamos y el fin del monitor peruano (octubre de 1879). Es el *Loa* el que primero avista y avisa los "hurnos al sur", delatores de la presencia de los buques enemigos. Y mientras *Blanco* y *Cochrane* se abalanzan sobre el *Hudscar*, el *O'Higgins* y el *Loa* van tras la Unión, la cual se separa del monitor y se retira con rumbo norte.

PAG. 120. MEDALLA CONMEMORATIVA DEL COMBATE NAVAL DE IQUIQUE.

El *Loa*, mostrando inaudito arrojo, y muy adelantado respecto de su pareja, llega a distar dos mil metros de la nave peruana. Le hace cinco disparos, empleando el cañón de proa. El enemigo no responde; tampoco se da vuelta para acometer. De hacerlo, el transporte chileno resultaría destrozado, pues el *O'Higgins*, de más lento andar, se halla alejado unos ocho kilómetros de su compañero.

El 6 de junio de 1880, mientras el Ejército Chileno asalta la ciudad y morro de Arica, el *Loa* estrena un nuevo cañón de proa, un Armstrong, liderando la flotilla nacional que bombardea el puerto ariqueño.

Se hundió el *Loa* frente a El Callao, víctima de una hábil emboscada peruana (julio de 1880).

Avistó, efectivamente, una balandra que desplegaba todo su velamen, aparentemente abandonada por causa de la presencia chilena, y con unos tentadores bultos de carga a la vista. El comandante del *Loa*, capitán Juan Guillermo Peña, envió un bote por ella, que la trajo hasta el costado de la nave nacional. Fue revisada buscando explosivos, sin hallarlos. Entonces Peña dispuso "aclamar" la balandra, es decir, izar su cargamento. El último bulto —que se conectaba disimuladísimo a una máquina infernal de dinamita— estalló con terrible fuerza, tan pronto alzado. Cinco minutos después el *Loa* estaría en el fondo del mar, y 118 de sus 181 tripulantes habrían muerto. Entre ellos, el capitán Peña: la explosión lo dejó casi desnudo, "la cara cubierta de sangre y una oreja desprendida". "Se negó terminantemente" a dejar el barco, relataría un testigo<sup>45</sup>.

Que se preparaba un atentado así, era sabido por el Gobierno desde junio. Lo comunicó al jefe de la escuadra, almirante Galvarino Riveros, por sobre cerrado y secreto que le llevaría... el mismo Juan Guillermo Peña, en un viaje del *Loa* entre la zona Tacna/Arica y El Callao.



— Todavía se discute si Riveros hizo o no circular la alerta llegada de Santiago, entre las naves de la flota chilena que bloqueaba El Callao.

— Si lo hizo, no fue con la alarma ni la urgencia necesarias. Pues corridos apenas dos meses (septiembre), ante Charicay, una trampa similar —esta vez, elegante canoa pintada de blanco, con sus broncees refulgentes— hundió en tres minutos a la vieja y gloriosa *Covadonga*. Noventa personas murieron, comprendido el comandante, capitán Pablo de Ferrari.

— Los episodios del *Loa* y la *Covadonga* tuvieron consecuencias históricas, más allá de su propia importancia.

— La Armada se había mostrado indolente; el Gobierno estaba irritado; *sotto voce*, se responsabilizaba de ambas catástrofes (ya adelantamos a Riveros.

— El jefe de la *O'Higgins*, capitán Jorge Montt —de licencia en Santiago— confirmaría aquel rumor a las autoridades capitales, de entera buena fe y sin ninguna intención torcida (era un hombre transparente e íntegro). Pero Riveros lo supo casi de inmediato, y —regresando Montt a El Callao— tuvo con él una reyera épica. Lo llamó (dice la leyenda naval) "chismoso del carajo"<sup>26</sup>; la respuesta de don Jorge habría sido una bofetada al rostro.

— Riveros, por este choque, rompió la carrera de Montt: no participaría don Jorge de las glorias navales que sus compañeros de la Escuela, el "curso de los héroes", cosecharon tan abundantemente. Se afirma, incluso, que estuvo preso en un pontón por disponerlo así el Almirante.

— Ello explica que, cuando se desatara la Guerra Civil, un marino tan espectacular vegetase en un puesto burocrático de Valparaíso, desconocido, sin mando de barco ni tropa, desaprovechadas sus dotes, su experiencia, su innata condición de jefe. Allí lo fueron a buscar los revolucionarios del 91, para que alzase la Escuadra contra Balmaceda.

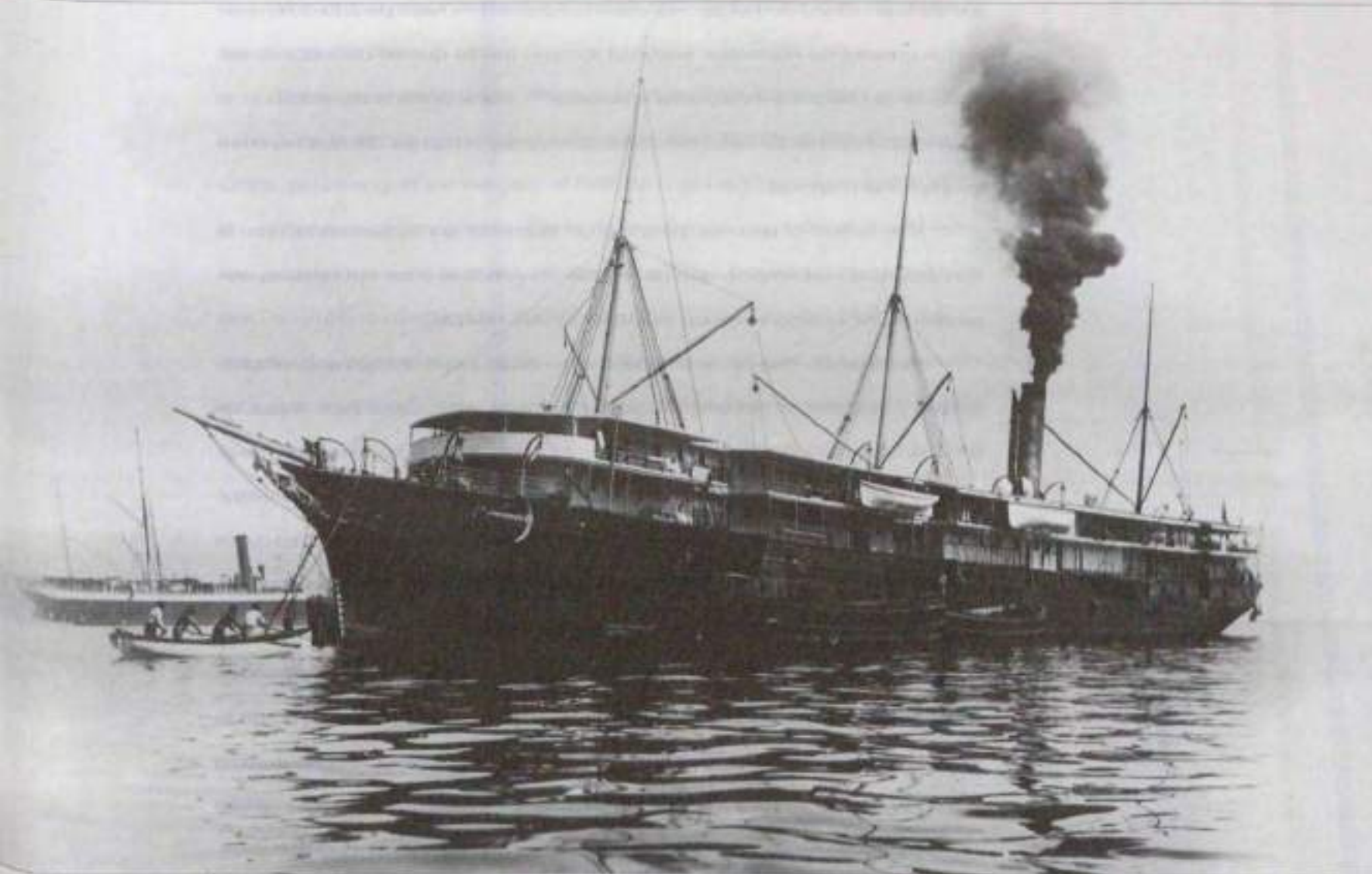
Mayo de 1881: terminada virtualmente la parte militar de la guerra, la Sudamericana normaliza sus viajes comerciales. Agosto: reanuda el itinerario a El Callao. El mismo 1881, encarga a Gran Bretaña tres nuevos barcos: el *Laja*, el *Cachapoal* y el *Maipú*. En 1882, ya se construye un cuarto barco, el *Mápocho*, y se reacondiciona el *Rímac* (ahora *Lautaro*). Para 1883, la Sudamericana exhibirá tres itinerarios: Valparaíso/Callao, Valparaíso/Valdivia, Valparaíso/Constitución/Truncao. Al año siguiente, navegará por los canales chiloies con el *Limarí*, y después con dos barcos especialmente comisionados y aptos para esa ruta: el *Longaui* y el *Padeto*. Adelantando los años 80, reabrirá la ruta panameña, establecerá servicio regular hacia los puertos ecuatorianos, e incluso la bandera de la Sudamericana flameará en San Francisco. La década de la Guerra del Pacífico será, para la sociedad, un tiempo de explosivo empuje y crecimiento. Volveremos sobre el tema.

¿Benefició la Guerra del Pacífico a la Compañía Sudamericana de Vapores?

Muchos lo pensaron... y algunos lo dijeron. Luis Uribe, v. gr., para quien la sociedad naviera se habría hallado al borde de la insolvencia cuando aquel conflicto le abrió una puerta de salvación: "Por fortuna, diremos para la Compañía Sudamericana, estalló la Guerra del Pacífico..."<sup>17</sup>. O Carlos Walker: afirmaba que, antes de la guerra, la acción de la Sudamericana valía 50 pesos, y que tan pronto comenzaron las hostilidades, dicho valor se decuplicó. Tampoco cabe negar que los balances de la firma salieron del "rojo" —al cual no volverían por más de cuarenta años— precisamente en el segundo semestre de 1879.

Si hubo ese aprovechamiento, no provino de ninguna maniobra que realizara la empresa, sino de aplicar los contratos que el Estado le había impuesto con anterioridad, sin ninguna presión de urgencia ni emergencia. Por el uso de las naves, debía pagarse a la Sudamericana "la ganancia que,





EL VAPOR MAPOCHO (1883-1954).

GEMELO DEL VAPOR MAIPO.

atendida la calidad del buque —decía el contrato-ley—, haya podido obtenerse en circunstancias normales, según el término medio que se deduzca de los libros de la Compañía en épocas ordinarias”<sup>38</sup>. Por la pérdida de una nave, el Estado abonaría su precio. Peritos o árbitros resolverían las diferencias entre las partes al respecto.

Y si existió el aprovechamiento de la guerra por la Sudamericana, la contrapartida —el empleo que dio el país en conflicto a las naves de la empresa— tuvo, hemos visto, un incalculable valor militar.

Finalmente, si la naviera chilena ganó esta fuente de ingresos remunerativos y seguros, simultáneamente perdió otros, muy suculentos. Pues los años de guerra significaron un enorme desarrollo del cabotaje hacia el norte, tanto al antiguo como al que Chile iba conquistando. Por eso creció aceleradamente el registro de tonelaje “nacional”, quintuplicándose entre 1880 (10.618 toneladas) y 1883 (53.071 toneladas). Según Véliz, el 90% de estas nuevas naves correspondía al cabotaje septentrional. Mas desde 1884-1885, éste cayó en decadencia y el tonelaje registrado en Chile bajó correlativa e inexorablemente, hasta alcanzar las 20.000 toneladas. La Sudamericana no pudo así aprovechar, de un modo pleno, el breve pero sensacional florecimiento del cabotaje nortino, pues sus embarcaciones, en parte considerable de ese corto y preciso momento, estaban destinadas a la guerra.

## LA GUERRA CIVIL

La Revolución de 1891, paradójicamente, significó para la Sudamericana y sus directivos mucho mayores problemas que el conflicto del Pacífico.

Las razones de esto fueron fundamentalmente tres.



Primero, la importancia que revestía, para ambos bandos, disponer de transporte marítimo.

Pensemos que, cuando cristalizó la situación político-militar entre ellos, lo hizo en la forma de un perfecto empate. Balmaceda dominaba el Norte Chico, el centro y el sur del país; el Ejército le era adicto y no se había dividido; el Gobierno apenas tenía —pero tenía— fuerza naval digna de ese nombre; sacaba tropa de la masa campesina y había perdido la renta salitrera, pero en el corto plazo podía “crear” —imprimir— el dinero que necesitara. La Revolución, por su lado, controlaba totalmente la Armada, el Océano Pacífico y el Norte Grande, con el salitre y los enormes ingresos que éste proporcionaba; su ejército era improvisado y deficitario de armamento y oficialidad; y potencialmente poseía una tropa inmejorable: el obrero del salitre.

Para definir por la fuerza el empate, cualquiera de los bandos debería ir en busca del otro, a su territorio. Y ello, por mar, no cabía solución distinta, considerando el vasto e inhóspito desierto existente entre los dos sectores. Como Balmaceda sumaba cero respecto de lo marítimo, sería la Revolución la que viajara; el Presidente no podría impedirle navegar ni desembarcar, pero sí podría aguardarla y, eventualmente, derrotarla en tierra. Ahora bien, semejante operativo revolucionario necesitaba, de partida, transportes marítimos a vapor. Y la Sudamericana monopolizaba éstos, pues ni balmacedistas ni “constitucionales” requisarían barcos extranjeros; era un lujo políticamente fuera de su alcance.

Éste fue el primer motivo de los sinsabores que sufrió la empresa que historiamos durante la Guerra Civil: su vital importancia para el desenlace de aquélla.

El segundo, su contrato-ley: éste, sabemos, autorizaba que el Gobierno utilizara los barcos de la sociedad. Ella no podía discutirle a Balmaceda el

carácter de autoridad legal (hubiera sido suicida) ni, consecuentemente, el derecho a invocar el contrato. Mas, tomado un barco por los balmacedistas, arriesgaba el ataque revolucionario y el peligro de destrucción o daño consiguiente. ¿Y quién impediría esa toma, si los sublevados dominaban el mar?

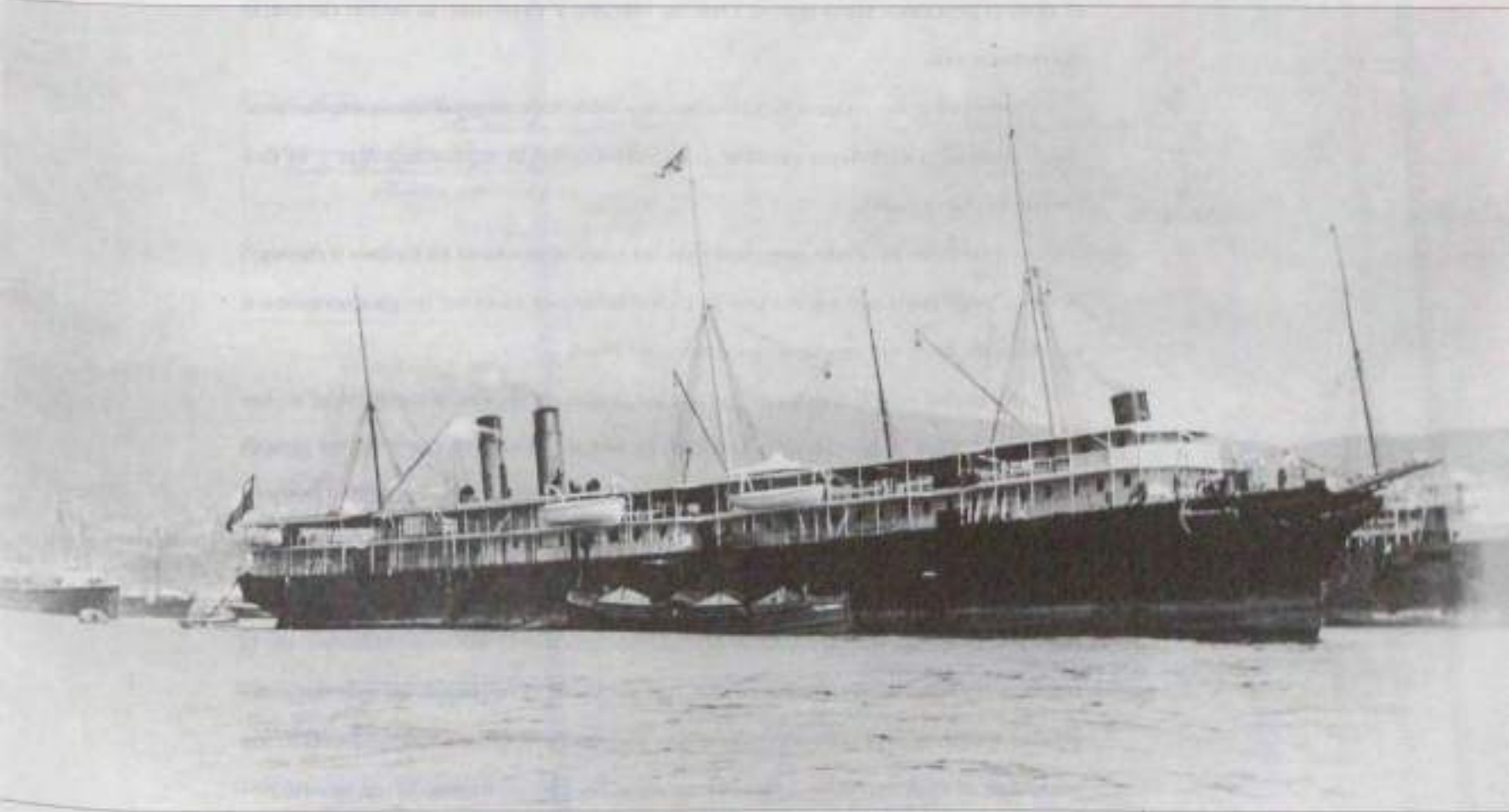
Y el tercer motivo: el Gobierno desconfiaba de la Sudamericana y de sus accionistas, directores y ejecutivos. Los suponía secretamente pro-Revolución. Es probable que no se equivocara demasiado. Pues en Valparaíso —centro de la empresa—, el sector alto de la sociedad y de la economía, y los extranjeros, es decir, el mundo de los negocios, fueron endureciendo progresivamente una postura antibalmacedista. La Sudamericana, a mayor abundamiento, tenía mucha relación con el Banco de A. Edwards. Cuyo dueño, el segundo Agustín, y su cuñado y hombre de confianza, Agustín Ross (ambos, naturalmente, fuera de Chile), eran claves en el financiamiento de la Revolución. Ross como particular, además, estaba estrechamente vinculado con la Sudamericana.

Tan luego se produjo el alzamiento naval, la escuadra revolucionaria comenzó a apoderarse sistemáticamente de los transportes propiedad de la empresa. El 9 de enero de 1891 capturaba el *Acconagua*; el 10, el *Amazonas*; el 11, el *Bío Bío*; el 13, el *Cachapoal*; el 14, el *Huanay*; el 15, el *Itata*; el 20 el *Copiapó*; el 27, el *Maule*...

Para el Gobierno quedaron sólo el *Imperial* y el *Longaco*.

Los balmacedistas creyeron ver complicidad de la Sudamericana en la seguidilla de capturas. Suspendieron la subvención y dejaron de pagar cuantías que el Estado adeudaba a la firma. Artificialmente, señalaba el Directorio, se había creado una "mala atmósfera" en torno de la sociedad. Decidió que el Gerente y dos directores se juntaran con Balmaceda para analizar la "mala atmósfera". Celebrada la reunión (finés de febrero), la Sudamericana dijo que





“continuaría prestando al Gobierno legalmente constituido el más decidido apoyo en su obra de pacificación de la República”<sup>29</sup>.

Tan rendidas palabras no mejoraron, sin embargo, las cosas, por una serie de hechos que se sucedieron y que llevaron a un climax la indignación gubernativa con la Sudamericana.

Le restaban a ésta dos buques, el *Malpo* (Valparaíso), reparándose, y el *Lajo* (El Callao).

El 3 de marzo, el primero —concluida su rehabilitación— era entregado al Gobierno. Simultáneamente la Sudamericana cablegrafiaba a su agente en

EL CACHAPOAL, DE LA SUD-  
AMERICANA, VAPOR DEL QUE  
SE APODERÓ LA ESCUADRA  
REVOLUCIONARIA EL 13 DE  
ENERO DE 1891.

el puerto peruano, para que el *Laja* se alistara y esperase la orden de zarpe de Balmaceda.

Pero el 8 de marzo ocurrieron dos acontecimientos estupefacientes, que arruinaron cualquier posible concordia entre la Sudamericana y el Gobierno de Santiago.

Habiendo recibido sus órdenes, el *Laja* abandonó El Callao y navegó al sur... sólo para ser interceptado y detenido por buques revolucionarios a la altura de Ilo y en aguas territoriales del Perú.

Mientras tanto, mediante un audaz golpe de mano, y también el 8, los revolucionarios capturaban asimismo el *Maipo*, desde tierra y en el propio Valparaíso. La jugada fue discurrida y realizada por el político radical Joaquín Santa Cruz, con la complicidad de dos oficiales, uno de la nave y otro del puerto. El capitán y parte de la tripulación quedaron en tierra; el resto del equipaje y la custodia militar cambiaron de bando político, sacaron el buque de la bahía, y enderezaron rumbo hacia el norte. Andando camino, en caletas aisladas, el *Maipo* iría recogiendo pequeños grupos de jóvenes, que aspiraban los reclutase el ejército revolucionario. Iquique recibió en triunfo al transporte.

Enfurecido, el Gobierno hizo detener al gerente de la Sudamericana, Horacio Lyon, y lo relegó. No recuperaría su cargo sino una vez concluida la guerra. Momentáneamente, fue sustituido por un director de la firma, Ricardo Escobar.

En uno y otro bando de la Guerra Civil, los barcos de la Sudamericana jugaron un destacado papel.

Así el *Maipo*, cuyas aventuras acabamos de ver. Fue luego despachado al extremo sur del país, bahía San Sebastián, donde recogió 5.000 rifles Grass y 4.000.000 de cartuchos que traía el vapor *Wandle* para los revolucionarios (se los habían despachado desde Europa Agustín Edwards y Agustín





Pero a no dudarse, el buque de la Sudamericana protagonista de una aventura más sensacional, durante la Guerra Civil, fue el *Itata*.

Ya en poder de los revolucionarios, se le envió a los Estados Unidos, a recoger un envío de armas. Sumaba éste doscientos cincuenta cajones... 5.000 rifles Remington y 2.000.000 de cartuchos Lee. John Trumbull, un norteamericano chileno-filo y violentamente antibalmacedista, los había adquirido en Nueva York a la Casa Grace. El puerto de embarque era San Diego, y hacia allí salieron.

Se movió el ministro chileno ante la Casa Blanca, Fernando Lazcano —balmacedista, por supuesto—, solicitando que el Secretario de Estado, James Blaine, impidiera la salida del armamento, pues el Gobierno Chileno tenía prohibido todo ingreso de este tipo al territorio nacional. Aunque Blaine era resuelto partidario de Balmaceda, costó convencerlo. Alegaba que las leyes norteamericanas no prohibían ni la manufactura ni la venta de armas. Sin embargo, en definitiva aceptó hacer vigilar no sólo el *Itata*, sino la nave estadounidense *Robert and Minnie*, participe —se sospechaba— de la operación.

Apenas fondeado el *Itata* en San Diego, subió un funcionario de Aduana para retenerlo, declarando además bajo arresto al capitán.

Pero la nave chilena abandonó súbita y clandestinamente San Diego, con el enfurecido aduanero a bordo y —tras desembarcarlo sin ceremonia y también subrepticamente— se esfumó en el vasto océano.

Poco después era aprehendido el *Robert and Minnie*... vacío. Había embarcado las armas, trasbordándolas luego al *Itata* fuera de las aguas territoriales.

De cualquier modo, Estados Unidos ordenó incautar el barco chileno y su carga, dondequiera estuviesen.

Era una orden ilegal, pero los norteamericanos actuaban prestionados



por el diligente Lazcano y por el balmacedismo de Blaine; además, se sentían heridos en su amor propio de "pequeña gran potencia" (lo eran entonces) y los preocupaba una posible responsabilidad pecuniaria respecto a Chile, derivada de no haber impedido la salida de las armas<sup>41</sup>.

Aunque parezca increíble, dos naves de guerra norteamericanas, el *Charleston* y el *Omaha*, salieron a toda máquina tras el *Itata*, y lo persiguieron hasta Kiquike mismo... pero sin lograr alcanzarlo; lo hallarían pacíficamente fondeado en este puerto (junio de 1891).

Vino una áspera discusión entre el Gobierno de los Estados Unidos y la Junta Revolucionaria. Ésta, que no tenía musculatura bastante para una ruptura frontal con los norteamericanos, aceptaba entregar la nave —no la carga— y discutir el caso ante los tribunales estadounidenses; aquéllos exigían que volviese todo: buque, armas y municiones.

Finalmente la Junta cedió. Terminada ya la Guerra Civil, la justicia norteamericana dio la razón a Chile. El *Itata*, dijo, no era un buque de guerra, ni oficialmente ni como corsario, sino un transporte mercantil. La ley norteamericana sólo vedaba armar o equipar buques de guerra, de cualquiera de esos dos tipos; pero no la venía ni el transporte de elementos bélicos. Por otra parte, el *Itata* no había recibido nunca, en San Diego, notificación legalmente válida de los interdictos que lo afectaban.

Pero el armamento y las municiones del *Itata* hicieron falta a los revolucionarios cuando más agudamente los requerían (no llegaba aún el *Maipo* con la carga del *Wardle*), y había sido inútil el subido gasto que se hiciera para adquirirlos: 24.000 libras oro, enviadas por Edwards y Ross a Trumbull. El antibalmacedismo quedó convencido de ser ésta una nueva y grosera intervención norteamericana para apoyar al Presidente... combustible de la hoguera "antiyanguí" que ya ardía entre los "constitucionales" y que, después

del conflicto, provocaría el grave incidente del *Baltimore*. Lo del *Itara* no fue, pues, sólo un episodio novelesco, sino un hito de mediana importancia en las relaciones Chile/Estados Unidos.

(La ajetreada nave se hundió dantescoamente el año 1922, con pérdida de trescientas vidas; ya no pertenecía a la Sudamericana.)

Concluida la guerra, vino la etapa de liquidar cuentas entre la Sudamericana y el Gobierno, ahora en manos de los ex "rebeldes". La sociedad cobró por el uso y daños de sus barcos, fueran balmacedistas o revolucionarios quienes los hubiesen empleado. Consideraba, esperanzadamente, que habría un pronto pago, atendidos "los grandes servicios que la Compañía se honra en haber prestado siempre al Supremo Gobierno"<sup>42</sup>. Era un optimismo sin fundamento. Debió demandar al Estado, presentar infinitos comprobantes, y luchar con el Consejo de Defensa Fiscal hasta la Corte Suprema inclusive. Las sentencias de ésta le fueron favorables, pero de todos modos se celebró un convenio posterior que las alteraba, y la deuda —por su valor definitivo de 154.000 libras oro— terminó de pagarse sólo el año 1899.

Cierto que el cobro había sido, también, minuciosísimo. Sirva de ejemplo esta partida:

"Valor de los vinos existentes a bordo de los buques, consumidos por la Escuadra... 6.139,15 (libras oro)"

Imponente punto de disputa fue que el Gobierno post 1891 rehusaba pagar por los barcos que, durante la guerra, había utilizado su antecesor, al que calificaba de ilegítimo. La Corte Suprema rechazó esta alegación, diciendo:

"... La contienda civil... dividió la unidad del país en dos cuerpos políticos que se gobernaron separadamente, ejerciendo cada uno de ellos toda la autoridad del poder público en la respectiva región de territorio que dominaba".

"... Dividido así un cuerpo político en cuya utilidad o interés se contrató,



no era posible en esa época determinar cuál de esos grupos constituía el Gobierno legal, a lo que se agrega que tampoco era posible resistir a las exigencias de uno y otro, mientras no se resolviese la contienda”.

“... Por estos antecedentes, no le es lícito al Gobierno vencedor desconocer o eludir la responsabilidad del Gobierno vencido”<sup>47</sup>.

Si en el caso de la Guerra del Pacífico es posible discutir si ella fue o no beneficiosa para la Sudamericana, no cabe hacerlo respecto a la Guerra Civil. Hubo una cuantiosa pérdida de ingresos, y un grave deterioro de los barcos (el del *Itata*, por ejemplo, fue notorio), y las compensaciones *a posteriori* resultaron pobres y atrasadas. Sólo atenuó el perjuicio, la corta duración del choque fratricida.

## LA GUERRA SOCIAL

Desde 1890, aproximadamente, soplan vientos de rebelión sobre los trabajadores chilenos.

Las razones son varias. El clima económico es recesivo hasta fines del siglo, y después inflacionario; cualquiera de estas alternativas resulta perjudicial para quienes viven —y viven estrechamente— de un salario. Las masas se han desarraigado, al abandonar el campo y la ruralidad por los puertos, la minería, las obras públicas y la industria que nace en las grandes ciudades. El sistema político-social no soluciona los problemas que se le plantean, especialmente los que van en menoscabo de los pobres; éstos se sienten abandonados por el *establishment*... y no se hallan muy lejos de la verdad. Los trabajadores —especialmente los proletarizados— constituyen gremios, que se toman poderosos y hacen presión con toda su fuerza. Estos gremios no tie-

nen una índole sólo reivindicativa—es decir, no buscan únicamente mejoras económicas—, sino que hay en ellos un ingrediente revolucionario. Tampoco desdénan acudir a la violencia. El patronazgo reclama se les aplique la represión del Estado, la cual suele efectivamente darse, alienando aun más a los trabajadores respecto del sistema. Aparecen embriones de partidos y movimientos populares, del mismo tinte que los gremios conflictivos. Surgen en el pueblo y baja clase media jefes escuchados y seguidos; importantes influencias de signos semejantes vienen de Europa: ideologías, libros, periódicos e incluso los temidos y ubicuos “agiladores”. La mayor difusión es la que alcanzan el pensamiento y el actuar anarquistas, pero ya se habla de Marx.

En el ojo de esta tormenta social hallaremos a la Compañía Sudamericana de Vapores, y ello por un motivo muy claro. Los hombres de mar son, quizás, los primeros entre aquellos gremios conflictivos, y Valparaíso—corazón de la naviera— es el puerto más importante del país.



OBREROS MARÍTIMOS CARICANDO SALITRE EN PISAGUA.  
(EN W. HOWARD RUSSELL,  
A VISIT TO CHILE AND THE  
NITRATE FIELDS OF TARAPACÁ,  
LONDRES, 1890.)

Ya en 1874, recién fundada la Sudamericana, el gremio de fleteros poneño—que hunde sus raíces en la llamada Colonia— plantea un conflicto colectivo de aumentos salariales, que la autoridad desoye y reprime, pero sin violencia.

El año 1887, empieza en todo el país una larga secuencia de agitación y huelgas, que comprende distintas épocas y puntos, y múltiples y disímiles sectores laborales, pero cuyo núcleo básico son siempre los obreros marítimos. La demanda es casi única: aumento de remuneraciones, y fijar éstas en oro, para evitar se desvaloricen.

Culmina el movimiento el año 1890: los lincheros de Iquique desatan una huelga (2 de julio), que luego se extiende hasta paralizar la ciudad, y Tarapacá entera, y sigue después hacia el sur,



EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA JORGE MONTT, QUE EN LOS DISTURBIOS DE 1890 ERA GOBERNADOR MARÍTIMO DE VALPARAÍSO. (ÓLEO DE LEMOINE. MUSEO HISTÓRICO NACIONAL.)



incontenible. Llega a Valparaíso el 21, y la Sudamericana es su primer blanco. Pero no el único. Cuando cae la tarde, el puerto y una alta proporción de las otras actividades urbanas se hallan de paro total. Anocheciendo, hay disturbios callejeros y saqueos... almacenes, panaderías, "agencias" (casas de empeño), cuyo asalto es infalible en ocasiones como ésta, etc. La autoridad, desbordada, pide refuerzos santiaguinos, y autoriza que los particulares se armen y organicen para defender la propiedad y las vidas; son las llamadas "guardias blancas", de polémica actuación. Saldo: ningún avance laboral, una cincuentena de muertos (según algunas fuentes), numerosos heridos y grandes destrozos.

Ya en este movimiento, la actitud de la autoridad aparece ambigua:

desconcierto y evasión en un comienzo, y después uso tardío (y por ende desproporcionado) de la fuerza. Paga los platos rotos el gobernador marítimo de Valparaíso, capitán de navío Jorge Montt. El Presidente Balmaceda lo releva de su cargo, acusándolo de "blandura" con los huelguistas. Montt no es en absoluto blando —y así lo demostrará su carrera posterior—, pero sí sereno. Quizás la medida gubernativa deriva de que tiene una conocida filiación opositora, y de las desavenencias entre él y su superior, almirante Juan Williams, balmacedista resuelto; quizás se cree que Montt, ex profeso, ha dejado crecer y complicarse la huelga general para perjuicio político del Ejecutivo (algo por completo fuera de su carácter). Como sea, la medida contra él, no cabe duda, lo empuja hacia los futuros revolucionarios antibalmacedistas, de los cuales será jefe supremo seis meses después.

Los años que siguen, hasta amanecer el nuevo siglo, la Sudamericana conocerá otras huelgas: de lancharos (1897) y de tripulantes, los años 1898 y 1901, pero sin mayores consecuencias. Inclusive, el primer conflicto citado deriva en un negocio para la sociedad, la cual proporciona faluchos a los embarcadores. Terminada la paralización, la Sudamericana continuará prestando ese servicio, ahora no por emergencia sino por ánimo de lucro.

Ayudaba a nuestra empresa que sus ejecutivos tuviesen lazos de confianza con los trabajadores de mar porteños: el caso, dijimos, de Federico Santa María y (muy fuertemente) de Horacio Lyon, cabeza operativa de la sociedad durante tres decenios.

Muy distinta sería la situación en 1903.

Empezó allí un segundo ciclo huelguístico, semejante al de 1887-1890, pero más agitado y sangriento aún, que culminaría el año 1907 con la huelga general y mortandad de la Escuela Santa María, Iquique.

1903 sufrió una pequeña recesión externa, cierta asfixia crediticia; y la





liquidación precipitada —consecuencia que acarreó lo anterior— de un boom bursátil. Todo ello provocó malestar económico, con las repercusiones del caso sobre el sector laboral. Durante 1904, esta situación se “co-regiría” emitiendo sin tasa ni medida (el circulante saltó un 60%), pero el malestar había causado ya —1903— un estallido popular, abriendo el ciclo de parecidos enfrentamientos que culminaría en Iquique, el año 1907.

Las dolorosas jornadas de 1903 tuvieron por epicentro Valparaíso y su puerto. En un comienzo, no fue la Sudamericana el objeto de las peticiones obreras, sino su archirival, la P.S.N.C. Los cargadores de ésta pedían aumento de salarios; limitar la jornada diaria, así como el peso máximo de los bultos y sacos; más tiempo para el almuerzo, y algo muy importante: la *matrícula*, es decir, un registro de obreros, fuera del cual la empresa no pudiera contratar el carguío. Los obreros alegaban que así se evitaría el enganche de indeseables; la naviera, que se constituiría un monopolio gremial, fatalmente destinado a agudizar los conflictos y encarecer los costos.

LA ESCUELA SANTA MARÍA,  
DE IQUIQUE, TEATRO DE UNO  
DE LOS CRUELOS ENFRENTA-  
MIENTOS DE 1907.

La P.S.N.C. se mostró inflexible. Que sus principales ejecutivos fuesen extranjeros agravó la incomunicación con la parte obrera. La firma rechazaba las peticiones de aquélla, rehusaba recibir a sus comisionados, no admitía mediaciones, ni siquiera de las autoridades. Éstas se mostraban divididas. Algunos "duros" querían aplicar la fuerza. El Director del Territorio Marítimo, Arturo Fernández —el famoso almirante Fernández Vial, sobreviviente del combate de Iquique—, estaba inquieto ante la obstinación patronal. El intendente, Luis Alberto Bravo, parece haberle quitado el bulto a intervenir en cualquier sentido.

Tampoco era cándida la inocencia obrera. Los anarquistas avivaban el fuego dentro de su credo, los conflictos debían ser generalizados y enconados al máximo, no resueltos. Habían convergido adrede sobre Valparaíso, trayendo a sus jefes de mayor capacidad, que ciertamente nada tenían que ver con los portuarios. Allí estaban Alejandro Escobar y Carvallo, el ácrata más importante de su tiempo, un intelectual; Magno Espinoza, obrero bronquista, poeta y hombre de prensa autodidacta, orador incomparable; Luis Olea, pintor-decorador, asimismo de aficiones literarias y periodísticas y de verba arrebataadora (moriría en Santa María de Iquique, el año 1907), etc.

Con la Pacific Steam inmovible y los anarquistas haciendo campaña, la huelga —iniciada en aquélla el 15 de abril— se fue complicando y extendiendo. Aquí entraron la Sudamericana, por sus estibadores principalmente (18 de abril) y después muchos otros gremios y patronos portuarios. Las nuevas empresas afectadas siguieron las aguas de la P.S.N.C. Los muelles quedaron desiertos y paralizados. Los mítines sucedían a los mítines en la avenida Brasil, enardecidos por la incendiaria oratoria anarquista.

En el Gobierno se impuso también la línea dura. El almirante Fernández, estimado excesivamente conciliador, fue removido de su cargo.





EDIFICIO DE EL MERCURIO DE  
VALPARAÍSO. (EN R. S. TOR-  
NERO: CHILE ILUSTRADO,  
VALPARAÍSO, 1873.)

El 12 de mayo, cercano el mediodía, estalló la violencia. ¿Por qué? Según las versiones patronales, porque muchos trabajadores estaban volviendo a las labores, y ante ello sus dirigentes (y los ácratas) decidieron jugar esa carta extrema. Según los obreros, porque ese día las empresas anunciaron la contratación de rompetruelgas, y la multitud enfurecida los atacó espontáneamente.

Cualquiera fuere la causa, los disturbios empezaron en las inmediaciones de la plaza Echaurren, siendo agredidos los rompetruelgas. La policía montada cargó a sable y disparó sus armas de fuego; fue apedreada con adoquines de la misma plaza. Alejandro Escobar dice que una mujer murió de un balazo, y que un obrero herido, "chorreando sangre y agónico"<sup>44</sup>, fue paseado en andas como enseña de lucha.

Pero la multitud ya abandonaba la plaza, para incendiar en los malecones la mercadería allí acumulada con motivo de la huelga. Luego avanzaría

calle Blanco adelante, hasta enfrentar la casa matriz de la Sudamericana, que daba tanto a esa vía como a la actual calle o pasaje Gómez Carreño y a la avenida Errázuriz: dos pisos por Blanco, y tres por Errázuriz, sector este último donde vivía el gerente, Horacio Lyon. El edificio había sido adquirido el año 1887, y su avaluación sumaba 180.000 pesos.

Fue asaltado e incendiado por la turba. Quedó completamente destruido. El gerente y su familia se libraron, según informaciones de entonces, pasando por el techo a una casa vecina.

Acto continuo, la muchedumbre pretendió repetir la hazaña con el inmueble de *El Mercurio*. Pero sus moradores repelieron el asalto con armas de fuego; murieron tres asaltantes, dicen unos; siete según otros.

Estos trágicos sucesos, que sólo concluyeron en la madrugada, harían que las empresas aceptasen una "comisión de hombres buenos" para solucionar el conflicto. Falló en julio, acogiendo parcialmente las peticiones de los huelguistas.

El Directorio de la Sudamericana se reunió de emergencia el 15 de mayo, en la casa de un director, Salustio Beeche. Reñaba indignación, por dos conceptos distintos. Primero, "la errónea y desfavorable impresión que (sobre la

huelga) se había formado la opinión pública", en razón especialmente de que los hechos habían sido "tergiversados". El Directorio asignaba la tergiversación a los huelguistas, la prensa y los senadores Ventura Blanco y Arturo Besa.

El segundo motivo de molestia del Directorio, era, naturalmente, el incendio de la sede social. Se quejaba, particularmente, de haberse ejecutado el delito "a vista y paciencia de la autoridad, la cual se había manifestado impotente para prestar las garantías necesarias a la vida y propiedad de los ciudadanos"<sup>45</sup>.

PÁG. DER.: EL VAPOR LIRCAY,  
INTEGRANTE DE LA FLOTA  
DE VEINTISÉIS BARCOS QUE  
TENÍA LA SUDAMERICANA  
EN 1892.



Acordó el Directorio demandar al Gobierno por los 200.000 pesos en que se estimaban los daños. Los abogados de la empresa consideraron que el juicio se hallaba condenado de antemano al fracaso, pero los directores se mostraron implacables, y se inició el pleito bajo el patrocinio del jurista Antonio Varas.



En verdad, era difícil que entonces prosperase una demanda contra el Estado por no cumplir sus funciones de tal —como es la de preservar el orden público—, por “falta de servicio”, como se dice hoy, cuando este tipo de responsabilidad tiene expresa regulación legal.

Todavía continuaba el pleito Sudamericana/Fisco en 1906. El terremoto de ese año destruyó el expediente. Pero el Directorio, incommovible, ordenó a Varas “reproducir los antecedentes perdidos —lo que en lenguaje procesal se llama ‘reconstituir el expediente’— y seguir el juicio sea cual fuese el resultado final”. Éste, claro, fue nulo.

## LA SUDAMERICANA EN EL CAMBIO DE SIGLO

Despidamos ahora al siglo XIX en su último año —1900—, fotografiando lo que era entonces la Compañía Sudamericana de Vapores.

Su capital sumaba ya 6.000.000 de pesos, a los cuales debían agregarse 1.500.000 pesos de reservas. Sus utilidades anuales oscilaban entre 800.000 y 1.000.000 de pesos.

Poseía una flota de veintiséis barcos, pero nueve se utilizaban como depósitos de carbón, chatas, y pontones para diversos servicios auxiliares (maestranza, almacén, lavandería, etc.).

Los vapores propiamente tales eran (cada cifra entre paréntesis indica el respectivo año de botadura): *Aconcagua* (1889), *Amazonas* (1874), *Cochapoa* (1881), *Cautín* (1892), *Chillán* (1894), *Imperial* (1888), *Lautaro* (ex *Rimac*, 1872), *Lircay* (1892), *Loa* (1873), *Lumaco* (1893), *Maipo* (1881), *Molleco* (1893), *Mapocho* (1882), *Maule* (1900), *Palena* (1896), *Pudeto* (1884) y *Tucapel* (1900).

Totalizaban aproximadamente 30.000 toneladas.

Adviértase la modernidad de la flota. Dos barcos del mismo 1900, seis de los años 90, seis de los 80, tres de los 70. El tonelaje individual, no obstante, era relativamente pequeño, ya para esta época.

Ese 1900, era Presidente de la firma Jorge Edwards—emparentado de cerca con los Lyon Santa María— y Vicepresidente Juan Petersen. Desempeñaban los mismos cargos desde 1892; y continuarían haciéndolo hasta 1903. Representaban, el primero al Banco Edwards y a las grandes familias accionistas, y el segundo al comercio de alto vuelo, particularmente marítimo, de Valparaíso.

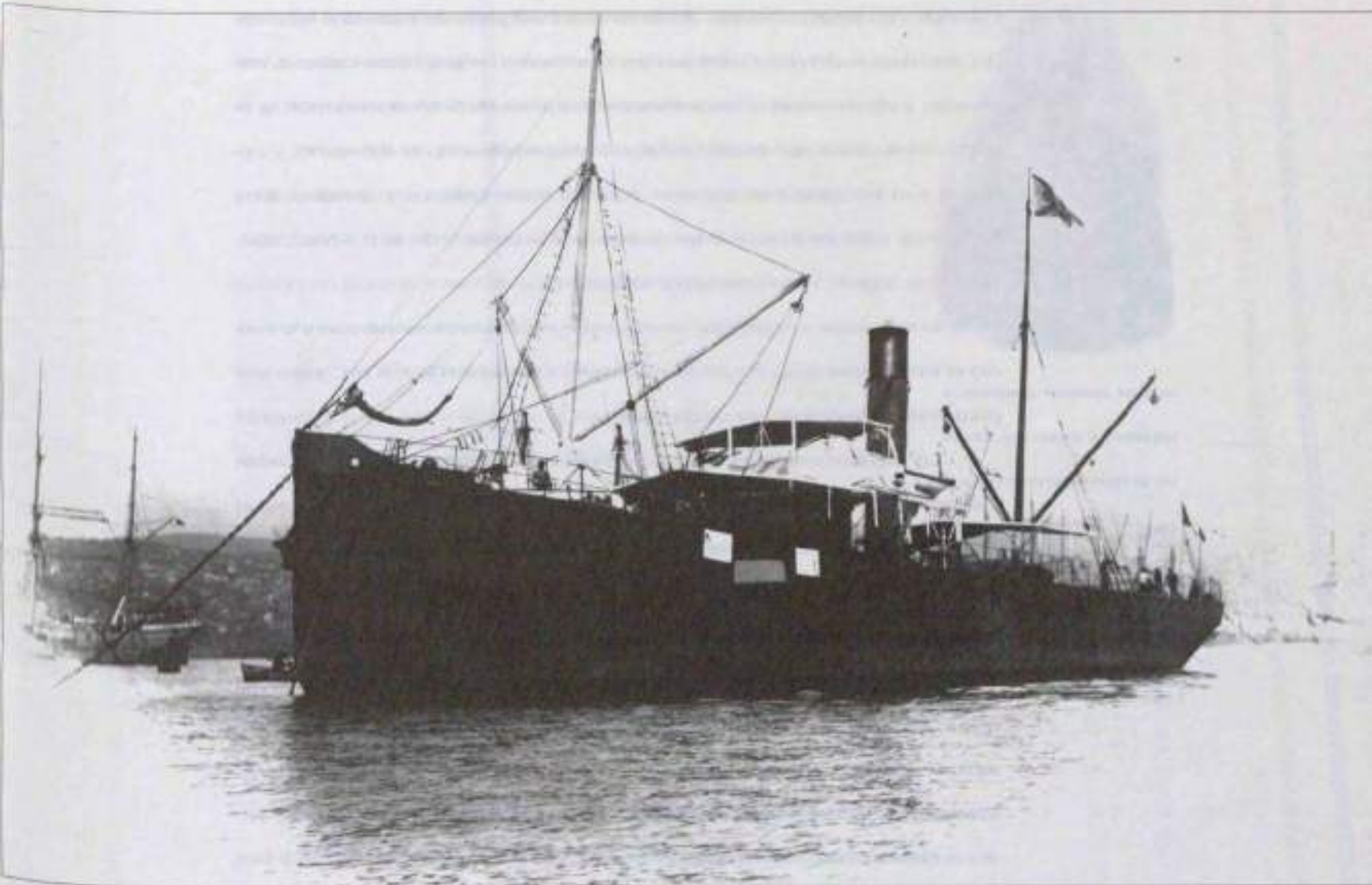
Servía la Sudamericana una multiplicidad de rutas, internas y exteriores, muchas en asociación con su vieja aliada-enemiga, la P.S.N.C.

Exteriormente, el itinerario era Valparaíso-Panamá, con escalas o paradas en Mollendo, Chala, Pisco, Tambo de Mora, Callao, Salaverry y Paíta (Perú), y Guayaquil (Ecuador).

Hacia 1894, la Sudamericana y la Pacific Steam, conjuntamente, abrieron la ruta semanal Ocos (Guatemala)-Panamá, subvencionada por Chile y los países centroamericanos. Fue conocida regionalmente como "los barcos chilenos" o, más sintéticamente todavía, "los chilenos".

Esta ruta, sin embargo, era de comienzo poco atractiva, porque una firma norteamericana, la Pacific Mail Steamship Company, monopolizaba el ferrocarril del Istmo. La mercadería que Centroamérica embarcaba en "los





EL VAPOR CAUTÍN, DE LA  
SUDAMERICANA, CUYA BO-  
TADURA SE REALIZÓ EN 1892.

chilenos" con destino Europa, debía cumplir cualquiera de estas dos sorprendentes "vueltas del pavo", ambas muy onerosas: 1, seguir hasta Callao o Valparaíso, y allí reembarcar hacia Panamá en naves de la firma monopólica, la Pacific Mail, única que podía cruzar el Istmo empleando el ferrocarril, y conectar con las líneas del Atlántico; o: 2. Alcanzar Callao o Valparaíso, también, mas para trasbordar a las "naves del Estrecho", de la P.S.N.C., que, sabemos, iban al Viejo Mundo por Magallanes.

El panorama y el negocio se aclararon considerablemente cuando venció el monopolio de la Pacific Mail en 1898, y lo obtuvo la P.S.N.C. para sí y para la Sudamericana, por cinco años.

La naviera nacional, eufórica, prolongó su línea a San Francisco, California, el año 1901.

Pero el siguiente venció el monopolio de los asociados chileno-británicos, y no fue renovado. Se discontinuaron entonces, por antieconómicas, las rutas Océo/Panamá y Panamá/San Francisco.

Interiormente, las rutas de la Sudamericana —hemos visto— irradiaban desde Valparaíso a todo el Norte (Coquimbo, Carrizal, Talca, Antofagasta, Iquique, Pisagua y Arica) y, respecto del Sur, a Constitución y Melipull (Puerto Montt). De este último punto partían tres nuevos itinerarios:

Castro y Ancud (semanal).

Mauñil (quincenal).

Melinka (mensual).

Ni siquiera la hoy mismo remota Melinka, fijaba el límite austral de la Sudamericana. Por convenio con la Sociedad Industrial de Aysén, la ruta seguía hasta Puerto Chacabuco.

Agreguemos, para completar el cuadro, la navegación de ciertos ríos desde Corral (el Valdivia; el Imperial, para atender Carahue; el Bueno, para



atender Trumao; el Maule); las líneas directas, como la Corral/Arica, que movilizaban determinados rubros importantes; y los itinerarios "caleteros", v. gr. Constitución/Peña Blanca, Lota-Coronel/Caleta Junín, etc.,

El servicio de ríos, de canales o puertos chilotes, de Melinka y Chacabuco, ciertamente era subvencionado, pero significaba —también— una labor patriótica, de unidad territorial: de colonización en puntos remotos que el vecino trascordillerano codiciaba; y humanitaria para docenas de pequeños enclaves humanos, que no tenían más contacto con el mundo que estos itinerarios y los recorridos de la Armada. La Sudamericana ganaba muy poco, si ganaba, prestando servicios semejantes. Lo hacía, sin embargo, con dedicación, y con peligro, pues no eran viajes fáciles. De los seis buques que la empresa destinó aquellos años a ríos y canales, el *Cautín* se perdió en la boca del Maule (1906); y el *Lumaco*, primero chocó con el mismo *Cautín*, navegando ambos por el Bueno (1905), y causándose recíprocamente graves daños; y después naufragó irreparablemente en la boca del Imperial (1907).

**NAVEGANDO CON LA SUDAMERICANA.** Nos ha llegado el diario de un viajero ilustre<sup>49</sup>—el general Manuel Baquedano, victorioso conductor de nuestros ejércitos durante el conflicto con Perú y Bolivia—, quien, dirigiéndose a los Estados Unidos, fue hasta Panamá en el vapor *Laja*, de la Compañía Sudamericana de Vapores. En el mismo barco iban el coronel Manuel Bulnes (el hombre del *Rímac*, recordaremos) y su madre, la viuda del famoso general y presidente, mentor militar del propio Baquedano.

El *Laja* había sido construido el año 1880 en Glasgow, Escocia. Desplazaba 2.147 toneladas, su largo era 332 metros y su andar, doce nudos



EL GENERAL MANUEL BAQUEDANO, (EN MARIE ROBINSON WRIGHT: THE REPUBLIC OF CHILE, FILADELFIA, 1904.)

(millas marinas) /hora. Destinado al transporte de pasajeros, poseía dos cubiertas, más una de paseo. Naufragaría cuatro años después.

Embarcó Baquedano en Valparaíso a las 16.30 horas del 4 de mayo de 1880; lo habían escoltado hasta el muelle "las bandas de música de la guarnición y un numeroso gentío"; se le facilitó además, para abordar el *Loja*, "la falda de gala de S. E. el Presidente de la República". Zarparon a las 23 horas.

De allí hacia adelante, el General anotaría —con severa sequedad— las escalas, los tiempos y algunos pormenores del itinerario.

5 de mayo, 20 horas. Llegada a Coquimbo. "Ninguna manifestación", escribe el diarista, con cierta tristeza.

6 de mayo, a la 1: zarpan de Coquimbo.

6 de mayo, 10 horas: Huasco. Leván ancla a las 14 horas.

6 de mayo, 19 horas. Caldera. Visita y parabienes de la oficialidad local, acompañada por una "banda cívica". Un amigo y su familia traen flores y frutas a los Baquedano, larga tertulia a bordo.

7 de mayo, 2 horas: zarpan de Caldera.

7 de mayo, 8.30 horas: Carrizal. 12 horas: lo abandonan en procura de Taltal.

7 de mayo, 16 horas: Taltal. 20 horas: salida hacia Antofagasta.

8 de mayo, 7 horas: Antofagasta; 13 horas, la dejan. Hasta aquí, "buen tiempo y buena navegación".

9 de mayo, 7 horas: Iquique. Desembarco. Paseo en camuajes; pasando ante el cuartel del 3º de línea, honores militares. Afirma Baquedano el progreso de la ciudad bajo la soberanía chilena. Luego, a Cavancha: almuerzo, "bastante bueno", ofrecido por "los principales del pueblo". Discurso del "inglés Mr. (John) North, llamado el Rey del Salitre": Hablaba en su lengua. Nuestro país, dijo, "debiera extenderse, y esperaba así sucediera". "Que tuviera por límites el





EL PUERTO DE IQUIQUE HACIA  
1895. (EN B. LUSBOCK, THE  
NITRATE CLIPPERS, GLASGOW,  
1933.)

Istmo de Panamá y el Cabo de Hornos, concluyendo con un entusiasta hurra a Chile: "Noté que el intendente (Ramón) Yávar cometió la impolítica de no ir a saludarme. Rencores injustos e indignos de un hombre que se estime". ¿Cuáles serían las malquerencias entre Yávar y Baquedano?

Reembarco a las 15 horas, zarpe a las 17.

9 de mayo, 21 horas: Pisagua, encuentran el puerto cerrado; el *Laja* debe pernoctar en él.

10 de mayo, 10.45 horas: Salida hacia Arica.

10 de mayo, 17 horas: Arica. Serenata por la banda de Carabineros de Yungay, desde una lancha al costado de la nave. Presenta sus saludos la oficialidad de Arica y Tacna. Banquete frustrado, por el retardo que lleva el itinerario. Salida a las 20 horas.

11 de mayo, 10 horas: Mollendo (Perú). "Hemos tenido toda la noche anterior, mar bastante mala. La bahía, como siempre, infernal". Salida, 15.55 horas.

12 de mayo, 7.15 horas: Chaía (Perú), tras noche con "mucho balanceo

en el buque", "Pobre aspecto" del puerto, igual que todos los peruanos. Dejan el fondeadero a mediodía.

13 de mayo, 7.15 horas: Pisco (Perú). "muy deshabitado... silencio de muerte". Retraso en el zarpe, a la espera de dos diputados peruanos. Cuando llegan los "tipos", comenta un coronel chileno que no es extraña la demora, "pues debe haber costado mucho hacerlos". Salida: 10 horas.

13 de mayo, 21 horas: Tambo de Mora (Perú). "Lugar miserable... pésimo embarcadero... costa o playa... muy hundida y (de) muy poco fondo". Pasajeros deben ser "embarcados a lomo de negro". El *Laja* sale casi de inmediato.

14 de mayo, 9 horas: El Callao. Permanecerán allí hasta el 17, durmiendo en el *Laja* el 16. Visitan el puerto y Lima, atenciones, banquetes: "Aún me recordaban en esa ciudad, pues la gente del pueblo y sobre todo los negros me reconocieron... ni la más ligera demostración antipática, más bien de respeto". Zarpe el 17, 13 horas.

18 de mayo, 12.30 horas: Salaverry (Perú). "Pueblo (de) muy poco valor... embarcadero sumamente difícil... muy pocas casas". Aquí bajan pasajeros que van a Trujillo. Salida: 15.05 horas.

19 de mayo, 13.55: Payta (Perú). Descienden pasajeros con destino Piura, por ferrocarril. "Pobre apariencia... bahía tranquila". Zarpan a las 17.15 horas.

20 de mayo, 10 horas: isla Puná (Ecuador), a la boca del río Guayaquil. Por el cual suben hacia la ciudad y puerto de su nombre. El *Laja* embarca para ese efecto un práctico y un funcionario de Aduana ecuatorianos: el primero, hace sonreír la barra de la desembocadura; el segundo, vigila no se carguen ni descarguen mercaderías durante el recorrido. Éste: "muy hemoso... ambas orillas... llenas de vegetación". Los pasajeros trasbordan a "una especie de casa flotante, movida por grandes ruedas", que los desembarca





en Guayaquil: "Decepción", por montañas de fruta descompuesta, junto a los lugares de venta y a las viviendas de los vendedores. Algunas calles y casas bonitas, aquellas adoquinadas, éstas "construidas con caña de Guayaquil... (mostrando) arcadas o portales en el bajo... donde sitúan hamacas". Tranvías de sangre, tirados por mulas. "Pero todo muy sucio", insalubre, peligroso de "fiebre amarilla u otras enfermedades". Y "calor siempre insoponible", "se transpira por todos los poros... (La gente de pueblo) está en sus negocios casi desnuda".

Menudean las revoluciones, agrega el diarista. Soldados ecuatorianos, "mal vestidos, sin uniformidad, parece que cada individuo lo hace a su gusto"; "poco respeto... casi familiaridad" de la tropa con los oficiales:

"Fanatismo religioso increíble en este siglo". Sin la venia del obispo o

RINCÓN DEL SALÓN DE FUMAR  
DEL PALENA, VAPOR ESTRE-  
NADO EN 1896 POR LA SUD-  
AMERICANA.

vicario, no se puede recibir ningún barco; si está en Quito, debe serle solicitada por telégrafo.

Baquedano y compañeros reembarcaron a las 17.30, agobiados por el calor. Dando las 20.45 empezó el trayecto río abajo, para alcanzar la barra de Puná hacia las 23, cuando subía la marea. Pero llegaron con retraso, pasada la medianoche... "sentimos un choque bastante fuerte, creímos (que el *Laja*) habría encallado en la barra, pero sólo fue un topón en el lecho de ella, que es de arena, y continuó andando".

21 de mayo: "Fecha memorable para nuestra patria". Todo el día navegando, en alta mar, lejos de la costa, con buen tiempo.

22 de mayo: todavía navegando. "A la una de la mañana pasamos la línea del Ecuador". Terribles calores, sobre todo nocturnos.

23 de mayo, siempre navegando, 5 horas.; lluvia de "fuerza increíble", "con un calor de sofocar"; otra "manga" a las 6.30; otra a las 16.

24 de mayo, 6 horas: Panamá. Desembarco a las 10, pues debe esperarse suba la marea, ya que el fondeadero dista tres millas del muelle. Puerto libre, población elevada y cosmopolita de obreros atraídos por la excavación del Canal, que la bancarota de la compañía ejecutora tiene en suspenso; la mayoría negra y china. Calor intolerable, amenaza de enfermedades. Policía local, y batallón de ejército colombiano. La primera, "bien organizada", "casi todos (sus miembros) yankees": casco de género, levita y pantalón azul, garrrote corto. Colombianos... "gente chica, raquítica, mal vestida, sucia, sin disciplina ni respeto".

25 de mayo, 7 horas: el famoso tren a Colón. "Precios... muy caros, y sobre todo el pago de gratificaciones a los negros que se hacen los oficiosos...". Viaje "pintoresco... lleno de vegetación... pero muy malsano... terrenos de vega, pantanosos, que despiden miasmas pútridas... infinidad de mos-



quitos". "Hay partes donde se han hecho excavaciones (para el ferrocarril) en que se siente un olor nauseabundo". Hacia las 10.30 horas están en Colón, una población mediana, de casas sobre pilotes de madera en terreno pantanoso y húmedo. Allí tomarán el vapor a Nueva York.

Como podemos ver, son veinte días para llegar al Caribe y al Atlántico vía Panamá, en condiciones muy buenas si se considera la nave, pero sólo medianas si se agrega la interminable retahíla de pequeñas escalas, y el atraso, clima malsano y peligros sanitarios de éstas. Las cuales, hemos visto, frecuentemente conectan con itinerarios de ferrocarril; esto hace imprescindible, en el vapor, la puntualidad de los arribos a puerto, que asegura los empalmes no sólo de naves sino de trenes.







## CAPÍTULO TERCERO



### LA GRAN POLÉMICA DE LAS SUBVENCIONES Y DEL CABOTAJE

**E**l primer cuarto del siglo XX, casi completo, nuestra Historia Naviera giró alrededor de dos problemas ya conocidos: las subvenciones y la reserva del cabotaje, ésta y aquéllas consideradas como posibles estímulos al desarrollo de una marina mercante auténticamente nacional. Función que no estarían cumpliendo las primeras, aseveraban algunos, en razón de la forma que revestían.

Según la costumbre nacional, mirábamos hacia el exterior, hacia otros países que habían desarrollado flotas de paz numerosas en forma rápida, magia aparente que atribuíamos a un adecuado sistema subvencional.

El ejemplo más invocado al respecto fue el de Japón.

Es un debate larguísimo, que culmina —veremos— con tres leyes dictadas en 1917, 1919 y 1922.

El enfoque es ahora proteccionista. La "primavera liberal" de los 60 y los 70, post Courcelle Senesail, ha muerto. La ley de tarifas aduaneras, el año 1897, ha sido su epitafio. Ahora se discute no el proteccionismo, sino cómo hacerlo eficaz. Sin embargo, subsisten algunas espadas librecambistas, a veces muy efectivas. La Compañía Sud-

PAG. 120: EL PUERTO DE  
VALPARAÍSO EN 1903, VISTO  
DESDE EL EDIFICIO DEL  
CORREO. (EN MARIE ROBINSON  
WRIGHT; THE REPUBLIC OF  
CHILE, FILADELFA, 1904.)



americana de Vapores vive con intensidad semejante disputa; de ella depende su futuro, y adicionalmente —durante el debate— se la menciona con frecuencia, sea para atacarla, sea para defenderla.

Pero, a la par, otras realidades la golpean y debe enfrentarlas. Revisémoslas con brevedad.

**LAS SUBVENCIONES.** Expiradas las leyes de 1873 y 1888, dijimos, las subvenciones se hicieron anuales: las incluía el presupuesto nacional. Eran, pues, muy precarias; pendían, cada año, de un hilo: la variable voluntad de los colegisladores... Presidente y Congreso. Ninguna política general, particularmente de inversiones, podía considerarse como seguras.

La única contrapartida, si hablamos de la Sudamericana, era que tampoco regía ya la exigencia impuesta por la última ley de subvención (1888): que un oficial y los tres cuartos del equipaje, a lo menos, fuesen chilenos. Se aplicaba en cambio la norma general, la Ley de Navegación (1878). Ésta requería que un tercio de los tripulantes, solamente, fuera nacional. Y como no diferenciaba, era aceptable que en ese tercio no hubiera ningún oficial: una oficialidad extranjera por completo.

**LA P.S.N.C.** Con esta firma, se prolongaba la tempestuosa asociación que hemos conocido. La rivalidad recíproca cedía —a regañadientes y sólo en parte— por causa de dos conveniencias comunes. La primera, mantener hasta donde fuera posible el monopolio compartido de que hablaba el capítulo anterior. La segunda, vinculada con la que precede, ayudarse recíprocamente contra competencias foráneas en el cabotaje. Ellas se fundaban —apreciaremos— sobre ciertas circunstancias externas, favorables para tales competidoras y desfavorables para la Pacific Steam y la Sudamericana.





Hubo, señalamos ya, un acuerdo suscrito en 1900. Se suspendió en 1903, para rescribirse con modificaciones el año 1905, y vigencia desde el 1º de julio de 1906. Moriría definitivamente el 30 de Junio de 1913, por desahucio que diera la P.S.N.C. No habría nuevo convenio, pues las circunstancias del mercado (el Canal de Panamá, la Primera Guerra Mundial) y de la legislación chilena (leyes de 1917 y 1922) lo harían inviable.

Los pactos, mientras duraron, se desarrollaron difícilmente. De creer a la Sudamericana, la Pacific Steam no cumplía en su cabalidad las restricciones que ellos le impusieran, y que limitaban el cabotaje de ciertos "vapores del Estrecho", los cargueros.

Otro motivo de roce fueron las relaciones entre la

CORRAL, DESDE UNO DE LOS  
BARCOS DE LA SUDAMERICANA,  
Y PASAJEROS DESEMBAR-  
CANDO EN VALDIVIA (1906).



firma inglesa y la flamante Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao (CPVDC).

Ella estableció rutas a Panamá y Valparaíso, lo cual —claro está— nadie podía censurarle. Mas pronto la Sudamericana creyó advertir que las relaciones entre la naviera peruana y la Pacific Steam se tomaban excesivamente estrechas, y que la CPVDC recibía de aquélla toda clase de pequeños y grandes favores.

La P.S.N.C. se defendía.

Alegaba que los peruanos —la opinión pública y el Estado— habían puesto vivas esperanzas en la nueva empresa. El Perú la subvencionaba generosamente (sesenta mil libras oro anuales). Su establecimiento obedecía también a una precaución bélica, legítima y muy similar a la chilena: disponer de transportes marítimos, en caso de estallar una guerra. La firma británica no podía oponerse a la CPVDC para defender a la Sudamericana, sin perjudicar su propio negocio y los valiosos bienes de que era dueña en El Callao. Pues éste había sido, desde antiguo, la principal base operativa de la Pacific Steam, como punto intermedio entre Valparaíso y Panamá. Las instalaciones de la sociedad cubrían allí cinco hectáreas, y abarcaban dos muelles mecanizados, dique, fundiciones de hierro y de bronce, carpintería, herrería, lavandería, bodegas, pesebreras, matadero, oficinas, elegante casa de Gerencia, teatro, un moderno barrio obrero, etc. La P.S.N.C. no arriesgaría El Callao contraponiéndose a la CPVDC. Tanto más cuanto que la prensa y gremios portuarios del Perú desplegaban una enérgica campaña nacionalista y anti-Sudamericana.

Pero los ingleses iban más allá, alegaba Chile, hacían todo lo posible para que la naviera peruana superase a la nuestra, en mil aspectos que no enumeraremos por tediosos. Un solo ejemplo: no permitir que se modificara el itinerario del servicio rápido que hacía la Sudamericana, con destino Pana-



má, negativa que redundaba en perjuicio de aquélla y provecho de la CPVDC.

Finalmente, la Pacific Steam desbordó el vaso, celebrando con los peruanos un convenio, cosa que —según su pacto con la empresa chilena— no habría podido hacer sin el previo visto bueno de ésta.

Las reclamaciones de la Sudamericana corrían la suerte que conocemos: dilatadas esperas, silencios impenetrables, respuestas blandamente evasivas.

En el caso del convenio *P.S.N.C./CPVDC*, la indignación chilena—además de dificultades habidas entre ingleses y peruanos— logró que los primeros lo desahuciaran, mediando 1912. Mas, dijimos, también desahuciaron su pacto con nuestra naviera, el cual terminó en 1913.

**LA COMPETENCIA.** Se acentuó fuertemente respecto del cabotaje, los mismos años. No sólo fue la CPVDC. También entraron al combate, aliadas, la Kosmos hamburguesa (que de este modo abandonaba su postura tranquila del siglo anterior) y la Roland Linie de Bremen. Aplicaron una agresiva rebaja tarifaria en carga y pasajeros. La *P.S.N.C.* actuó por sí y por la Sudamericana, y ambas suscribieron un acuerdo con los alemanes. Pero la Sudamericana nunca lo aceptaría como plenamente satisfactorio, desahuciándolo a partir de 1913.

Vemos que este año fue crucial. Las más importantes navieras que cubrían la costa pacífica—*P.S.N.C.*, Sudamericana, CPVDC, Kosmos/Roland Linie— quedaron libres para una competencia despiadada, darwiniana, por el mercado, especialmente por el de cabotaje. Pero no sólo ellas sino muchas otras firmas europeas, poderosas o medianas, y en grande o en pequeño, compartían esa lucha. Competencia que venía de fines del siglo anterior, más agudizada ahora.

— Todas tenían ventajas sobre la Sudamericana y la CPVDC. ¿Cuáles? —

— Simplemente que el cabotaje chileno —y del Pacífico, generalmente hablando— les representaba un negocio adicional, con utilidades muy atractivas.

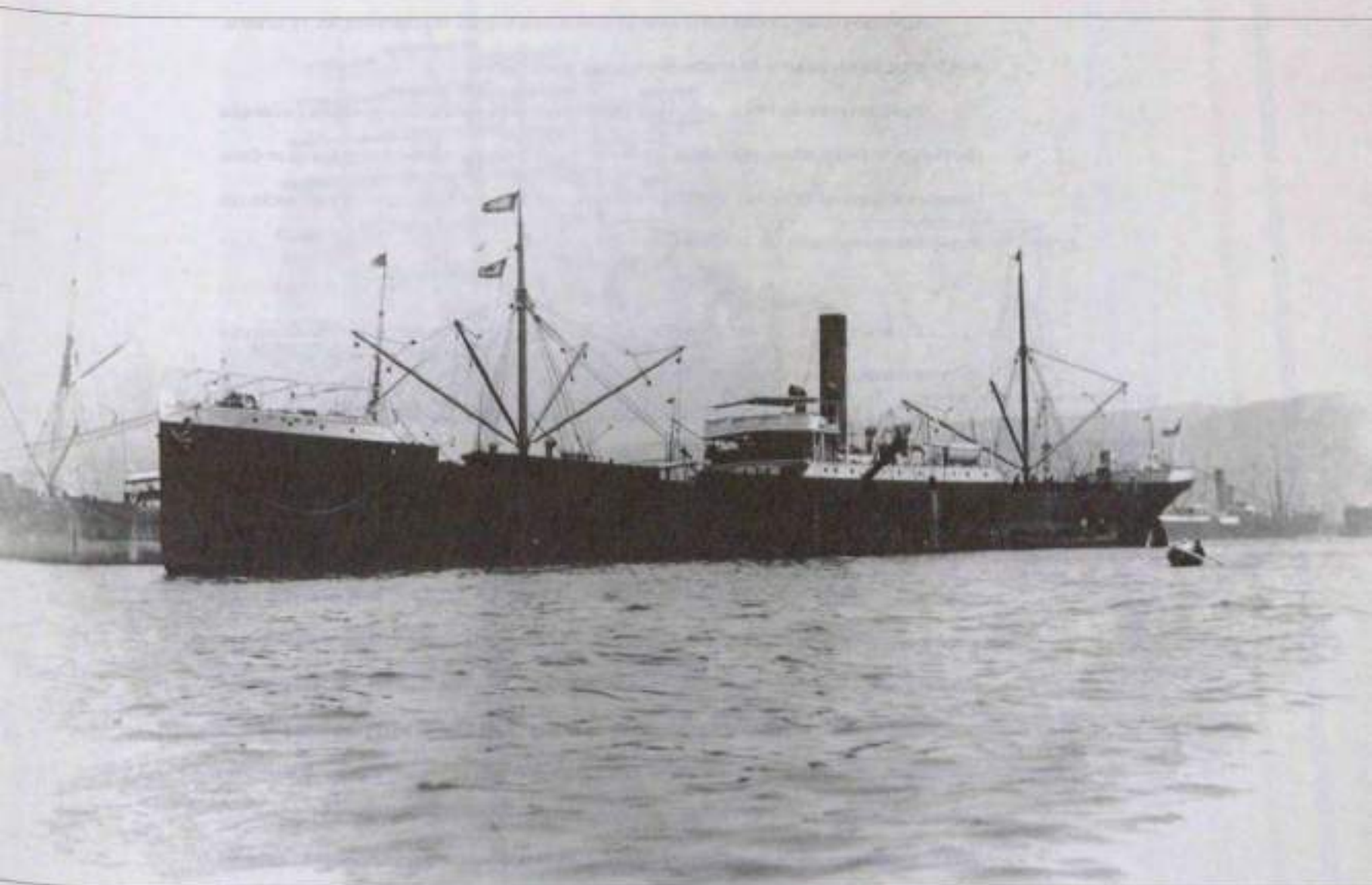
— Naves que, provenientes del lado oeste de Norte, Centro o Sudamérica, conducían carga o pasajeros hacia Europa o hacia la vertiente atlántica de los Estados Unidos, y que al efecto cruzaban el estrecho de poniente a oriente, tenían "huecos" de capacidad —de variable tamaño, temporales o definitivos— y los llenaban con nuestro cabotaje. Lo mismo pasaba con naves que desde Europa servían las costas argentinas o brasileñas: cumplida su tarea, atravesaban el estrecho de oriente a poniente para hacer cabotaje en el lado oeste de las Américas, comenzando por Chile. Cualquiera de estos casos significaba que los costos y beneficios del viaje hubieran sido materializados al llenar su objeto principal, y que —por consiguiente— el negocio anexo de cabotaje en el Pacífico, aprovechando los vacíos ocasionales de carga o pasajeros durante el itinerario, pudiera ofrecerse a tarifas muy baratas.

— Esto se llamaba navegar a "presupuesto hecho". El viaje redondo comenzaba con cargas y descargas predeterminadas —de ida y de regreso—, que como saldo final arrojarían (era el supuesto del negocio) una utilidad también predeterminada. Cualquier cabotaje que fuese factible en nuestra costa, o más ampliamente en la costa pacífica, generaba un ingreso no contemplado por el presupuesto, y casi sin gastos, o de menor gasto, incrementando la utilidad inicial.

— No pasaba lo propio, innecesario parece decirlo, con la Sudamericana ni con la CPVDC, que sólo operaban en el Pacífico.

— Los acuerdos entre éstas, y de ellas con la P.S.N.C. y la Kosmos, habían regulado la competencia por el cabotaje, disminuyendo consiguientemente el daño que explicábamos.





EL VAPOR TENO, DE LA  
SUDAMERICANA, EN VALPA-  
RAÍSO EN 1906.

Mas no había convenios con las restantes líneas en operación, ni ahora, 1913 (por lo tocante a la Sudamericana), con nadie.

Para remate el Perú, además de otorgarle la subvención vista, protegía disimulada pero eficazmente a su línea, V. gr., se maniobraba para que ésta monopolizara el flete de los azúcares peruanos a Chile, que había sido un importante negocio de la Sudamericana.

**EL SALITRE.** A contar de la Guerra del Pacífico, hubo un gran rubro naviero relacionado con Chile: el del salitre.

Pensemos que existía una exportación valiosa, de inmenso volumen y continuado crecimiento. El año 1902, el salitre producido quebró la barrera de 1.400.000 toneladas. Ya no volvería atrás, hasta la Gran Guerra; al revés: superaría irreversiblemente —en el mismo plazo— los récords de 1.600.000 toneladas (1905); 1.800.000 toneladas (1906), etc. Aparecieron nuevos e insociables mercados de salitre, el norteamericano, pongamos por caso, que duplicó su consumo entre 1902 y 1906.

Si bien existían stocks en Chile —que podían alcanzar niveles peligrosamente altos cuando alojaban las ventas externas—, la mayor parte del salitre dejaba el país; el consumo nacional era mínimo.

Esto representaba fletes gigantescos, asociados con negocios complementarios, también muy lucrativos. Por ejemplo, los seguros de naves y carga contra naufragios e incendios (el salitre era susceptible de combustión espontánea).

Al principio, años 80, hubo una cierta participación chilena en este mercado. Después desapareció. Realizaron los fletes del salitre veleros foráneos, que exhibían alta velocidad; enorme volumen de transporte; carga y descarga mecanizadas —a vapor—, rapidísimas; y corto equipaje. Las dos





EL SALITRERO PREUSSEN, DE  
GRAN TONELAJE. (EN BASIL  
LUBBOCK: THE NITRATE  
CLIPPERS, GLASGOW, 1913.)

líneas principales fueron "la de las P" (cuyos barcos siempre iniciaban sus nombres con esta letra; dueño de "las P" era un ama-

dor alemán, Laeisz); y la francesa de Antonin Dominique Bordes. Bordes construyó el *France*, terminando el siglo XIX, que podía portar 6.200 toneladas de salitre. Laeisz replicó con el *Preussen II* (1902), "el orgullo de Prusia", para 8.000 toneladas. El quid del negocio consistía en evitar los fletes sin carga, o "falsos", llevando carbón inglés para las calicheras, fundiciones, fábricas y ferrovías chilenas, y retomando con el salitre, cobre bruto o en barras, guano, etc., que Europa demandaba de nuestro país. No está claro si los barcos salitreros hicieron también cabotaje nacional, significativamente, empleando el sistema ya visto del "presupuesto hecho".

¿Por qué los chilenos no participamos en los fletes del salitre? Es posible que no tuviésemos la capacidad empresarial ni los recursos que exigían transportes tan desmesurados. Ni, tampoco, las conexiones europeas que nos asegurasen no volver del Viejo Mundo con las bodegas vacías. Hay asimismo indicios de que todo el manejo salitrero posproductivo — compra mayorista,

flete marítimo, seguros, distribución a los lugares de consumo, venta por menor— era una sola red interconectada, difícil de penetrar desde fuera.

Pero el hecho es que el flete más importante de la economía chilena, no lo hacían chilenos, en ninguna proporción digna de mencionar.

No hay respuesta clara a la pregunta de por qué la Sudamericana no ensayó este transporte. Quizás sus ejecutivos pensaran que no les era posible afrontarlo y, paralelamente, continuar con la actividad normal de la compañía. Y que abandonar aquella significaba perder un caudal irrecuperable de barcos, personal, itinerarios, experiencia, clientela, prestigio, etc., sin compensación segura. Habrían preferido, como dice el refrán, "lo cierto a lo dudoso".

"Sólo atreverse hubiera sido bello"... pero, esta vez, la Sudamericana no se atrevió.

**LA CRISIS:** La confluencia de hechos que hemos narrado, precipitó una grave crisis en la empresa.

El final de los pactos de equilibrio con la P.S.N.C., la Kosmos y la Roland Linie; la aparición de la CPDVC; y particularmente la competencia devastadora de las líneas que recorrían nuestras costas y disputaban su cabotaje, navegando a "presupuesto hecho", mermaron de modo muy sensible la actividad e ingresos navieros de la Sudamericana. Hacia 1910, entre el 60% y el 70% del cabotaje chileno estaba en manos extranjeras.

Para mayor desequilibrio, el único costo fiscal que imponíamos a una naviera foránea que realizaba cabotaje chileno, era una patente de mil pesos.

Concidió esta época, según diremos inmediatamente, con la tempestad política, legislativa y periodística alrededor de la firma; la incertidumbre sobre el apoyo gubernativo de que hasta entonces gozara, e incluso el retro parcial de dicho apoyo. Efectivamente, se discontinuaron los fondos genera-



EDIFICIO DE LA GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE VALPARAÍSO EN 1903. (EN MARIE ROBINSON WRIGHT: THE REPUBLIC OF CHILE, FILADELFA, 1904.)



les que el presupuesto del Estado fijaba, cada año, para fomento de nuestra marina mercante; la subvención al servicio rápido con destino Panamá (la Sudamericana debió suspenderlo), y aun convenios muy antiguos sobre transporte de funcionarios.

Para colmo, la Sudamericana había iniciado, junto con el siglo, un vigoroso plan de nuevos barcos —media docena de ellos se incorporaron entre 1900 y 1906, todos recién botados, por un total de casi 16.000 toneladas—, que representaban aproximadamente un 60% del anterior volumen conjunto de la flota. Aunque por supuesto ya no habría más adquisiciones, hasta 1920, las ya efectuadas no rendían lo que se esperaba de ellas.

La sociedad redujo sus utilidades y dividendos a partir de 1909. Todavía no era un cuadro desesperado ni mucho menos (por las razones que se verán) —nunca hubo pérdida, y se intercalaba algún buen año entre los ma-

los—, pero el negocio en sí mismo se veía deprimido y de oscuro porvenir. Durante la Junta de Accionistas de 1910, Agustín Ross —banquero serio y prestigioso, antiguamente vinculado a la Sudamericana y los Edwards— dijo que el término de la sociedad era inevitable, por la competencia y la desprotección; más valía liquidarla inmediatamente, salvar el capital y aplicarlo a industrias de mejor rentabilidad y estabilidad. Ese año, el dividendo apenas alcanzó el 1,5%.

A la verdad, el negocio estaba mal y perdía dinero, pero la Sudamericana no. La paradoja se explicaba muy sencillamente. El rojo operacional era compensado, y con exceso, por los intereses de gruesos depósitos bancarios que la sociedad mantenía... hasta 2.800 millones de pesos circa 1910. Dicho de otro modo, la Sudamericana guardaba, líquida y colocada a interés, parte importante de su capital y reservas. El rédito de los depósitos era mayor que el déficit que arrojaba el negocio mismo, y permitía obtener una utilidad global y pagar dividendos, aunque éstos —comparativamente con los pasados— fuesen insatisfactorios.

Los depósitos de la firma pesaron mucho en el debate sobre subvenciones y cabotaje que vamos a presenciar. No fue hábil que los defensores de la Sudamericana dramatizaran su situación hablando de "quiebra". ¿Cómo podría hallarse quebrada la empresa, con depósitos tan cuantiosos? Lo realmente quebrado era su actividad naviera, y no la firma misma, cuya liquidez le permitía seguir operando. ¿Pero, por qué habría de hacerlo indefinidamente... sacrificar *sine die* una proporción del interés de sus depósitos para que continuara un negocio malo? Así se explican las palabras de Ross: salgamos de la navegación, que no da dinero, y apliquemos el capital liberado a otro rubro, estable y rentable.

En 1913, sabemos, la competencia se tomó todavía peor, por el térmi-



no de los convenios que la limitaban respecto de la P.S.N.C., la Kosmos, la Roland Linie e —indirectamente— la CPDVC.

Ya sólo quedaban "a flote" dos navieras chilenas relativamente importantes. Y la segunda, Braun y Blanchard, con apenas dos barcos.

El año que siguió, la situación cambiaba de un modo tan inesperado como súbito y extremo.

**EL CANAL DE PANAMÁ Y LA GRAN GUERRA.** En 1914, efectivamente, se abrió de modo definitivo, por ese cauce que el hombre excavara, la comunicación directa Pacífico/Atlántico, en ambos sentidos. Y meses después se iniciaba el sangriento conflicto global que modificaría la Historia de Europa, y la del mundo.

Ambos hechos cayeron como un rayo sobre nuestra navegación.

El primero, Panamá, traía la decadencia de Punta Arenas y Valparaíso. Pues el Estrecho se desvalorizaba bruscamente como comunicación entre aquellos océanos, y los puertos chilenos ya no serían recaladas obligatorias, luego del pesado viaje para cruzar el Atlántico y doblar el vértice sur de las Américas.

Esto era ruina para los puertos... y bendición para la Sudamericana.

Pues desaparecía la competencia, en el cabotaje chileno, de las naves extranjeras a "presupuesto hecho" que ahora utilizarían el Canal y no Magallanes para pasar de un océano a otro.

Sólo aquéllas que aún prefiriesen el Estrecho, lo utilizarían... un viaje corrientemente más largo, más peligroso y más caro.

Tendrían preferencia tal, por lo común, únicamente si su itinerario incluyera Brasil o Argentina, o ambos países. Estando o dirigiéndose allí, el Estrecho era más cercano que el Canal... y gratis, mientras cambiar de océano utilizando aquél costaba 1,25 dólares por tonelada de registro. Y

se perdía la posible ganancia marginal del cabotaje en la costa pacífica.

De cualquier modo, el Canal hizo menos amplia la cobertura del cabotaje chileno, para beneficio de quienes siguieron ejerciéndolo, la Sudamericana a la cabeza.

Pero faltaba lo mejor (o lo peor, según el lado del cual se mirase): la Gran Guerra. Implicó para los países envueltos, los europeos, aplicar sus barcos comerciales a los transportes bélicos: ejércitos, caballadas, vehículos, armamentos, municiones, víveres y pertrechos. Los fletes de paz fueron suprimidos o disminuyeron hasta alcanzar un mínimo. La P.S.N.C., por ejemplo, entregó casi todos sus buques al esfuerzo guerrero del Imperio Británico. Un poco más adelante empezaría la guerra submarina, y millares de toneladas de naves literalmente desaparecerían en los fondos oceánicos.

Segunda, y ahora asfixiante, reducción de la disponibilidad de barcos para el cabotaje chileno... y la correspondiente, segunda bonanza para la Sudamericana.

(La perspectiva de la posguerra no era, desde luego, puramente luminosa... ¿Qué pasaría con los itinerarios Panamá-Valparaíso y sus escalas, ida y regreso, cuando barcos grandes y veloces pudieran cruzar el Pacífico por el Istmo, a través del Canal? ¿Disputarían con la Sudamericana esos itinerarios?)

Comiendo el conflicto, los efectos combinados de las dos "bonanzas": el Canal y la Guerra, se aprecian en el cuadro que sigue:

| BUQUES FONDEADOS | 1914 | 1917 | 1918 |
|------------------|------|------|------|
| Puerto Arenas    | 470  | -    | 247  |
| Valparaíso       | 543  | 284  | -    |

Surgieron o se desarrollaron, al llamado de negocio tan espléndido, paralelas navieras chilenas... Braun y Blanchard, González Soffia y otras menores.





SUBMARINOS ALEMANES  
AFROVISIONÁNDOSE DE  
GASOLINA EN LA BAHÍA DE  
KIEL. (EN ZIG-ZAG, 1916.)

Y la Sudamericana, ¿quién podría reprochárselo?, hizo su agosto. Las utilidades fueron monstruosas: casi 1.000.000 de pesos en 1914; 2.200.000 en 1915; 7.000.000 en 1916; 10.000.000 en 1917; arriba de 12.000.000 en 1918. El primer semestre de 1916, repartió un dividendo del 32%.

Entonces, el debate sobre subvenciones y cabotaje tomó otro cariz. ¿Para qué acudir al auxilio de los navieros chilenos, si éstos nadaban en dinero? La transitoriedad del fenómeno no se advertía.

A la luz de vicisitudes tan cambiantes, examinemos la génesis, desarrollo y culminación del nuevo marco legal que encuadraría nuestra marina mercante.

## EL GRAN DEBATE MARÍTIMO

La libertad de cabotaje y el sistema de subvenciones con nombre y apellido, y sin exigencias como contrapartida, se hallaron bajo fuego desde muy temprano.

Ya el año 1876 el parlamentario Enrique Mac-Iver había formulado una iniciativa proteccionista, que fracasó. Sería el presidente Jorge Montt quien volviese a la carga (1894). La Cámara aprobó el proyecto Montt en 1898. Pasó al Senado, y allí dormiría el sueño de los justos. Sin embargo, el año 1910 lo reactivó el Ejecutivo. Simultáneamente, la Cámara debatía diversas iniciativas complementarias, algunas provenientes del Gobierno, otras del Congreso (1911). Pero tampoco ahora se avanzó gran cosa en ninguna rama del Parlamento. El año 1915, el Gobierno reanimaba la discusión. Ésta tuvo por resultado final que se promulgaran dos leyes claves, las de 1917 (cabotaje) y 1919 (hipoteca naval).

1894-1919: un cuarto de siglo para materializar una legislación que todos reconocían básica y urgente, y que para colmo, veremos, resultó incompleta, mutilada. El parlamentarismo criollo en su mejor forma.

Las ideas debatidas fueron —adicionalmente a las ya dichas: cabotaje y subvención— otras de variada índole, pero todas dirigidas a fomentar la actividad económica que los chilenos realizaran en el mar: construcciones navales, itinerarios exteriores, créditos para aquella actividad y sus garantías, etc.

Naturalmente, durante tan largo recorrido y hasta alcanzar su texto definitivo, los proyectos habían experimentado innumerables y a veces contradictorias modificaciones, que nos es imposible detallar. Nuestro objetivo, entonces, es el debate —con sus argumentos y contrargumentos fundamentales— y el resultado último, las leyes de 1917 y 1919, todo mirado según su impacto sobre la Sudamericana. A ésta concierne, particularmente, la reserva de cabotaje, y las distintas modalidades posibles de protección y subvención fiscal.

**EL SENADO (1911)**<sup>47</sup>. En la discusión de este año, fue el senador conservador Carlos Walker el principal enemigo de las propuestas gubernativas. Argumentaba:

—La reserva de cabotaje (rechazada en la Comisión de Hacienda del





Senado) era inconveniente, pues "la riqueza de Chile —decía Walker— se debe principalmente a la exportación de los productos agrícolas a la zona norte, que no tiene agricultura". El "porteo" de estos productos, si se aceptaba la reserva de cabotaje, perdería "la baratura" que le daban "las marinas inglesa y alemana".

—El Gobierno planteaba un sistema de primas—vale decir, de subvenciones que suponían un incremento o mejor calidad en el servicio—, pero sin resguardar suficientemente que los barcos beneficiados con ellas tuviesen las condiciones necesarias para prestar utilidad militar en caso de guerra. Walker "acompañaría con gusto" la proposición de subvencionar barcos nuevos, construidos cumpliendo los requisitos bélicos que fijara el Almirantazgo, y que no pudiesen ser enajenados sin permiso legislativo.

—Una nave era "chilena" —y por tanto, en el futuro, ganaría primas— con sólo inscribirse como tal en algún consulado nuestro, siéndole facilísimo cambiar después de bandera, cuando le conviniese.

CARLOS WALKER MARTÍNEZ  
Y ENRIQUE MAC-IVER. (EN  
MARIE ROBINSON WRIGHT,  
THE REPUBLIC OF CHILE, 1904.)

—El costo fiscal de las primas, que el Gobierno estimaba en 600.000 pesos oro al año, se hallaría subcalculado... podría alcanzar los 2.000.000 ó 3.000.000 de pesos oro anuales.

—Beneficiario principal de subvenciones tan gruesas, sería la Sudamericana. Era cierto que ésta, por efectos de la competencia foránea, no daba dividendos hacía dos años. Pero guardaba 2.800.000 pesos en depósitos bancarios, y cumplía "el servicio —de crear a Walker— con los buques más insignificantes y deteriorados, porque no quiere comprar material".

"¿Es posible que otorguemos subvención a una compañía que tiene grandes capitales colocados al 3% de interés?"

Además, la Sudamericana poseía sólo naves antiguas, o demasiado pequeñas; o de poco andar. No resultaba lógico que ganaran primas, pero el proyecto no distinguía

—Tampoco era aceptable que la Sudamericana invocase "servicios pasados" para justificar la subvención. Aludía a la Guerra del Pacífico, según Walker un "gran negocio" de esa sociedad; el valor de cuya acción habría subido veinte veces durante el conflicto.

—La financiación de las primas, el "derecho de tonelaje", resultaba contradictoria; un absurdo. Era gravar la navegación con el pretexto de estimularla.

—Recomendaba, finalmente, una Compañía Nacional de Vapores, con acciones del Estado, incluso mayoritarias, pero concentradas en una sola serie, que eligiese una minoría de directores y que cobrara dividendos postergándose a los accionistas privados.

Defendieron las iniciativas gubernamentales, en sus líneas amplias, los senadores Carlos Aldunate y Joaquín Figueroa. Decían:

—Que también descartaban, como Walker, la reserva del cabotaje.

—Que las exigencias para considerar chilena una nave, no variaban



con lo ahora propuesto; eran las mismas vigentes según la Ley de Navegación (1878).

—Que el sistema del proyecto establecía una prima anual de cincuenta centavos oro por tonelada y mil millas recorridas, común para todo buque de bandera chilena, pero asimismo primas suplementarias por aptitud bélica, velocidad, construcción nacional, cabotaje y servicio de ríos. Esto debería tranquilizar a Walker, respecto de que pudiesen ser subvencionados barcos inútiles.

Ejemplos: había una sobreprima de 28% a los buques artillables ('... que dispongan —decía el proyecto— de Santa Bárbara y... cubiertas reforzadas para llevar cañones'); otra de cinco pesos oro, por cada milla de exceso sobre las catorce millas/hora de velocidad; otra, única, de cuarenta pesos oro por tonelada, si el andar excediese las veinte millas/hora. Etc.

—¿Qué barcos le convendría encargar a cualquier naviera, v. gr. la Sudamericana? Los de mayor tonelaje y velocidad posibles, que fuesen utilizables en caso de conflicto. Y ésta era, igualmente, la conveniencia del país.

—Que el costo fiscal de las primas no excedía el indicado por el mensaje del proyecto, y la parte de la Sudamericana sumaba 380.000 pesos anuales.

—Que respecto de financiamiento, se podía buscar uno que no fuera el derecho de tonelaje; éste tampoco entusiasmaba a muchos senadores.

—El negocio de la principal naviera chilena, la Sudamericana, se tornaría insostenible, si no se le otorgaban las primas discutidas. No era lógico exigir de ella que, por el solo interés nacional, siguiera ejercitando una actividad que no le retribuía, ni emprendiese compras o construcciones de barcos cuyo rinde económico —sin conocer la política definitiva de subvenciones— no podía ser calculado. Que mientras tanto la empresa mantuviese sus fondos a interés, era una medida prudente, no un abuso. La evén-

tual liquidación de la Sudamericana no iría en perjuicio de los socios, sino del país.

Tanto defensores como detractores se manifestaban sólo moderadamente proteccionistas, como vemos: no se defendía con fuerza la reserva de cabotaje, ni el derecho-oro por tonelada.

**LA CÁMARA (1915)<sup>48</sup>** Los diputados debatieron en sala el derecho de tonelaje, cinco años después de proponerlo el Gobierno (era el ritmo del trabajo legislativo durante el parlamentarismo).

Mientras, se había constituido en Valparaíso la Liga Marítima de Chile (1914), con el objeto de impulsar nuestra marina mercante. Auspiciaba las primas de estímulo a la construcción y navegación nacionales, el gravamen por tonelada, y la reserva de cabotaje. Obtuvo que apoyasen ésta los armadores chilenos. Pedía que fueran subvencionadas las líneas nacionales a Europa, y no las extranjeras como quería el Gobierno. Las posiciones de la Liga pesaron en el debate naval de Cámara y Senado.

La Comisión de Hacienda de la primera restableció la reserva del cabotaje, que fuera eliminada por el Senado; vimos, en el otro proyecto. Sin embargo, se aprobó que dicha reserva sólo comenzara a aplicarse comidos diez años (habían sido cinco) desde que la ley entrase en vigor.

El derecho de tonelaje ascendería —resolvió la Comisión— a dos pesos oro anuales por tonelada de registro (cincuenta centavos para los veleros).

Algunos diputados enfatizaron el momento, amba dicho, que vivía el cabotaje por la apertura de Panamá y el conflicto de 1914:

Hoy que no viene al Pacífico casi ninguna de las naves que antes hacían el comercio en nuestras costas, y que seguirán haciéndolo después de la guerra, es el momento más propicio para formar nuestra Marina Mercan-





EDIFICIO DEL CONGRESO, EN SANTIAGO, DONDE SE PRODUJO EL GRAN DEBATE MARÍTIMO.

te... Es preciso que para entonces (la posguerra... esté... crecida, que haya alcanzado un desarrollo que le permita resistir la competencia de las marinas de otras naciones" —señalaba el diputado Ismael Pereira. Su colega Héctor Anguita añadía no existir "asunto más importante y urgente que éste", pues la ausencia de fletes había triplicado su precio.

Hubo diputados, sin embargo —Fidel Muñoz, Sergio Pizarro—, que manifestaron inquietud ante la reserva del cabotaje. Se constituiría un monopolio, dijeron, por lo cual el Estado debía reservarse el derecho de fijar las tarifas de los fletes.

Idea que, paradójicamente, molestaba a Malaquías Concha, diputado democrático y fervoroso proteccionista.

"¿Por qué? —se preguntaba— ¿Por qué no ponemos también precio al pan, al calzado? ¿Por qué ha de mezclarse... el Gobierno? ¿Por qué no dejamos que estos precios (las tarifas de fletes) se rijan por la libre competencia?"

La fijación de tarifas, concluía, se justificaba únicamente respecto de compañías privilegiadas.

Se le insinuó al diputado Pizarro, veladamente, que su postura beneficiaba los intereses de las navieras foráneas.

Sólo protegía —repuso Pizarro— “la producción nacional... la industria y el comercio nacionales, de que los fletes fáciles no son más que un medio... Es la riqueza nacional la que debe desarrollarse por medio de los fletes baratos, evitando para el futuro el monopolio que señalaba el honorable señor (Fidel) Muñoz...”. “Los intereses del país... los intereses primordiales, los vitales de nuestra economía... los representan... los productores, ...que... constituyen la vida y la riqueza de la Nación”. A semejante interés superior debía hallarse “sometido” el propio o particular de los navieros.

Ideas éstas, recordemos, ya formuladas por el senador Walker un cuadriento atrás.

“La reserva —continuaba Pizarro— permitiría que continuase el complot de las compañías nacionales... que hemos visto durante veinte años”, y cuyo objeto era evitar la competencia, repartirse el monopolio y aumentar las tarifas de los fletes, en perjuicio de aquel interés colectivo.



PASAJEROS A BORDO DEL VA-

POR CAUTÍN DE LA SUDAME-

RICANA (1956).

No es ése el complot, contrataba con vehemencia el diputado y economista Guillermo Subercaseaux, “sino el del pabellón chileno ahorcado por las compañías extranjeras”. Las leyes protectoras, o se despachaban antes que concluyese la guerra... o nunca. Ya que la naviera alemana Kosmos volvería, tras el conflicto mundial, “a tener la potencia que ha tenido, por medio de sus representantes, que han llegado hasta el Parlamento de la República”.

(La Kosmos había escrito a la Comisión de Hacienda que cualquier “agravación” de las circunstancias en que realizaba nuestro cabotaje, la haría abandonar.)

Tampoco escapó a las críticas el derecho de tonelaje. Se observó que



las "toneladas de registro" ya solían falsificarse para pagar menos gravámenes de faros y balizas, u otros: así, un vapor que "registraba" 500 toneladas, podía cargar efectivamente siete veces más. La misma base de cálculo del impuesto, entonces, era dudosa. "Los vapores —dijo el parlamentario Arturo Iruzával—, gracias a las animañas de que se valen los armadores extranjeros, tienen siempre un registro absolutamente nominal."

Numerosos diputados —por otra parte—, Subercaseaux inclusive, hallaban incomprensible financiar las primas a través del gravamen de tonelaje. También Carlos Walker había anticipado esta objeción en 1911.

"Para pagar primas a la Marina Mercante Nacional, se le pone contribución a la Marina Mercante" —dijo Malaquías Concha. Y añadió: "Me temo mucho que haya en esto gato encerrado... no sé qué máquina (habrá)... no la concibo, pero máquina hay".

El gravamen (se afirmaba) caería en la práctica más sobre los navieros chicos que sobre los grandes. Pues éstos pagarían igual derecho de tonelaje, pero captando una mucho mayor parte de las primas. Además, ese derecho era deducible de la "contribución de haberes", la cual gravaba los bienes corporales, especialmente inmuebles. Las empresas importantes poseían "haberes" de gran cuantía, y las pequeñas no: a veces, los únicos bienes de las últimas consistían en los barcos, uno o dos, de su tráfico. Para aquéllas, el conjunto de los dos impuestos —tonelaje y haberes— no representaría, probablemente, una suma superior a la que ya solventaban por el segundo, pues imputarían a éste el primero, el de tonelaje. Mientras las pequeñas deberían pagar íntegro dicho tonelaje.

Fue opinión muy general de los diputados, por las razones señaladas, gravar con el derecho sólo a las naves extranjeras que hiciesen cabotaje (los diez años durante los cuales no regiría la reserva), y no a las nacionales. Y

asimismo que ese derecho tuviera como base el monto de los fletes y pasajes, no las escasamente fiables "toneladas de registro".

Los diputados, por fin —igual que anteriormente el senador Walker—, juzgaron incompleta, y susceptible de abusos dirigidos a cobrar primas, la definición de "nave chilena" en vigor desde 1878.

El debate íntegro de la Cámara se vio cruzado por la sospecha y temor que algunos parlamentarios abrigaban, con mayor o menor disimulo, de que la Sudamericana fuese la gran beneficiaria de las leyes propuestas, y a través de ellas aniquilara a los navieros medianos o chicos, y formara un monopolio nacional del flete y de los pasajes marítimos, en sustitución del monopolio extranjero existente hasta la Guerra Mundial.

"Temo (decía el diputado Pizarro) que vamos a hacer el negocio de sus accionistas, en vez de facilitar el desarrollo de la marina mercante nacional."

"Si se... quiere proteger de nuevo (a la Compañía Sudamericana)—añadía— que, a lo menos, se (le) limiten los dividendos y... (se la) obligue a reservar una parte de sus ganancias para mejorar e incrementar sus naves...".

Todo era mirado bajo tal prisma. La "máquina", el "gato encerrado" a que aludía Malaquías Concha, eran por supuesto de la Sudamericana. Mediante el sistema de primas que se planteaba, la empresa cobraría éstas gruesamente, y sin pagar tonelaje, pues lo imputaría a la contribución de haberes que ya la gravaba. En cambio, el naviero chico debería cancelar aquel derecho hasta el último peso.

"Con esto —tronaba Concha— se quiere matar el pequeño comercio individual, al pequeño armador, para que... caigan mañana en manos de cualquier Compañía, sea la Sudamericana... (u) otra, que les diga: vengan las primas para acá... ¿A costa de quiénes? ¿A costa del Estado Chileno? No, señor Presidente, a costa de los (mismos) infelices a quienes vamos a gravar...".





**OTRA VEZ EL SENADO (1916)<sup>49</sup>.** Ya en sus etapas finales, los proyectos de primas y tonelaje fueron objeto de un último detenido análisis por parte del Senado. Se cruzaron una espada "proteccionista", la de Malaquías Concha, y una "librecambista", la del radical Enrique Mac Iver.

Los contendores se merecían el uno al otro.

Ambos eran hijos de sus obras.

Yáñez, abogado brillante, de espectaculares alegatos, había adquirido una cuantiosa fortuna profesional, destacándose luego en la política —antes y después del momento que abordamos—, como parlamentario, ministro y diplomático. Al fundar y orientar *La Nación*, primer gran diario de clase media, renovaría el periodismo chileno. Se perfilaba ya como candidato presidencial, su máxima ambición, que no vería cumplida. Era un hombre cultísimo, estudioso, preparado respecto de una infinidad de materias, orador insigne pero más convincente que elocuente: un orador de estrados judiciales.

MALAQUÍAS CONCHA Y  
ELIODORO YÁÑEZ. (ARCHI-  
VO FOTOGRAFICO BIBLIOTECA  
NACIONAL, SALA MEDINA.)

Mac Iver, el "ruiseñor radical", fue también abogado distinguido y orador... sin disputa alguna el orador chileno del cambio de siglo, por la voz, la manera de emplearla, la elegancia literaria y la forma maestra de presentar los argumentos. Hasta 1906, había sido el hombre clave de su partido. Durante la Convención Radical de esa fecha, él y los suyos fueron desplazados por la corriente socializante que lideraba Valentín Letelier. Pues Mac Iver, aunque nada sectario como persona, un moderado, fue siempre liberal extremo doctrinariamente hablando, en todo campo y sentido: filosófico-religioso, político y económico.

Hemos dicho que en 1876 había planteado una iniciativa proteccionista de nuestra marina mercante. Pero, corriendo los tiempos más rápidos que él, su "proteccionismo" de los 70 era, cuarenta años después, liberalismo casi puro.

En verdad, al leerlo, se le ve oscilar entre ese liberalismo y, respecto de la navegación nacional, un contradictorio afán proteccionista.

Yáñez sostenía que la Gran Guerra había creado una "oportunidad feliz" para fortalecer nuestra navegación.

La escasez de fletes, observaba, hizo entrar a aquella muchas firmas y personas del país, las cuales lograron "crearse un negocio lucrativo" que tenían "interés en continuar".

A su juicio, era el proyecto de tonelaje el más urgente. Si bien lo adeudarían tanto naves nacionales como extranjeras (así venía propuesta, de nuevo, la iniciativa), "las chilenas —anotaba Yáñez—, que hacen viajes continuos en nuestra costa y tocan con frecuencia en los puertos, van a pagar una vez la contribución, mientras... las... extranjeras, que acuden cada mes, tendrán que pagar la misma contribución en menos viajes." Ésta sería la ventaja para nuestros barcos: cancelar ese derecho, sí, pero inferior proporcionalmente al que solventa-



rían los extranjeros. Sus tarifas podrían, entonces, ser también inferiores.

Pero no bastaba con el tonelaje, seguía Yáñez. Se necesitaban medidas complementarias:

—Estimular la construcción nacional de naves.

—Crear “un organismo encargado de proteger la marina”, especie de Consejo Naval y capitanías de puerto —existentes para la Armada de Guerra—, pero que se enfocara hacia la navegación civil. Funcionarios que en cada puerto velaran por las embarcaciones, les facilitaran su operar y les diesen los datos indispensables, en especial el pronóstico y noticias del tiempo. Yáñez daba a esta última información gran relevancia.

—Establecer puertos de suministro, como el de Arica.

—Fundar una Caja de Crédito Hipotecario Marítimo, para abrir esta vía de financiación a los dueños de naves, como la tenían ya los propietarios de inmuebles.

—Rebajar los derechos de aduana para las mercaderías que arribasen al país en naves chilenas.

Algunas de las propuestas que anteceden podían analizarse más detenidamente, dijo Yáñez (de hecho, el Senado constituiría luego una comisión al efecto), pero no el tonelaje. Éste apremiaba. Pues, apenas terminara el conflicto mundial, el Pacífico se vería inundado de naves extranjeras, llegadas vía Panamá. Si el fenómeno no encontraba ya bajo protección a la marina comercial del país, ésta simplemente se extinguiría.

El tema presentaba suma trascendencia económica, sí, pero también graves implicancias adicionales, de política exterior y militares.

“El Pacífico —terminó don Eliodoro— es para nosotros la calle en que vivimos, y si esta calle la abandonamos al capital extranjero, es lo mismo que si quedáramos encerrados y con una guardia a la puerta.”

— Cuando Mac Iver tomara inicialmente la palabra, se extrañaría de ver establecerse un gravamen para beneficiar a las naves mercantes de Chile... sin que la forma de tal beneficio (las primas) se hallase aún determinada.

— Lo más grave, sin embargo afirmaba, era que el derecho de tonelaje encarecería los fletes —y por ende la producción— cuando más escaseaban éstos. Para apoyar a los mercantes chilenos, podían sacarse recursos de otras fuentes que no fueran los mismos navieros que se perseguía beneficiar; por ejemplo, del impuesto a la exportación salitrera, rebajándolo para subvencionar a los barcos nacionales que transportaran el oro blanco.

En una segunda etapa del debate, Mac Iver resumió y enfatizó su pensamiento:

— “Deseo la protección de la marina... nacional, sin gravamen para la navegación; es decir, sin aumentar el costo del transporte en las costas de Chile... Deseo... que como primera medida baje el costo de los transportes en nuestro país, como una manera de... facilitar el desarrollo de las industrias.”

— Un poco más adelante todavía, desarrolló don Enrique un ideario netamente liberal:

— La concurrencia, en nuestro cabotaje, de naves foráneas que, viniendo de Europa con “sus gastos hechos”, podían por ello cobrar “fletes reducidos”, había sido una “situación extremadamente feliz”. Al revertirla o moderarla, el derecho de tonelaje encarecería los fletes de los agricultores sureños y de los mineros septentrionales. Las protecciones a ciertas industrias chilenas —azúcar, cerveza, maderas, fósforos, etc.— no habían sido éxitos, sino creación de monopolios. Si ése fuera también el precio a pagar por defender la marina mercante de Chile, “de proteccionista... me convertiría en antiproteccionista” —dijo Mac Iver.





RECINTO DE LA CÁMARA DE  
SENADORES, CONGRESO  
NACIONAL, HACIA 1910.

“La protección entre nosotros es un sistema: desde el encaje hasta la tela más vulgar, hasta la madera en bruto, todo está protegido.”

Era peligroso que un país así alzara los fletes, mediante una ley, sobre todo si existía —como era el caso chileno— “la propensión al monopolio, a las combinaciones comerciales... (entre) todos los que proporcionan ciertos servicios, ciertos artículos, para aumentar los precios”. ¿No habían permanecido acaso unidas durante años las “compañías principales... para fijar el precio de los transportes (marítimos), asegurándose el monopolio”? No era difícil reemplazar, en el discurso, “las compañías principales” por “la P.S.N.C. y la Sudamericana”.

Los monopolios habían cooperado a la crisis moral de Chile, que era *leit motiv* de Mac Iver, al “abatimiento de los caracteres, el envilecimiento... del individuo, y esos males sociales que se palpan entre nosotros...”.

El proteccionismo, el “bastarse a sí mismo” solía ser el ‘grito del egoísmo materialista... la explosión del odio humano, no la expresión de la fraternidad humana... El primer signo de la civilización es la cooperación, la prime-

ra manifestación de la organización regular y común es la solidaridad, y el primer producto de la vida en conjunto, de la vida cooperativa, es la paz entre los hombres y entre los pueblos... Nunca ha existido un pueblo civilizado que se baste a sí mismo. Los individuos, las familias, las colectividades o los pueblos necesitan los unos de los otros".

Refutó luego Yáñez a Mac Iver, "con pesar".

Sus ideas eran las mismas de "la escuela individualista inglesa": "dejar los problemas económicos y sociales entregados al libre juego de la actividad individual, dejar obrar las leyes naturales de la libre concurrencia, reguladas por la oferta y la demanda; el individuo debía ser... el único agente de toda actividad y... política económica", apartando —en lo posible— toda intervención o... patronato del Estado".

Pero "hablar... estas cosas en el día de hoy es pronunciar una oración fúnebre sobre ideas muertas", y "desentenderse de las enseñanzas de la enorme guerra económica que se desarrolla en el mundo entero", guerra no menos cruel que el paralelo conflicto militar de Europa.

"Todo cede, doctrinas clásicas y sistemas de escuela, ante la necesidad de proteger y fortalecer la vida nacional", y el Estado ya no es "el supremo regulador de las leyes naturales", sino un "agente activo de progreso, de solución y de estímulo de los intereses generales".

Si esto sucede con las viejas naciones, ¿cómo no ha de suceder en los "países nuevos", v. gr. Chile?

Rechazaba Yáñez el vínculo entre el proteccionismo y el "decaimiento moral" del país, aducido por Mac Iver. Atribuía la desmoralización ambiente al papel moneda inconvertible; a la empleomanía de un "fisco rico, administrado por gobernantes amigos del derroche y faltos de previsión"; y al falseamiento del régimen parlamentario.



El derecho de tonelaje (aseguraba) no elevaría las tarifas del transporte marítimo. Su incidencia en los costos era ínfima, salvo para las naves extranjeras de cabotaje ocasional, y la protección de éstas no interesaba a Chile. La guerra, especialmente la submarina, había provocado que faltaran fletes por dieciocho millones de toneladas... el 37% del total existente en la preguerra; el 40% de los vapores. De allí la escasez y carestía navieras. Pero, terminado el conflicto —aseguraba Yáñez, proféticamente—, cabía que viniera una crisis de signo contrario, la multiplicación de la oferta naval y su corolario ineludible: "una baja en los fletes, que llegue a ser perjudicial para los capitalistas que han invertido dinero en material a flote".

Nuevamente, este año 1916, el fantasma de la Sudamericana ronda el debate parlamentario.

Complicaba inmensamente la situación el hecho —ya señalado— de que la firma atravesase, por la apertura de Panamá pero en especial por la Gran Guerra, un período de prosperidad, ganancias y dividendos sin paralelo. Hablar de "nuestra marina mercante", *hic et nunc*, era hablar de la Sudamericana, y los parlamentarios no lo ignoraban. ¿Qué "protección", entonces, necesitaría verdaderamente, y cabría que impetrara con justicia una compañía tan próspera? Que la bonanza fuese efímera, no era creencia común.

"Esto (los proyectos debatidos) no es de aquí, viene de Valparaíso y tuvo su origen en alguna institución interesada en el acaparamiento de los fletes de nuestras costas. No podía ser de otra manera" —afirmaba Mac-Iver. Añadiendo que el cabotaje ocasional pero en conjunto numdo que cumplían naves foráneas, causaba "fletes ínfimos", y preguntándose: "¿A quién afecta...?". "Afecta a las líneas que hacen el comercio (permanente) de cabotaje...; afecta, personalizando o particularizando un poco (f) a la Compañía del Pacífico (la P.S.N.C.) y a la Compañía Sudamericana de Vapores..."

—“¿Cómo no había de ser conveniente que ésta dominara en absoluto la navegación en las costas de Chile! —alegaba otra vez, con sarcasmo—... ¡Sería el mejor negocio que existiría en nuestro país!”

—“Pero... no debe tratarse de proteger a la Compañía Sudamericana de Vapores, sino de proteger a la marina mercante nacional.”

—Eran éstas “entidades bien diversas”: una, “el país entero”; la otra, la Sudamericana, “que tiene su gerencia en el puerto de Valparaíso”.

—La última precisión es curiosa; la comentaremos algo adelante.

—A las palabras anteriores reaccionó con violencia el senador Luis Claro; quien —junto a otros— había defendido los proyectos. ¿Se le acusaba de buscar “el monopolio de una sociedad determinada”? “Yo no he dicho eso” —retrocedió Mac-Iver.

—Una y otra vez Mac-Iver volvería a la carga. Era errado confundir marina mercante de Chile y Sudamericana, reiteraba. Los proyectos progresarían como sobre rieles, si no se insistiera en aquella equiparación. “La verdadera causa del desmedro, de la muerte de nuestra marina mercante... (había sido el monopolio P.S.N.C. /Sudamericana)... De manera que si fuéramos a fortalecer de nuevo a estas dos entidades, seguiríamos viviendo entre dos grandes colosos, para que nos estrecharan, y mantuvieran moribunda o sin nacer nuestra incipiente marina mercante...”

—Walker Martínez y Carlos Aldunate hacían eco. “Lo que interesa al país es que prospere la marina mercante... no que lucren excesivamente determinadas compañías (Aldunate).” Nótese que Aldunate, en general, era defensor y no crítico de los proyectos.

—Y Carlos Walker ironizaba sobre esta Sudamericana tan en ruinas, pero que distribuía dividendos millonarios:





EL SENADOR LUIS CLARO SOLAR (1857-1945), DE IMPORTANTE ACTUACIÓN EN EL LARGO DEBATE MARÍTIMO.

CÁMARA Y SENADO (1917)<sup>90</sup>. Todavía faltaba que, el año 1917, el proyecto de primas y tonelaje hiciera nuevas y sendas pasadas por ambos hemisferios parlamentarios.

En el Senado, los argumentos se repetirían, y los polemistas también.

Una vez más Yáñez y Mac-Iver chocaron frontalmente, pero con la más exquisita urbanidad. Don Eliodoro dijo que como él, su contendor aspiraba a que las naves de todas las naciones compitiesen en servimos. Pero ello exigía, como resguardo, la existencia simultánea de una vigorosa marina nacional. Existencia que necesitaba, por lo menos al comienzo, la reserva del cabotaje y subvenciones inteligentes. Respecto del cabotaje, era lo que habían hecho Estados Unidos, Francia, Bélgica, España, Rusia, etc. Mientras naciones como las escandinavas, Argentina, Japón, Alemania y Austria, si bien toleraban en sus costas barcos de países extranjeros, lo hacían bajo condición perentoria de reciprocidad. Aun Inglaterra, cuna y paladín de la libertad marítima, subvencionaba sus líneas navieras, remunerándolas por la conducción de la correspondencia. Mac-Iver interrumpió para aducir que ello no

constituía subvención, sino el pago de un servicio. Lo mismo pasaría con nuestras primas, repuso Yáñez: solventarían servicios, fueran generales (rapidez, eficacia, etc.), fuesen específicos (pasajes, correspondencia), pero siempre útiles. Y el alza de los fletes por el "derecho de tonelaje" sería de un monto irrelevante.

Contestó Mac-Iver lamentando se hubiesen presentado las ideas que defendía como "propias de un museo, por su antigüedad y rareza". Cuando oía a mi honorable colega (Yáñez), llegué a pensar que yo tal vez había incurrido en olvido al no haberme hecho enterrar.\* Y sin embargo —continuaba—, una sola diferencia los dividía: no la reserva del cabotaje, que Mac-Iver juzgaba peligrosa pero necesaria, sino la escasez y el correlativo encarecimiento de los fletes. Consecuencias inevitables, según don Enrique, tanto de la reserva (la cual aceptaba, aunque sin entusiasmo), como de gravar con el "tonelaje" a las naves interoceánicas que hicieran cabotaje esporádico (lo cual no aceptaba en absoluto).

Y no lo consentía pues era una forma más del ineficiente proteccionismo reinante, causa principal de la carestía de la vida (Yáñez discrepaba, atribuyendo la inflación al papel moneda, los impuestos excesivos, el desorden fiscal y otras causas).

"El resultado liso y llano... —remachaba Mac-Iver— será una menor oferta de fletes, y la consecuencia de la menor oferta de fletes será un alza en el valor de los mismos", para perjuicio de los productores y del país. "...¿Cuánto será esta alza? No los diez centavos por tonelada de que nos hablaba el honorable senador (Yáñez)...", mucho más. La asfixia mundial de fletes, producto de la Gran Guerra, v. gr., había encarecido éstos, aquí, entre el 150% (los de cabotaje) y el 300% al 600% (los interoceánicos).

La discusión de 1917 originó nuevos ataques contra la Sudamericana.



ELIODORO YAÑEZ Y ENRIQUE  
MAC-IVER, REPRESENTANTES  
DE LAS POSTURAS OPUESTAS  
EN EL DEBATE MARÍTIMO.  
(CARICATURA EN REVISTA  
ZIG-ZAG, 1914.)



Seguramente eran de entera buena fe, pero su virulencia y carácter a veces contradictorio denotaban un fondo de mala voluntad, visceral, no racional.

Así, por ejemplo, Carlos Walker reprochaba a la firma haber mantenido —como veíamos— abultados depósitos bancarios y pocas naves: “De veinte millones (de pesos, capital y reservas de la Sudamericana)... solamente (se hallan) tres millones a flote, y lo demás está ganando intereses en el extranjero.” Si hubiesen sido barcos, y “no... el negocio de la usura” (!), con la actual escasez de fletes la sociedad habría cuadruplicado su haber —observaba.

Pero los depósitos se habían hecho cuando los fletes sobraban y tener naves no era negocio. Posocriás pasó a ser lucrativo por causa de la guerra, durante la cual no cabía comprar ni encargarse de barcos: ¿Y cómo hubiera podi-



TRIPULANTES A BORDO DE  
UNO DE LOS SUBMARINOS  
ALEMANES QUE HACÍAN  
PELIGROSA LA NAVEGACIÓN  
COMERCIAL. (EN 20-246, JUNIO  
DE 1917.)

do la Sudamericana prever "el disparo de Sarajevo" y sus consecuencias sobre el transporte marítimo?

Otro ejemplo: si se discutían las primas, que las ganaran barcos viejos era favorecer indebidamente a la Sudamericana. Y que las ganaran barcos nuevos... también, pues sólo ella disponía de fondos para adquirirlos o mandarlos a construir.

Yáñez, casi únicamente, se mostró imparcial con la empresa. Había dado dividendos semestrales de importancia hasta sobreenir "la competencia de las compañías alemanas". Luego disminuyeron notoriamente, para repuntar con la guerra, llegando a los niveles cuantiosos que se han visto. Era la Sudamericana, ese 1917, "un gran comercio, de la mayor utilidad". Pero le faltaba "la base de estabilidad", sin la cual no había "interés en la inversión de capitales". Los proyectos debatidos, al materializarse, asentaban esa base.

¿Monopolio? "El... de la Compañía Sudamericana de Vapores... en todo caso sería menos malo, a mi juicio, que el monopolio de la Compañía Inglesa (la P.S.N.C.) o de la Compañía Alemana (Kosmos)" —contestaba don Eliodoro.

**LA SUDAMERICANA EN CANDELERO.** ¿A qué se debía la "mala imagen" de la sociedad?

Únicamente caben conjeturas.

Operaban, sin duda, algunos prejuicios. Ejemplo: que el historial vulgarmente aceptado de la firma anotara, como verdades de fe, ciertas imputaciones: monopolio del cabotaje —comparado con la P.S.N.C.—, pobre desarrollo en cuanto empresa y aprovechamiento indebido del Estado. Pero, sabemos, aquel monopolio fue, los años 70, la única alternativa razonable...



o ella, o quebrar y desaparecer comercialmente. Y después el monopolio había sido borrado por la competencia de las líneas interoceánicas que realizaban un cabotaje ocasional, pero globalmente constante, empleando el sistema de "presupuesto hecho". El crecimiento inadecuado o negativo se daría, para el cabotaje, cuando éste dejara de ser rentable por la misma causa recién explicada. Y el estancamiento en las rutas interoceánicas, se debía a que las dominaban sin contrapeso los carteles de las grandes navieras mundiales, que no admitían advenedizos estilo Sudamericana. Finalmente, el supuesto "aprovechamiento del Fisco" era discutible. Las subvenciones presentaban como contrapartida los servicios que el Estado recibía de la empresa. Y el "negocio de la Guerra del Pacífico", lo había hecho la Sudamericana, sí, pero igualmente —y desde un punto de vista más importante— el país, utilizando los barcos de la firma. Agréguese que fue también un servicio, impuesto a la naviera por sus contratos con el Estado —anteriores al conflicto— y requisito de las subvenciones. Dichos contratos, por lo demás, estipulaban claramente la cuantía y forma de pago del servicio.

Todo lo que precede era notorio o fácilmente comprobable... pero el prejuicio subsistía.

Durante el debate que venimos relatando, se fustigó asimismo la pingüe utilidad que habría obtenido la Sudamericana al arrendar naves de la Armada. Pero, verdaderamente, el arrendamiento fue negativo; no dio ganancias sino dolores de cabeza y pérdidas.

Anotemos, luego, el *lobbying* excesivamente presionante de la Sudamericana en el Congreso. Es imposible que no le haya traído malquerencias, o agravado las preexistentes.

Expondremos un solo ejemplo entre varios.

El 26 de febrero de 1916, último día de la legislatura extraordinaria, a la

hora de incidentes, el Senado tenía dispuesto analizar el proyecto marítimo que la Cámara (como vimos) aprobara el año anterior.

Antes de entrarse a la "orden del día" —es decir, fuera de tabla—, tomó la palabra el senador Juan Enrique Mackenna para solicitar que su Cámara, olvidando el texto de los diputados, discutiera y acordara otro sustitutivo, que él proponía en ese momento. Según el nuevo texto, el Jefe del Estado podría, previo visto bueno de la Dirección General de la Armada y de la Sudamericana, adquirir doce vapores mercantes y entregarlos en explotación a dicha sociedad, conviniendo con ésta los términos de aquélla. El costo, unos dos millones de libras oro, lo suministraría el "fondo de conversión", que empozaba recursos para un eventual retorno a la moneda metálica.

Sólo Mackenna votó a favor de su iniciativa. Los restantes "padres conscriptos" la rechazaron con molestia.

Había sido un *faux pas* de la empresa sugerir o tolear este proyecto —que no pudo ignorar—... un proyecto que llevaba, indeleble, su nombre y apellido, tan cuantioso, tan excepcional y de tramitación tan desacostumbrada. Actuó a cara descubierta, y por ende quizás sin malicia, pero la maniobra olía a influencias y componendas... un *lobbying* desenfocado y prepotente, que el Senado no podía sino resentir.

Atenuando lo dicho, anotemos que la Sudamericana se había involucrado activamente en las leyes marítimas a solicitud de los gobernantes contemporáneos, de Pedro Montt hacia adelante. Cuando se la acusaba de influirlos, pues, le cabía responder con el refrán conocido... "palos porque bogas, palos porque no bogas".

Hay otras razones que explicarían el mal ambiente en torno a la Sudamericana. Por falta de espacio y comprobación bastante, únicamente las insinuaremos:





PUERTO DE EL CALLAO EN 1881.  
AL FONDO, A LA IZQUIERDA,  
APARECE EL RÍMAC, DE LA  
SUDAMERICANA, AVERIADO  
Y SEMIHUNDIDO.

—El *lobby*, más disimulado pero que tampoco cabe ignorar, de las empresas extranjeras de navegación (ejemplo: la precitada carta que envió la Kosmos al Congreso).

—Motivaciones regionales. La pugna Santiago/Valparaíso (declinante centro comercial, cuyo mejor blasón era la Sudamericana) pudo expresarse en la actitud de los parlamentarios capitalinos ante la naviera. Hemos transcrito, al respecto, una breve pero significativa frase de Mac-Iver. La sociedad, sus accionistas, sus directores y alto personal... todos eran abrumadoramente porteños, ajenos al *establishment* político-social de Santiago.

—Motivaciones políticas. Llama la atención que, aparte de Enrique Mac-Iver, los peores cuchillos parlamentarios contra los proyectos marítimos, hayan sido conservadores: el senador Walker, los diputados Pizarro y Arturo Irrázaval, etc.

—Finalmente, tampoco es descartable—como razón de malquerencia hacia la empresa— el "pequeñismo", que hasta 1973 fue característico de la sociedad chilena, y en particular de su sector directivo. Una empresa chica gozaba siempre de mejor acogida que una grande; quebrada, crecía la bene-

volencia a su respecto. La empresa grande, en cambio, suscitaba envidias y desconfianzas. Si eludía hábilmente un temporal de tarifas —como la Sudamericana durante la preguerra—, disminuyendo su ritmo operativo y manteniéndose líquida, era acusada de egoísmo y de perjudicar a Chile; si actuaba inversamente, se le imputaba imprevisión e imprudencia. Si perdía dinero, era por ineficacia; si lo ganaba, un "lucro excesivo" (senador Aldunate). De tal manera, nunca una firma importante —y menos aun la Sudamericana, la mayor entre todas— podía satisfacer las expectativas que alimentaban a su respecto accionistas, público, prensa, parlamentarios y gobernantes; siempre se hallaría por debajo de ellas. Siempre se atravesaría a la razón el oscuro resentimiento de que ellos —los jefes y dueños de la Sudamericana— eran demasiado ricos, habían tenido un éxito excesivo, y por tanto no merecían fe ni apoyo... a alguien tenían que haber engañado.

## LAS LEYES MARÍTIMAS

El fruto último de los debates referidos fue, primero, la Ley de Protección a la Marina Mercante Nacional, N.º 3. 219, de 9 de febrero de 1917<sup>51</sup>.

Respondía muy modestamente a su exaltado título y a las esperanzas que se cifraban en ella:

- 1. Estableció el "derecho de tonelaje" para toda nave que condujera carga o pasajeros entre los puertos de la República, salvo que el transporte se originara en Punta Arenas.

El derecho no regiría sino al cabo de cinco años para los barcos que sólo transportasen pasajeros, y entonces su monto sería la cuarta parte del corriente.

La contribución iría creciendo año a año, hasta alcanzar su nivel defini-





ARTURO ALESSANDRI PALMA  
AL ASUMIR LA PRESIDENCIA  
DE LA REPÚBLICA EN 1922.  
(ÓLEO DE MICHAÏLOW, MUSEO  
HISTÓRICO NACIONAL.)

tivo; éste, con modalidades especiales en ciertos casos (que no podemos detallar), sumaría cuarenta centavos oro y dos pesos oro por tonelada de registro, para respectivamente veleros y vapores.

El pago sería anual, una sola vez, "en el primer puerto en que se inicie el cabotaje".

Los recursos obtenidos mediante el "tonelaje", constituirían un "fondo especial dedicado al fomento de la Marina Mercante Nacional, en conformidad a la ley que se dicte sobre esta materia".

- 2. Reservó el cabotaje a las naves nacionales, corridos que fueran diez años de vigencia de la ley (es decir, la reserva empezaría el año 1927).
- 3. Para definir el barco "nacional", se remitió a la Ley de Navegación (1878), pero con un añadido: contados cinco años desde la promulgación de esta Ley N° 3. 219, si el buque se dedicara al cabotaje, la mitad de la

tripulación debería ser chilena; y cuando comenzara la reserva —1927— tendrían también que serlo el capitán o el primer piloto.

- 4. Apenas rigiera la reserva, las tarifas de fletes navales no podrían ser fijadas ni aumentadas sin aprobación del Presidente de la República.

La segunda ley marítima fue la N° 3.500, de 21 de febrero de 1919, creando la "hipoteca naval" que reclamaba Eliodoro Yáñez, y su correspondiente "Caja", de corta e improductiva existencia, pues fue suprimida el año 1929. Sin embargo, esta ley resultó trascendental en la financiación naviera, permitiendo dar los barcos como garantía pero sin su entrega física al acreedor. Antes, la única manera de constituir esa caución era la prenda, que exigía dicha entrega física y por ello —naturalmente— resultaba inoperante para una empresa naviera.

Las leyes marítimas tuvieron, vimos, una gestación laboriosa, pero su parto sería el de los montes. Descontada la hipoteca naval... ¿qué obtenían los empresarios chilenos del giro?

—La reserva del cabotaje, pero a diez años plazo.

—Pagar una contribución cuyo objeto era su propio fomento... pero sin recibir el fomento; para obtenerlo, era necesario esperar una ley *ad hoc*. Nunca se dictó.

Las feroces discusiones sobre las actividades marítimas que se subsidiarían mediante las primas, el monto de éstas y los requisitos para ganarlas; sobre si era buena o mala la reserva del cabotaje, y si en caso de establecerse encarecería o no los fletes; sobre las fortalezas y debilidades de la Sudamericana, y si convenía o no protegerla; sobre posibles rutas interoceánicas, financiadas por el Estado, etc... toda esta disputa larga y compleja desembocó en la Ley N° 3. 219 ya explicada, que no concedía ninguna ventaja inmediata al naviero chileno, pero le asestaba una nueva contribución.





Para temate su indispensable reglamento debería esperar, aún, dos años y pico. Sin embargo, la Sudamericana se esperanzó con la reserva, con el "tonelaje", con el "fondo especial" (que, pensó, no podría dilatarse una vez que ya estuviera cobrándose el impuesto), etc.

Decisiva importancia atribuiría la empresa al impuesto, suponiéndolo mortífero para el cabotaje esporádico que hacían las naves extranjeras. En efecto, como el derecho se pagaba anualmente y por una sola vez, devendría —según advertiera Eliodoro Yáñez— mucho más gravoso, en proporción, para una de esas naves, de uno o dos viajes anuales, que para un barco de la Sudamericana, que realizaba muchos viajes cada año.

Finalmente, entusiasmaron a la sociedad promesas no muy concretas (e incumplidas) de que el Estado le daría su aval, en alguna forma, para entrar a la navegación interoceánica y adquirir los vapores del caso.

Todo esto condujo a una política de expansión, técnicamente inadecuada y cuya época —la inmediata posguerra— sería la menos propicia. Pues

COMEDOR PRINCIPAL DEL VAPOR CACHAPOAL, CONSTRUÍDO EN 1881, UNO DE LOS VAPORES DE LA SUDAMERICANA QUE ÉSTA CONSERVABA EN 1912.

sobrevino entonces en el mundo una generalizada crisis económica, y una gigante sobreoferta de fletes marítimos, con su correlativa baja de tarifas.

Este punto se analiza con mayor detenimiento en el capítulo próximo. Baste ahora decir que, abriéndose los años 20, las navieras chilenas —la Sudamericana a la cabeza— atravesaban una situación difícilísima.

Elo hizo que el presidente Arturo Alessandri, tan pronto asumiera el poder, intentara modificar la Ley N° 3, 219, adelantando la reserva de cabotaje, como un modo de paliar la mala situación de las empresas.

La iniciativa de don Arturo y de su ministro de hacienda Daniel Marner fue resistida por los productores. Hubo, v. gr., una presentación contraria de las provincias nortinas, según había sucedido siempre y era normal sucederse. Mas se sumaron los enemigos políticos de Alessandri, atrincherados en la Cámara Alta —los "viejos del Senado", atacaba el mandatario—, que habían decidido negarle la sal y el agua. El combate por el cabotaje llegó a ser una ardorosa polémica sobre el parlamentarismo, que agonizaba, y sus vicios... el primero de ellos, la lentitud para legislar. Finalmente, por estrecha mayoría, el Congreso aceptó adelantar la reserva en los siguientes términos:



LA CHATA QUINTERO, INTERANTE, EN 1912, DE LA FLOTA DE LA SUDAMERICANA.

- Regiría pasados seis meses desde la promulgación de la ley.
- El Presidente podría eximir de ella a las naves sudamericanas, si sus respectivos países de origen reciprocaban.
- Toda la flota mercante se consideraba "reserva naval", para el evento de guerra.
- Se definía la "nave nacional" —que gozaba de la reserva— con mayor estrictez. El calificativo exigiría capitanes, oficiales y —en sus tres cuartos— equipaje chilenos; y un dueño también chileno o extranjero aquí residente. Si el propietario del barco fuese una sociedad, el 75% de su capital debería pertenecer a chilenos.





La Cámara pretendió reponer las primas o estímulos, pero un Senado implacable los eliminaría.

Fue la Ley N° 3.841, promulgada el 6 de febrero de 1922. Alessandri la había firmado solemnemente en Valparaíso, con una pluma de oro después regalada al Museo Naval. Tras la ceremonia, un alborozado desfile con antorchas recorrió el puerto.

LOS VAPORES AYSEN Y HUASCO, QUE AÚN COMPONÍAN EN 1922 LA FLOTA DE LA SUDAMERICANA.

## LA SUDAMERICANA EN 1922

La empresa que historiamos, tenía entonces 15.000.000 de pesos oro como capital, y un fondo de reserva despreciable (272.000 pesos oro). Ese 1922, por primera vez desde 1879, la sociedad arrojó pérdidas... casi 300.000 pesos oro entre el primero y el segundo semestre. Las razones, ya las hemos anticipado, y el siguiente capítulo volverá sobre ellas.

Componían la flota doce vapores. Las chatas, o pontones de prestaciones auxiliares, eran dos. Así, en la chata *Quintero*, la empresa operaba servicios de lavandería, panadería, carnicería, tapicería, tostadería de café, etc., para sus buques, tripulaciones y pasajeros.

Los vapores:

*Aconcagua* (1922), *Aysén* (1906), *Cachapoal* (1881), *Cautín* (1892), *Huasco* (1906), *Huemuil* (1890), *Imperial* (1888), *Maipo* (1882), *Mapocho* (1883), *Palena* (1896), *Renalco* (1898) y *Teno* (1922). Volumen total (pontones excluidos): 31.000 toneladas.

(La cifra entre paréntesis corresponde al respectivo año de construcción)

La lista es sugestiva. De la orgullosa flotilla encargada en el cambio de siglo, sólo quedan el *Aysén* y el *Huasco*. Los demás, y otros anteriores, han desaparecido durante las "vacas flacas" de la preguerra. Y sólo terminado el conflicto ha podido partir la renovación —con las dificultades que se verán— a través del *Aconcagua*, el *Teno* y el *Renalco*, que ellos solos significan los dos tercios del tonelaje.

De las demás naves existentes en 1900, auxiliares inclusive, siete han sido desguazadas, cuatro vendidas y ocho han naufragado (*Chiloé*, *Childán*, *Huancay*, *Limaco*, *Tucapel*, *Lautaro* —ex *Rímac*—, el segundo *Maipó* —que fuera antes el primer *Limarí*—, y el segundo de este último nombre).

Ventas, desguaces y seguros de pérdida, permitieron hacer líquido el haber de la sociedad, para irritación de Carlos Walker.

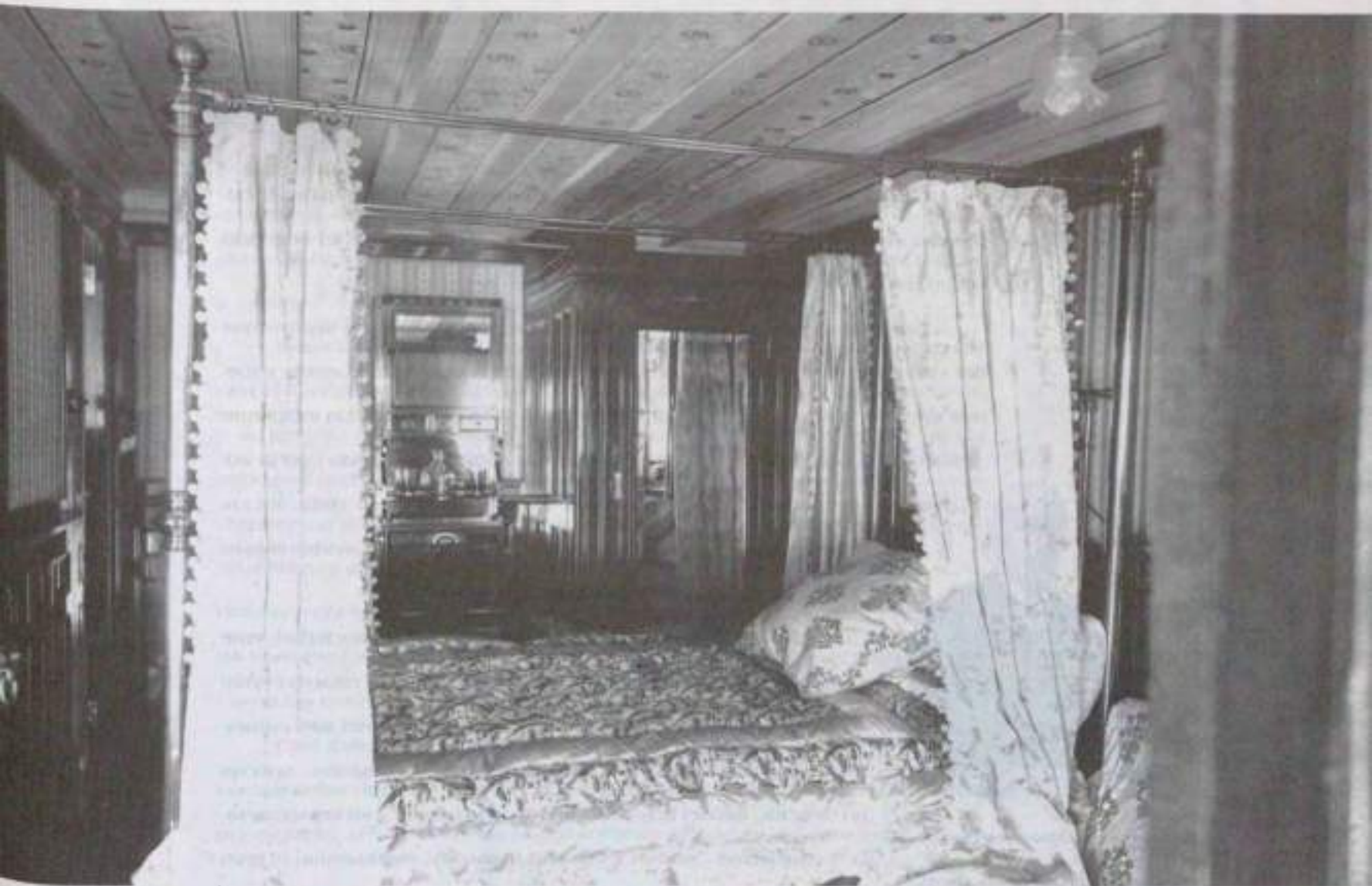
Los naufragios trajeron a las escuetas cifras anteriores un viento de romance, peligro y sacrificio.

Ejemplo, el *Rímac*, rebautizado *Lautaro* —y que ya tenía, sabemos, su cuota de aventuras—, fue sorprendido por la rebelión independentista de los panameños contra Colombia, el año 1902. Realizaba fletes entre los diversos países centroamericanos. Surto en Panamá, los colombianos ofrecieron comprarlo o arrendarlo. La Sudamericana se negó terminantemente; no quería aparecer tomando partido. Colombia, entonces, ocupó el barco chileno *manu militari*.



EL VAPOR IMPERIAL, COMPONENTE DE LA FLOTA DE LA SUDAMERICANA EN 1922.





CAMAROTE DE NOVIOS DEL

AYSÉN, BOTADO EN 1996.

OTRO DE LOS VAPORES DE

LA SUDAMERICANA EN SER-

VICIO EN 1932.

Ya desembarcada, por suerte, la tripulación, un buque revolucionario embestiría al *Lautaro* en la rada. Luego hubo un violento entrevero a bordo. El histórico barco, incendiado, se hundió... Sólo el año 1909 Colombia terminaría de indemnizar a la naviera chilena.

Un doble naufragio fue causado por el temporal gigante que baró Valparaíso entre el 11 y el 13 de julio de 1919: se perdieron allí el segundo *Maipú*, ex *Limarí*, y el *Chiloé*, amén de buques menores.

Las líneas internas de la sociedad eran aproximadamente las mismas del 1900. Se mantenía por igual, si bien con más reducida frecuencia y menos escalas<sup>22</sup> el servicio exterior del Pacífico, hasta Panamá. Un incipiente tráfico a La Habana/Nueva York, y a Europa, había comenzado con la adquisición del *Renaico*, el año 1920, y se reforzaría—fines de 1922, inicios de 1923— cuando llegasen el *Teno* y el *Aconcagua*. No tendría mayor éxito, como nos dirá el capítulo que sigue.



EL ACAUDALADO FILÁNTRÓFO

CARLOS VAN BUREN VALLEJOS

(1868-1927)

Es interesante examinar el Directorio de la sociedad, este 1922. Confirma lo que ya hemos visto: la íntima relación entre aquella y el mundo porteño... social, bancario, del alto comercio y la navegación; y la escasa presencia santiaguina. Apenas un director, Ismael Edwards, viene de la capital y su aristocracia. Dos, Guillermo Condon y Oliverio Sweeney, representan el gran comercio y banca del puerto. Y tres, la rica y tradicional aristocracia de Valparaíso (asimismo, por supuesto, muy unida a las actividades económicas de la provincia, pero que en cierto modo las trascien-

de). Son el acaudalado filántropo Carlos Van Buren, Carlos Álvarez Condarco y Ruperto Álvarez Figueroa. No nos extenderemos sobre el primero, tan conocido. Carlos Álvarez había hecho su fortuna en el antiguo molino Price (San Carlos). Director de una docena de sociedades; pionero de la



aeronavegación, hípico —fundó el Sporting Club—, alcalde de Viña del Mar, presidente de su club y del Club de la Unión porteño, se daba tiempo, además, para atender personalmente numerosas obras benéficas. Ruperto Álvarez Figueroa, oficial distinguido durante la Guerra del Pacífico, importante revolucionario el 91, radical estilo Mac-Iver, había encabezado la "rebeldía cívica" contra la corruptela en el municipio porteño, el año 1915, que lo hizo regidor y alcalde a Jorge Monti.

Presidía la Sudamericana el director Ricardo H. de Ferrari, relacionado con el Banco Edwards casi medio siglo, desde 1871, su presidente en 1913, y su gerente por larguísima años (lo sucedió Van Buren). Fue otro de los regidores porteños que triunfarán con la "rebeldía cívica" el año 1915. La vicepresidencia de la Sudamericana se hallaba a cargo de Roberto Pretot, hijo de un médico y abogado francés, y nieto del general Ramón Freire. Era un acudado comerciante del puerto (Pretot, Fontaine y Cía.), director y presidente de varias sociedades más, v. gr., Gas de Valparaíso y Cervecerías Unidas. Como los otros, llevaba una paralela vida de filántropo y hombre público.

Casi todos los directores de 1922 que hemos nombrado, tenían ya o completarían después muchos años en el mando de la sociedad. De Ferrari, por ejemplo, desde 1904 hasta 1924; Pretot, desde 1911 hasta 1922, etc.







## CAPÍTULO CUARTO



### ENTRE DOS POSGUERRAS

Concluida la Gran Guerra, el mundo y Chile experimentaron sucesivos y rápidos altibajos económicos.

A una primera contracción (1918-1919) siguió una corta bonanza (1919-1920) y luego una segunda caída de la actividad. Esta alcanzaría su nivel mínimo hacia 1922. Vino luego un repunte, el año 23, que duró hasta 1925. En 1925 declinó, una vez más, la economía universal, para resurgir hacia 1927. Se vivió a continuación un boom, que incubaba su propia ruina... la Gran Crisis, comenzada en 1929, y cuyo nadir absoluto se dio el año 1932. Empezaría entonces un lento repechaje, no culminado aún cuando el estallido de la Segunda Guerra Mundial barajó las cartas de un modo completamente nuevo y distinto.

Chile, que subsistía de dos exportaciones casi únicas —el salitre, decreciente, y el cobre en alza—, reflejó los vaivenes antedichos con apenas pequeños desfases. El mayor de éstos correspondió a la Gran Crisis, cuyo pleno impacto aquí se retardó en un año, porque mantuvimos algo más que otros países el acceso al crédito exterior.

Los temblores económicos suscitaban réplicas político-sociales:

PAG. 120: HITLER ENTRA EN  
VARSOVIA (5 DE OCTUBRE  
DE 1939). EL ESTALLIDO DE  
LA SEGUNDA GUERRA MUN-  
DIAL BARAJÓ LAS CARTAS  
DE UN MODO COMPLETAMEN-  
TE NUEVO.

Alessandri y el movimiento popular que levantó (1920); los golpes militares de 1924 y 1925; el ascenso de Ibañez (1927) y su caída (1931), se asociaban en mayor o menor medida a las respectivas coyunturas económicas.

Comprenderemos, leyendo estos datos, que una empresa cualquiera —y más si su actividad propia, el caso de la Sudamericana, correspondía al milímetro con el subir y bajar del ritmo comercial— experimentara graves dificultades para desenvolverse, corriendo tiempos tan turbulentos.

Y peor una empresa naviera, pues la paralela crisis mundial de los fletes marítimos fue hondísima y, comenzada *circa* 1922, duró mucho tiempo. Todavía el año 1934, Arturo Alessandri (hijo) escribía al ministro de Hacienda Gustavo Ross, desde Europa: "Los barcos de carga están muy baratos por la falta de movimiento comercial... Quizás (agregaba) convendría pensar en formar una flota mercante"<sup>22</sup>.

Por último, anticipemos que el manejo de la Sudamericana no se halló a la altura de lo que circunstancias tan ásperas exigían.

#### LA CALMA QUE PRECEDE A LA TEMPESTAD

**L**a Sudamericana, al reflexionar sobre el curso que seguirían sus negocios una vez que llegara el término la guerra, se hizo una composición de lugar aparentemente lógica. Pensó:

—Que, como corolario de la campaña submarina, el mundo sufriría, generalmente hablando, una importante escasez de fletes y años de demora para superarla.

—Que a Chile la escasez de fletes lo golpearía en el plano de los viajes oceánicos y no en el cabotaje.





Pues éste —gallina de los huevos de oro para las navieras chilenas, durante la guerra— vería ahora una frenética competencia, como sucediera pre1914. Experimentaría el retorno de los cabotajes ocasionales, a "prestipuesto hecho", realizados por las grandes líneas foráneas. Con tres agravantes: que con el lapso de guerra habían prosperado nuevas fleteras nacionales; que las modernas embarcaciones foráneas desplazaban mayor tonelaje; ofrecerían, luego, un volumen superior de transporte; y que no llegarían sólo por Magallanes, sino además, progresivamente, por el Canal de Panamá.

Con tanta competencia —criolla y extranjera— las tartas de nuestro cabotaje se irían a pique, de modo inexorable.

Y los mismos barcos "advenedizos" amenazaban, también, el servicio exterior de la Sudamericana. ... Callao, Panamá (significativamente, la P.S.N.C. liquidaría de inmediato su cabotaje peruano, vendiendo los buques respectivos).

MARINERÍA DEL ACORAZADO ALMIRANTE LATORRE RESGUARDANDO LA INTENDENCIA DE VALPARAÍSO DURANTE EL GOLPE MILITAR DE ENERO DE 1925. (EN ZIG-ZAG, N° 1041, 1925.)

—Que, existiendo sobreoferta de cabotaje y estrechez de viajes oceánicos —con la baja y el alza de tarifas respectivas—, la empresa debía centrarse no en el primero (que hiciera su fortuna durante la guerra), sino en los segundos. Por lo menos, mientras no rigiese la reserva de cabotaje, vale decir, mientras llegaba 1927.

*La aventura interoceánica.* Empezó la Sudamericana, entonces, a buscar fletes y barcos interoceánicos.

El año 1919, adquirió al efecto un buque relativamente antiguo, y muy luego (1920) encargaría dos nuevos a astilleros británicos.

El barco antiguo (1898) fue el *Renoico*, construido en Inglaterra para el Japón —había sido el *Nippon Maru*—, con un desplazamiento de 5.961 toneladas y que acomodaba 280 pasajeros. Veremos que el historial posterior de la nave demuestra haber sido un error técnico su adquisición.

Los buques nuevos: el *Teno* y el *Aconcagua*, gemelos. Cada uno desplazaba 7.310 toneladas y admitía 243 pasajeros. De combustible, podían utilizar indistintamente petróleo o carbón. Andar: 17,5 millas/horas. Fueron entregados en 1922-1923.

Todas las naves se adquirieron cuando, recién terminado la guerra, existía una fortísima demanda y los astilleros estaban copados de órdenes por cumplir. El *Renoico* importó 200.000 libras oro, y cada uno de los barcos nuevos, 550.000 libras oro. El conjunto de las sumas mencionadas equivale a 3.300 millones de pesos de 1990, aproximadamente.

Los tres barcos se pagaron al contado, pero esto exigió endeudarse a breve plazo y en una subida cantidad: 250.000 libras oro, que prestó la oficina londinense del Banco de Chile (éste devendría paulatinamente el mayor puntal económico y un fuerte accionista de la sociedad, con desplazamiento relativo del Banco Edwards. A partir de 1928 y hasta 1940, presidiría la so-





EL RENALCO HABÍA SIDO  
CONSTRUIDO EN 1898 PARA  
EL JARÓN Y ENTRÓ AL SER-  
VICIO DE LA SUDAMERICANA  
EN ENERO DE 1920.

ciudad Guillermo Condon, muy relacionado con el Banco de Chile porteño).

El *Renalco* era ya caro para su edad. Pero el costo del *Teno* y el *Aconicagua* fue simplemente exorbitante. Esto se explica porque los astilleros, regodeándose en innumerables pedidos, no vendían a suma alzada, sino según presupuesto y por administración, la cual recargaban con onerosos márgenes de utilidad. Finalmente, los barcos de la Sudamericana experimentaron cambios, y las respectivas alzas de costos, durante la construcción.

Su llegada coincidió con el comienzo de la larga y profunda crisis del transporte marítimo a que hemos aludido. Causas: el decaer mundial de la actividad económica y la sobreoferta de fletes. Ésta se originó en una excesiva construcción de barcos, provocada a su vez por un mal cálculo doble. Efectivamente, fueron sobrestimados el tonelaje hundido durante la guerra (recuérdense las alarmantes cifras que daba Eliodoro Yáñez en el Senado) y el movimiento comercial que traería la paz.

Debido a la crisis, principalmente —pero también por el alto costo, y

por la ineffectividad del *Renaico*—, las adquisiciones de 1920-1923 no tuvieron el éxito buscado. Ni siquiera la subvención fiscal que se obtuvo para sus itinerarios, pudo salvarlas del déficit.

El barco referido hizo contados viajes a Nueva York (con escala en La Habana) y Europa. No reuniendo carga ni pasajeros para explotar remunerativamente tales rutas, se le asignó el cabotaje nortino. Como éste tampoco le dejara utilidad, la Sudamericana acordó parar la nave (1922) y luego venderla (1923). Pero solamente pudo desprenderse de ella en 1929, para desguace... y por 5.000 libras oro, cuarenta veces menos que el costo de un decenio atrás.

El *Teno* y el *Aconcagua* fueron destinados a la ruta Panamá-Nueva York, con oscilaciones de carga y pasajeros, y resultados económicos de medios a malos.

El "plan maestro": emprender los itinerarios oceánicos para compensar la prevista disminución del ingreso por viajes internos, no había tenido éxito.

Y la disminución de ese ingreso operó, no obstante regir ya la reserva legal del cabotaje (adelantada, rememoremos, de 1927 a 1922). Pues el bajón económico ocurrido entre 1920 y 1922, ocasionaría una sobreoferta de fletes *nacionales*. Y ella, una lucha sin cuartel por éstos, en la cual participaron la Sudamericana y las otras navieras chilenas que prosperaran durante la Gran Guerra. Eran varias: la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (de los Menéndez), la Sociedad Marítima Chilena (ex González, Soffia y Cía.), la Sociedad Anónima Marítima y Comercial W. R. James y Cía., etc. Competencia semejante, por supuesto, significó que cayesen las tarifas del cabotaje, anulando —probablemente— el efecto vigorizador de la reserva.

La conjunción de estos factores ocasionó la crisis de la Sudamericana.



Ya dijimos que, primera vez desde 1879, los balances dieron pérdida. Después la situación revirtió, pero con utilidades que —para el capital empozado— resultaban nominales. Se barajaron varias salidas. Algunos socios proponían liquidar, pero el Directorio se opuso. Auspicia en cambio emitir acciones privilegiadas con interés fijo, idea que no halló entonces buena acogida.

Finalmente, el año 1923, la Junta de Accionistas aprobaría una política saneadora y (por el momento) salvadora, también planteada por el Directorio. Consistía en:

—Reconocer el menor valor real de los activos: 3.000.000 de pesos oro, proveniente de haber adquirido la sociedad un barco obsoleto e insatisfactorio, el *Renatico*, y dos sobrevaluados (por causa del momento en que se compraron), el *Teno* y el *Aconcagua*.

—Disminuir consecuentemente el capital, los mismos 3.000.000 de pesos oro, hasta quedar en 12.000.000 de pesos oro.

—Reponer con dinero los 3.000.000 de pesos oro del menor activo.

—Añadir otro millón de pesos oro, para solventar la deuda por los barcos y disponer de holgura operativa.

Los 4.000.000 de pesos, el dinero fresco, serían acciones de rentabilidad privilegiada.

—Con esto el capital de la sociedad totalizaría 16.000.000 de pesos oro.

Naturalmente, ello significaba, para los antiguos accionistas, aceptar que su proporción en la empresa fuese, no el 100% como antes, sino sólo el 75%. Y privilegiar, en cuanto rentabilidad, a las nuevas acciones.

Pero la Sudamericana podía seguir navegando.

**IBÁÑEZ Y LA SUDAMERICANA.** Con las medidas que hemos visto, y el reenderezamiento económico de 1923-1925, la empresa pudo soportar la

minirecesión de 1925-1927 —menos dura que la precedente— y alcanzar en relativa normalidad el fugaz *boom* que antecedió a la Gran Crisis.

Para Chile, el *boom* coincidió con la etapa más vigorosa (1927-1929) de la primera Presidencia de Ibáñez (1927-1931).

En esta etapa, Ibáñez pacificó políticamente el país —no sin cometer discutibles arbitrariedades—, lo reordenó administrativa y fiscalmente, y sentó las bases, buenas o malas, de lo que sería el desarrollo patrio durante el próximo medio siglo. Una de esas bases: el intervencionismo del Estado en materias socioeconómicas.

Las medidas reorganizadoras de Ibáñez; la estabilidad política asociada a su persona y estilo de mando; la moneda sana (el *golden standard*, variante del padrón oro, que regía desde 1926); y el auge mundial de la economía, hicieron que aquí también ella experimentase un vigoroso crecimiento, asociado a un notorio optimismo empresarial.

Clima ebullente que fue fortificado por una verdadera droga económica, el endeudamiento externo. Ibáñez y su ministro de Hacienda Pablo Ramírez sentaron la tesis de que —para desarrollarse— un país como Chile debía contraer deuda pública, interna o externa, con el solo límite de su capacidad de pago predecible. Tesis que se conjugó con una generosa oferta de préstamos, originada principalmente en Norteamérica. La lluvia de dólares surtió, por supuesto, un inmediato efecto expansivo.

La Sudamericana hizo buenos negocios, como casi todo el mundo, aunque nada extraordinarios; si los juzgamos por el nivel de utilidades (5% a 6% anuales y reales). Además, entró al ambiente de expansión y desarrollo imperante, repliando quizás la imprudencia de 1920. El hecho es que decidió renovar su flota... y esto, al borde de que el *boom* se extinguiera.





SEGUNDA RENOVACIÓN DE LA FLOTA EN UNA DÉCADA. Encargó, pues, cuatro barcos, tres de igual tonelaje (4.316), andar (14.5 millas/hora) y combustible empleado (petróleo): el *Pudeto*, el *Cautín* y el *Bío-Bío*; y una embarcación sistema Diesel, algo mayor (5.400 toneladas) y más lenta, la primera "motonave" que poseía la Sudamericana: el *Toltén*. Este era exclusivamente para carga; aquellos, para carga y pasajeros.

Los barcos referidos se adquirieron nuevos, y arribaron en el período mayo-noviembre de 1930, cuando la crisis reinaba ya en casi todo el mundo, y nosotros mismos empezábamos a experimentar sus efectos.

Los tres primeros nombrados servirían el litoral norteño y el peruano. Tuvieron excelente acogida, por sus modernas comodidades. Sólo se les criticaba su reducido tonelaje; la Sudamericana los compró en una juguetería, afirmaba *Topaze*, revista satírica de actualidad. Pero su común y fatal destino —que abordamos más adelante— hace sospechar que no eran adecuados para la destinación que se les dio.

CARLOS IBAÑEZ Y SU MINISTRO DE HACIENDA PABLO RAMÍREZ, QUIENES SENTARON LA TESIS DE QUE CHILE DEBÍA ENDEUDARSE PARA LOGRAR SU DESARROLLO.

El *Talén*, más pequeño y, por tanto, de operación más módica que los "elefantes blancos" de 1922, complementaría el transporte de carga en la ruta a Nueva York.



EL VAPOR *EL TALÉN*, CUYA CONSTRUCCIÓN ENCARGÓ LA SUDAMERICANA Y QUE ENTRÓ EN SERVICIO EL 1 DE MAYO DE 1930 (ZIG-ZAG, 1931).

¿Era razonable este programa naviero? Jamás lo sabremos, pues la Gran Crisis hizo pedazos todos los planes y pronósticos.

*Ensayos intervencionistas.* Anticipamos que el gobierno de Ibáñez tuvo un fuerte viso de intervención económico-social.

No se trataba (si bien indicios ya hubo) de que el Estado produjese directamente, ni aun de que planificara en forma global. Pero sí de que colaborase con los empresarios para aumentar la producción.

Esto fue llamado "fomento". Ibáñez creó el Ministerio de Fomento (1927).

Como la coordinación económica entre los productores y el flamante Ministerio era imposible o difícil en el plano individual, se auspiciaban las grandes asociaciones de empresarios, por ramas, que canalizaran hacia sus miembros los beneficios fiscales. Tendrían representantes del Estado. Las asociaciones, por su parte, enviarían representantes —consejeros o directores— a los institutos crediticios que se fundaran para determinadas áreas económicas (industria, agricultura, minería).

Algunos empresarios importantes miraban con simpatía y aun entusiasmo las ideas que preceden. Por ejemplo, Adolfo Ibáñez y Jaime Larraín, dirigentes respectivos del gran comercio y la agricultura.

Por supuesto, cuando la crisis arreciara (de 1930 adelante), arreciaría también la adhesión de los productores al "fomento" estatal.

Las navieras fueron visadas con particular interés. Pues se entreveía





un futuro exportador para Chile. Especialmente de ciertos productos agrícolas, v. gr. la fruta, respecto de los cuales teníamos ventajas comparativas: suelo, clima, diferencia de estaciones entre los hemisferios, etc.

El 19 de abril de 1930 llegaba a Nueva York —por primera vez— un buque con cámara frigorífica y, en ella, duraznos, melones y uva de Chile (era el *Essequibo*, de la P.S.N.C.). Adolfo Ibáñez creó la Compañía Frutera Sudamericana —capital: 200.000 libras oro— para realizar estas exportaciones a Europa y Estados Unidos. La Frutera y la sociedad que historiamos, establecerían una estrecha relación.

En enero de 1928 se promulgaba la Ley N° 4.249. Otorgaba una subvención de 2.000.000 de pesos anuales, al conjunto de las empresas chilenas que hubieran mantenido o mantuviesen en el futuro, por más de dos años, servicio regular a través del Canal de Panamá. La subvención se repartiría, entre las beneficiadas, a prorrata de la carga que cada una hubiese movilizado por esa ruta, el año respectivo. Las mismas empresas, además, podrían ofre-

EL VAPOR ESSEQUIBO, DE LA  
P.S.N.C., EL PRIMER BARCO  
FRIGORÍFICO QUE LLEGÓ A  
NUEVA YORK CON FRUTA CHI-  
LENA.

cer la garantía fiscal en los préstamos que solicitaran para adquirir naves.

Al año siguiente, el Congreso discutía una ley similar —pero que no se materializó— para las firmas nacionales que atendiesen regularmente la costa de Argentina, Uruguay y Brasil, vía Magallanes.

Ambas iniciativas —la que fue ley y el simple proyecto— presentaban rasgos claros de intervencionismo fiscal. El Estado recibiría un 10% de las utilidades que obtuviera la empresa subvencionada —a cuyo efecto se le consideraría accionista—, hasta amortizar los montos recibidos. Y designaría un director en toda firma beneficiaria.

El año 1930, el Gobierno impulsó que se fusionaran, formando una sola gran empresa, las distintas navieras chilenas (lo mismo estaba haciendo en otros sectores productivos: sociedades agrarias, molineros, etc.).

Canalizó la iniciativa marítima el ministro de Relaciones Exteriores, Manuel Barros, y su trasfondo era ya la Gran Crisis, que amenazaba paralizar los itinerarios internacionales de las firmas chilenas. Se nombró la infaltable comisión, la cual estudiaría los antecedentes proporcionados por cada empresa.

La Sudamericana fue la única en entregarnos. Aparentemente las demás firmas temían ser “tragadas” por la mayor de ellas. Incluso, en la comisión, sugirieron que no hubiera “empresa única”, sino reducir las existentes a dos o tres.

Pero la Gran Crisis haría irrelevante la disputa.

## LA GRAN CRISIS

**L**a recesión universal nos impactó con fuerza concluyendo 1930. A mediados del año siguiente era desoladora... y continuaría empeorando por el resto de 1931 y 1932 íntegro.



Fuimos, se sabe, el país más afectado por el descenso de sus ventas externas, según estudio de la Sociedad de las Naciones. Cayeron un 68%, comparando el bienio 1927-1929 con 1932: las importaciones, un 75%. El producto de 1931 disminuyó un tercio respecto al de 1929... el peor caso latinoamericano.

La razón básica de lo sucedido debe buscarse en que dependíamos absolutamente del salitre, y éste no era que se vendiese menos, o más barato... no se vendía. Los antiguos países consumidores, en la emergencia, optaron por su propio nitrato sintético, más barato, y que les ahorraba divisas y les permitía crear plazas de trabajo.

El mar —sensibilísimo (hemos dicho) a la parálisis comercial— acusó inmediatamente el golpe. Sólo el cierre casi absoluto de las salitreras, pongamos por caso, implicó un doble efecto negativo. De una parte, minimizar los fletes que las abastecían de alimentos y otros artículos indispensables para la vida; esos fletes eran el grueso del lucrativo cabotaje nortino. Bajaría además, casi a cero, el transporte del salitre mismo con destino Estados Unidos; un buen negocio para las navieras criollas (Sudamericana incluida), y que adicionalmente gozaba de subvención.

La P.S.N.C. abandonó antes que nadie la ruta a Nueva York. La Grace y la Sudamericana acordaron continuarla con el siguiente reparto de frecuencias: viaje semanal de los norteamericanos, viaje mensual de los chilenos (fines de 1930). Corridos seis meses, nuestra naviera tiraba la esponja, anclando inactivos sus tres barcos oceánicos, carentes de cualquier demanda.

El cabotaje asimismo se desplomó, como anticipábamos. Pero no sólo respecto del norte salitrero. Fue un fenómeno general. Disminuyendo la producción como conjunto, debía disminuir también el traslado interno de la misma. Si asignamos al cabotaje habido durante 1929 el índice 100, el de

1930 sería 89; el de 1931, 62; y el de 1932 (primeros seis meses) —tocando fondo—. 56.

La Sudamericana se batía con denuedo, asediada en todos los frentes (por lo demás, esto mismo era el pan nuestro cotidiano para cualquier empresa chilena). Cerraba agencias y oficinas, despedía personal, rebajaba sueldos, discutía con los sindicatos, postergaba deudas... Esto último no siempre se dio fácil, los barcos y cargas perdían sus seguros, los proveedores rehusaban entregar petróleo, salvo al contado. Y el Gran Deudor, el Fisco —totalmente en la ruina—, no pagaba cuentas, ni subvenciones... no pagaba nada, porque carecía de recursos. Ni siquiera entregaba divisas —moneda extranjera— para las necesidades más apremiantes e insoslayables (v. gr., precisamente, seguros y petróleo), porque tampoco las tenía.

Una deuda no pudo postergar la Sudamericana: la del astillero Lithgows Ltd., de Glasgow, que aún no se pagaba totalmente del *Pudeto* y el *Toitén*. A su respecto, los chilenos no habían ido más allá de solventar la segunda cuota, entre cinco.

Se acordó una fórmula que parecía leonina: por sus 250.000 y pico libras oro insolutas, el astillero aceptó en pago el *Teno*, el *Aconcagua* y el *Toitén*... los tres juntos (agosto de 1932). Recordemos que los dos primeros habían costado un millón de libras oro. Pero la verdad era que, con la depresión en su punto más bajo, no había postores para estos barcos, casi a ningún precio.

Desde el segundo semestre de 1930, los balances de la sociedad volvieron al rojo.

Los chilenos jamás entendimos que la Gran Crisis era sólo paliable, no solucionable por nuestras propias fuerzas; que errores públicos o privados





EL VAPOR PUGETO, UNO DE  
LOS TRES BARCOS GEMELOS  
DE LA SUDAMERICANA, DES-  
PUÉS DE SER BOTADO EN LA  
BAHÍA DE GLASGOW (EN ZIG-  
ZAG, 1937).

podían haberla hecho más grave, pero no constituían su causa. Necesitábamos hallar chivos expiatorios de lo que sucedía.

Así nos explicaremos que el Directorio de la Sudamericana fuese víctima de toda clase de críticas, hasta plantearsele un voto de censura (rechazado) en la Junta celebrada el año 1931 (agosto).

Postura, la de aquellos accionistas: no muy justa, pero explicable tomando en cuenta una circunstancia que ya la prensa de la época consignaba: "La C.S.A.V. (decía una revista) era hasta no hace mucho el negocio de ... las viudas... de los padres de familia... de todo el mundo que quería invertir sus medios de vida en algo seguro"<sup>34</sup>.

La opinión pública, por su parte —esos mismos meses—, interpretaba el abandono de la ruta Valparaíso/ Nueva York —ocurrido, dijimos, mediando 1931 y por falta absoluta de demanda— como una servil sumisión a la Casa Grace. Ésta buscaría monopolizar dicho itinerario, afirmaban los sempiternos

'conocedores', y nos habría presionado para que lo dejásemos. La verdad era que la Grace veía con pavor el quedarse sola, sirviendo una ruta de momento antieconómica, sin carga ni pasajeros, ruta ya abandonada sucesivamente por la P.S.N.C. y la Sudamericana. Única aspiración de la Casa Grace: que la firma chilena retomase, dirigiéndole para ello toda suerte de cantos de sirena... Pero la revista satírica *Topaze* ironizaba sobre el acuerdo Sudamericana/Grace, resumiéndolo así:

1. El tricolor de la C.S.A.V. no volvería a pasar más allá de Arica.
2. Los vapores *Teno* y *Aconcagua* no cometerían nunca más la insolencia de llegar hasta Nueva York.
3. Todo el comercio entre Estados Unidos del Norte y Estados Unidos del Sur se haría en lo sucesivo en los *Santas* (los barcos de la Grace), como asimismo el movimiento de pasajeros.
4. Las Agencias o consulados de la C.S.A.V. serían entregados en todo el Pacífico a la administración de Grace.
5. Como justa 'compensación' por todo este desprendimiento de Grace, la C.S.A.V. se comprometería a tomar un 50% de personal extranjero<sup>56</sup>.

Mediando 1932, la Sudamericana—veremos— se 'reorganizaba'. Parte de este proceso implicó regularizar las pérdidas generadas por la crisis. Al 31 de diciembre de 1932, el balance contabilizó una negativo histórico: 7.930.526 pesos oro... unos 500 millones de pesos de 1996. Sólo la entrega de naves al astillero inglés había significado una diferencia en contra de 10.000.000 de pesos oro, o más. Era el mejor resumen de los angustiosos años que la empresa venía de recorrer... y del estado a que ellos la habían reducido.





## MARCANDO EL PASO

La crisis fue peor el 32 que el 31, pero con signos ya de repunte, mundial y chileno. Repunte prolongado hasta la nueva guerra, por toda la segunda presidencia de Arturo Alessandri. La reanimación económica se debió, parcialmente, a las circunstancias exteriores, y en otra parte a que el Gobierno y, sobre todo, el ministro de Hacienda Gustavo Ross manejaron con habilidad la situación interna.

Según dijimos, a mitad de 1932 la Sudamericana reorganizó sus finanzas. Había perdido prácticamente la mitad del capital y reservas oro. Absorbió el golpe, reduciendo aquél a 12.800.000 pesos corrientes<sup>30</sup>, divididos en 1.600.000 acciones. Ya no hubo privilegiadas entre éstas, pero las que existían se canjearon en razón de una ordinaria nueva por cada cinco de las antiguas preferidas.

La operación era indispensable y urgente, pues en el balance más próxi-

EL PRESIDENTE ARTURO  
ALESSANDRI Y SU MINISTRO  
DE HACIENDA GUSTAVO ROSS.

mo se hubiera perdido, con absoluta seguridad, más del 50% del capital. Y ello, legalmente, hubiese acarreado la disolución inmediata de la firma. Esto aparte, al oficializar su realidad económica la Sudamericana manifestaba que había resuelto seguir navegando, pero en un marco de transparencia. La empresa no se hacía ilusiones sobre la situación que atravesaba, ni quería que nadie —accionista o extraño— se las hiciese.

**Los Negocios.** Fueron de modesta envergadura. La sociedad, hasta el final de la década, se atuvo al cabotaje y a su línea del Pacífico, que ahora tenía Guayaquil por extremo norte. Hacía también cabotaje en la costa peruana, mas sobre una base precaria (permiso anual y peaje).

La línea exterior se resintió con la pérdida de sus buques estrellas, el *Bío-Bío*, el *Cauín* y el *Pudeto*. Habían tenido una excelente acogida (vimos), pero su desastroso y parecido final alimenta la presunción de que no eran adecuados para esa línea. El primero se incendió saliendo de Antofagasta, y allí mismo fue varado para impedir una pérdida total. Puesto a flote, alcanzó Valparaíso por sus propios medios. Pero era imposible de rehabilitar; terminó como pontón de provisiones (1935). El *Cauín* varó en la costa peruana; debió abandonarse (1936). Ante dicha costa, igualmente, un incendio hizo presa del *Pudeto*. Remolcado hasta el puerto de Atico, se hundió en su fondeadero (1937).

Tocante al cabotaje, los empresarios marítimos de Chile habían formado su propio cartel, la Asociación Nacional de Armadores (A.N.A.). Ella repartía el tráfico interno consensuadamente, y subvencionaba los barcos que la distribución dejaba sin carga. Su objetivo teórico era adecuar la oferta a la demanda, evitando que un exceso de aquélla ocasionara *dumping* y otras malas prácticas. Como suele suceder, el cartel rigidizó las tarifas, provocan-



do —como también suele suceder— su fijación. Fue establecida en octubre de 1939 por la Ley N° 6.415.

Es una ley que varios factores hacen importante. Parte reconfirmando solemnemente la reserva de cabotaje. Pero luego formula un control estatal, muy rígido, sobre las empresas que ejerzan aquél y, generalmente hablando, sobre todas las navieras. El Estado debe autorizar dicho ejercicio, la suspensión o término de un cabotaje que se halle funcionando, las tarifas, la venta de naves chilenas en el extranjero, etc.

Gran parte de estas normas pasó a la Ley N° 12.042 (1956); allí las estudiará el próximo capítulo.

Una de ellas, sin embargo, nos interesa ahora, como importante tarea que asumía el Estado respecto del cabotaje: fijarle tarifas. Para ese efecto, se creaba una comisión, asesora del Presidente de la República, quien decidía en definitiva.

La formaban veinte miembros: seis representantes de los navieros, uno de la oficialidad marítima, ocho de los usuarios (productores y comerciantes) y cinco altos burócratas, o nombrados por éstos. Mantener bajos los fletes era el desiderátum tanto de los funcionarios públicos como, obviamente, de los usuarios; entre ambos grupos, juntaban holgada mayoría. No sorprenderá, entonces, que las tarifas no se "fijaran" —proceso que la ley ordenaba realizar cada año—, sino que se "congelasen". Esto se daría, especialmente, respecto de aquellos artículos llamados "de primera necesidad", como los alimentos, cuota importante del cabotaje. Con respecto a tales artículos, las tarifas de fletes no variaron entre 1942 y 1948, no obstante la desvalorización monetaria de esos años (258%).

En una oportunidad, por lo menos, la Comisión reunió los votos necesarios para elevar las tarifas un 30%. Se opusieron, minoritariamente, los

representantes del comercio y la industria, y el Gobierno no se atrevió a cursar el alza.

Observemos que la Ley N° 6.415 había sido atacada pública y reiteradamente por los armadores, como en exceso estatista. Rechazaban, más que nada, la necesidad de una autorización previa del Gobierno para vender naves en el extranjero; también, la fijación presidencial de las tarifas. No obstante, algunos parlamentarios de derecha auspiciaron y defendieron el proyecto, por ejemplo —entre los senadores—, los liberales Fernando Alessandri y José Maza, y el conservador Romualdo Silva. Representaban, comunmente (el caso de Alessandri y Maza), zonas alejadas del país, cuyo aprovisionamiento dependía de un cabotaje mediocre y caro. Su motivo para reclamar era claro, pero habían elegido una mala solución. El control estatal significó acentuar la falta de competencia y de interés en el tráfico interno; de competencia, pues no podía ingresarse a él sin permiso gubernativo; y de interés, por las tarifas "congeladas".

Resultado último: la decadencia del cabotaje-actividad y del cabotaje-negocio.

Si la Sudamericana había salido mal parada de la Gran Crisis, peor podía decirse de sus competidoras. Es el motivo de que en este decenio asistiéramos a un proceso de absorción de pequeñas compañías navieras, por aquella que historiamos.

La primera en "caer" fue la S.A. Marítima Chilena (ex González Soffía y Cía.). De un tamaño que le permitía cierta belicosidad comercial, la Marítima entraba al cartel de la A.N.A. o lo abandonaba, según la acogida que encontrasen sus propuestas de cuotas y tarifas. La Sudamericana, silenciosamente, había ido comprando acciones de esta rival. Luego, un grupo de socios le ofreció las necesarias para alcanzar el control, y la Marítima fue suya. La





idea, sin embargo, era adquirir todas las acciones y disolver y liquidar la empresa. Momentáneamente, tomó en arriendo las tres naves de la Marítima (*Chile, Perú y Taita*).

Una operación similar le entregó el 100% de la S.A.C.W.R. James y Cía., y sus dos barcos (*Presia y Huemul*).

Asimismo hubo, y se repetirían los años posteriores, finteos para fusionar la Sudamericana con la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, de la poderosa familia Menéndez. Pero ésta, según la Sudamericana, presionaba para que se le diera —dentro de la firma fusionada— una influencia excesiva. Ello hizo fracasar las conversaciones.

*Los motorones.* Mientras tanto, la Sudamericana no abandonaba los grandiosos sueños interoceánicos que ya dos veces, de 1920 adelante, se habían tomado pesadilla.

El tercer sueño, en cambio, por la sagacidad de quienes lo realizaron —y colaborando también la suerte... que tanta falta hiciera durante los ensayos anteriores—, tuvo éxito, y más allá de los límites imaginables.

OFICINAS DE LA SUDAMERICANA EN VALPARAÍSO, EN CALLES BLANCO OHS Y AYDA, ERRAZURIZ 991, RESPECTIVAMENTE.

La base última de este éxito fue la adquisición de tres motonaves danesas, orden firme colocada el año 1936.

El gerente (1933-1936) de la Sudamericana, Raúl Rivera, ex marino de guerra, sucesor del inglés Edward Compton, había discurrido y prolijaba entusiastamente esa adquisición. Pero sería el ministro de Hacienda, Gustavo Ross, quien abriera el camino para materializarse, pues deseaba que Chile, utilizando sus propios barcos, comerciase por mar con Estados Unidos y Europa. Ross, espontáneamente, contactó a Rivera y supo de sus planes en igual sentido. Ross obtuvo que el Banco de Chile aportara como capital las 400.000 libras que el proyecto exigía. Ross consiguió que la Junta de Exportación Agrícola prestase los 500.000 pesos requeridos para dotar a los nuevos barcos de cámaras frigoríficas, indispensables si se quería exportar fruta fresca mediante ellos. Y fue también Ross quien —cambiando salitre chileno por

barcos daneses— superó el problema de divisas (muy escasas entonces) que involucraba la negociación. Detalle final: la Armada, siempre atenta al eventual uso bélico de las embarcaciones civiles, pidió que las flamantes motonaves reforzasen sus cubiertas. Eran 32.000 libras más... y las puso el Gobierno.

¿Por qué se mostró tan colaborativo? Probablemente porque era muy aceptada esos años, tras las experiencias de la Guerra Mundial y de la Gran Crisis, la idea de un país autosuficiente, el llamado "nacionalismo económico". Es decir, que ninguna circunstancia externa —y por ende imposible o muy difícil de manejar desde Chile— pudiera derribarnos como nos habían derribado esos fenómenos.

En el nacionalismo económico, poseer una flota de comercio propia resultaba esencial, recordando la desarticulación del transporte marítimo que había causado la primera guerra.



GUILLERMO CONDON, PRESIDENTE DE LA SUDAMERICANA EN LOS AÑOS 1937-38.



Y la segunda se avizoraba: Arturo Alessandri (hijo), recorriendo el Viejo Mundo, la consideró inevitable, y de allí la carta a Ross que hemos citado, sobre formación de una flota mercante.

Gustavo Ross, aunque liberal en materias económicas, reflejaba hasta cierto punto el nacionalismo económico. Además existía entre la Sudamericana y él un lazo afectivo: su padre, Jorge Ross, había sido director, vicepresidente y presidente de la firma.

Los barcos daneses llegaron en el período 1937-1938.

Eran casi idénticos: el *Aconcagua* (7.250 toneladas), el *Copiapó* (7.156) y el *Imperial* (7.291). Todos hacían 17,5 millas/hora, tenían igual capacidad de pasajeros (164) y llevaban cámaras frigoríficas. Cada uno había costado entre 170.000 y 180.000 libras.

Fueron destinados con éxito a la ruta de Europa.

Inmediatamente se empezó a negociar la escala en Nueva York, que era complemento lógico —y muy remunerativo— de aquella ruta.

Esto exigía que la Sudamericana ingresase a una "conferencia", la "Conferencia del Atlántico", formada entre quienes fletaban en las mismas regiones: la costa poniente de América, el golfo de México y el Atlántico<sup>97</sup>.

(Las "conferencias" eran verdaderos carteles, que repartían rutas, escalas, número de viaje y cuotas de carga y pasajeros. Como todo monopolio que se respeta, aducían elevados motivos y finalidades: buen servicio; evitar "riferos"; impedir el *dumping* y otros vicios, "racionalizando" la oferta y la competencia, etc., etc.)

La Casa Grace se opuso al pedido chileno... la misma Casa Grace que (según vimos poco atrás) había lamentado tanto que el año 31 la Sudamericana abandonase sus viajes a Nueva York, dejándole —decía— la puerta abierta para regresar cuando quisiera. Ahora alegaba no haber más empresas en

la ruta neoyorquina, ofrecía compensaciones y —para el caso de insistir nosotros— anunciaba veladamente represalias. Pero la Sudamericana, con el apoyo del Gobierno, se mantuvo firme.

Simultáneamente las mismas disputantes, y la West Coast Line —todas las cuales operaban en el Pacífico y el Atlántico— discutían un *pool* entre ellas, para repartirse itinerarios, frecuencias, carga y pasajes. Esto, prescindiendo de la escala en Nueva York que pedía la Sudamericana y era un problema distinto, un problema de la "conferencia". La West Coast Line y la Grace ya tenían el *pool*, y lo debatido era si la Sudamericana se integraba a él, o firmarían ella y la Grace un acuerdo separado, o nos mantendríamos independientes de todos, o... en fin, existían múltiples alternativas, pero no se materializaba ninguna.

Pendientes las conversaciones, estalló la Segunda Guerra Mundial (septiembre de 1939). La Sudamericana anunció casi inmediatamente que suspendía sus viajes a Europa y se concentraba en la ruta Valparaíso/Nueva York/Valparaíso. Anuncio que complicaba todavía más la situación.

Advirtamos que ya para 1938-1939, el mundo todavía en paz (pero quizás previéndose el final de ésta), las tres motonaves de la Sudamericana eran objeto de codicia. Se multiplicaron las ofertas de compra, a precios muy ventajosos. Pero la firma chilena las rechazó todas.

## LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Fue el 3 de septiembre de 1939 cuando Alemania invadió Polonia, iniciando el conflicto universal. El mismo día, Valparaíso presenciaba el arribo del *Winnipeg*, improvisadamente acondicionado para recibir pasajeros, a



saber: un numeroso contingente de inmigrantes españoles, republicanos venidos de la Guerra Civil. Serían un positivo aporte a la cultura y la economía de Chile.

Simultáneamente, ese mismo día 3, a las 2. A.M. el *Copiapó* —una de las motonaves danesas de la Sudamericana— dejaba Amberes (Holanda), iniciando un parecido episodio, también europeo, de "asilo contra la opresión".

Se hallaba surta en Hamburgo el 1° de septiembre, cuando vino el ultimátum franco-británico a Hitler. La empresa le ordenó zarpar inmediatamente. Amanecería el 2 en Amberes. Mientras tanto, desde el viejo mundo íntegro, diluviaban sobre la Sudamericana telefonazos y telegramas: chilenos y de otras nacionalidades; pedían con esperanza y angustia que el *Copiapó* los aguardase. Ninguno sería defraudado. Finalmente, el 3, zarpó la motonave con destino a América. Desbordaban pasajeros los camarotes, salones, comedores, pasillos... cualquier lugar cubierto donde se pudiera dormir. Solamente chilenos, viajaron 126; 91 de Hamburgo y 35 de Amberes.

Iban también numerosos judíos, salvados del horror nazi. El capitán, Roberto Muñoz, de larga carrera con la Sudamericana, hizo pintar sobre el casco dos enormes banderas patrias. Pensaba acopiar agua recalando en las Azores, mas cuando supo haberse detectado allí actividad submarina, renunció a su propósito y racionó el vital líquido. De este modo, cruzaría el Atlántico sin percance.

No obstante, la suerte del *Copiapó* fue motivo en Santiago —los primeros días— de gran angustia.

El 4, efectivamente, un radioaficionado creyó captar un cable de la DNB (agencia alemana), según el cual la motonave nacional habría chocado con una mina, hundiéndose. El radiómano comunicó la "noticia" a Havas (agencia

cia francesa); ésta, con reservas, a un diario; el diario a una emisora... y ella la difundió. La conmoción fue enorme. Sólo retomaría la calma cuando se hubo recibido un cable del barco "hundido":

— *Copiapó navegando altura costa portuguesa sin novedad. (Firmado) Muñoz Horz, capitán...*<sup>58</sup>

— Nótese que el propio día el mundo entero se estremeció ante el naufragio del *Athemio*, transatlántico inglés torpedeado por un submarino alemán, con muerte de 200 ó 300 pasajeros.

— El conflicto mundial representó para todos los barcos, mares y países —fueran estos últimos beligerantes o no— una navegación sujeta a nuevas reglas y proñada de peligros.

— El mayor de ellos: el ataque submarino. Arreció de la parte alemana cuando los Estados Unidos entraron en la guerra (1941). El Reich afirmaba que no agredía buques neutrales, siempre que ellos desplegasen determinadas, claras y visibles identificaciones externas, sobre todo nocturnas. Cualquier error al respecto, lo cometiera la nave o el sumergible atacante, podía ser fatal para la primera. Y tampoco era descartable que en la fatalidad no hubiese error alguno... que la nave supuestamente neutral no se identificara, y navegase a oscuras de noche, por cuanto conducía carga bélica; o bien que el comandante del submarino no tuviera escrúpulos en hundir un barco por meras sospechas.

Regla común de la guerra fue la navegación en convoy. Se formaba con varias filas indias, paralelas, de barcos mercantes. Los protegían naves de guerra rápidas. Estas zigzagueaban alrededor de aquéllas, detectando y atacando —con sus sonares y cargas de profundidad, respectivamente— a los submarinos enemigos. El convoy, de una parte, se hallaba mejor cuidado. Pero de la otra, no podía pasar desapercibido —como una nave aislada—





**BUQUE DE GUERRA DE LA  
ROYAL NAVY ENCABEZAN-  
DO UN CONVOY DE BARCOS  
MERCANTES.**

y ello y el gran número de barcos expuestos lo hacían blanco favorito de los sumergibles alemanes.

Un convoy indicaba, por sí solo, la beligerancia de todos los países a los cuales pertenecían los barcos integrantes del mismo: cuando menos, que no eran países neutrales. Ello hacía de aquéllos, sin excepción, un objeto legítimo de ataque. Fue, veremos, nuestro caso desde 1942.

Efectivamente, en el viaje que hace con destino a Estados Unidos, ya vencido —según se verá— y para ser entregado (1943), el Copiapó está a

punto de sufrir esa suerte, cuando cruza en convoy el Caribe. Pero el torpedo no le aserta.

"...Alguien gritó nerviosamente: ¡Torpedo allí!... La línea que dejaba su paso por el mar era perfectamente visible y venía veloz y rectamente a nosotros... (pero) pasó de largo a escasos tres o cuatro metros por la popa... y fue a estrellarse... (con) estrépito en el casco de un carguero holandés de 17.000 toneladas que navegaba en la fila interior más próxima... por estribor. Es probable que del puente instruyeran dar más andar a la máquina, o que el *Copiapó* cayera (desviara su curso) varios grados a babor para esquivar el torpedo. El (barco) holandés se clavó de popa, desapareciendo en breves minutos..." —relata un testigo, que ha presenciado el episodio desde la cubierta del buque nacional.<sup>39</sup>

Pero las naves en convoy corrían un segundo albur: chocar entre sí. Fue el destino del *Choupa*, el 21 de septiembre de 1944, cuando ingresaba al puerto de Nueva York, envuelto por densa y fantasmal neblina: lo embalió uno de sus compañeros de viaje (nunca se supo cuál). El jefe del convoy dispuso que el barco echara anclas. Obedeció... para que así, inmovilizado y dañado, lo chocasen sucesivamente dos buques más, petroleros. Se hundiría en una hora, sin pérdidas de vidas.

El caso más trágico y que causó mayor revuelo, no obstante, fue el del *Toltén*, ocurrido antes de que abandonásemos la neutralidad.

Navegaba este barco, sin carga, entre Filadelfia y Nueva York, la noche del 12 de mayo de 1942. Llevaba sus luces encendidas... la primera condición que imponía Alemania para respetar a los barcos neutrales. Pero se le acercó un patrullero norteamericano y por megáfono le ordenó apagarlas. El capitán Aquiles Ramírez, antiguo oficial de la Sudamericana, obedeció. La madrugada siguiente, hacia las 3 horas, en la costa de New Jer-



sey y cerca de Atlantic City —zona declarada de guerra y bloqueo por los alemanes—, el *Toltén* fue torpedeado y hundido: murió su equipaje casi íntegro, veintisiete personas, capitán inclusive. Sólo se salvó un fogonero, asido a una balsa.

El incidente casi desencadena la ruptura chileno-alemana, muy presionada, esos momentos justos, por Estados Unidos. Pero la tempestad diplomática amainó cuando se supo que el *Toltén* navegaba a oscuras. Alemania, declararía oficialmente su Almirantazgo, "evitará en lo posible ocasionar perjuicios indebidos al tráfico marítimo de países no beligerantes, siempre que los barcos neutrales cumplan, a su vez, las disposiciones correspondientes".<sup>49</sup>

Veremos que el *Toltén* (ex *Lota*) y el *Choapa* (ex *Heiga*), integraban el grupo de requisados barcos daneses, cinco en total, que la Sudamericana arrendaba al Gobierno chileno, por intermedio de la Armada. Otro de esos barcos, el *Rapel* (ex *Frida*), naufragó asimismo, perdiéndose completamente, el año 1943.

El comienzo del conflicto halló a la Sudamericana con un as de triunfo: las motonaves danesas. El resto eran barcos de cabotaje, propios, o bien adquiridos al controlar la S.A. Marítima Chilena y absorber la firma W. R. James y Cía. Sumaban doce, y los dividiremos en dos grupos:

1. Los que al año siguiente, veremos, adquirió la S.A. Marítima Chilena por aporte de la Sudamericana: *Aysén*, *Maipo*, *Mapocho*, *Teno* y *Fresia*. Incluyamos en este grupo el *Péru* y el *Taltal*, dados en arrendamiento por la Marítima a la Sudamericana, como se dijo arriba, y cuyo uso aquella recuperó.

2. Un reducido lote que la Sudamericana conservó: *Cochapoa* (segundo de esta apelación; el primero había sido vendido el año 1930), *Chile* —que fuera de la Marítima—, *Huernul* y *Palena*.

El resto, auxiliares y pontones (inclusive el *Imperial*, que remplazó al *Quintero* como proveeduría).

Los barcos de cabotaje reunían unas 37.000 toneladas. Solamente uno tenía menos de treinta años, y varios excedían de los cincuenta. Añadiendo las motonaves, la flota de la Sudamericana alcanzaba las 59.000 toneladas.

El "GRUPO DE CARLOS VIAL". Mediando 1939, la composición accionaria de la Sudamericana había experimentado un cambio decisivo, con la incorporación de nuevos y dinámicos socios, conocidos en conjunto como "el grupo de Carlos Vial", por el nombre de quien los encabezaba.

Éste, Carlos Augusto Vial, era un abogado de 39 años, pero que nunca había ejercido, dedicándose desde 1923 a la correduría de valores. Allí hizo una importante fortuna, basada principalmente en la habilidad para conocer las diferencias de cotización entre Bolsas de Comercio de distintas ciudades... Santiago y Valparaíso, primero; después, Santiago y Nueva York (Wall Street compraba y vendía valores chilenos, ambos muy depreciados: bonos de la deuda externa y acciones salitreras Lautaro). De aguda inteligencia e ingenio, trabajador infatigable, Carlos Vial tenía un carácter difícil —propenso a los choques personales— por lo vehemente y mordaz, pero era generoso, en particular con sus colaboradores. Convivían en él, de modo misterioso, un pensante hombre de negocios y oportunidades, y un cristiano preocupado y sincero.

Creía Vial que las acciones de la Sudamericana estaban subvaluadas, tanto por los problemas de la compañía como por la depresión de la Bolsa, posterior al triunfo presidencial de Pedro Aguirre Cerda y el Frente Popular (octubre de 1938). Además, dos importantes accionistas buscaban vender: la sucesión Patiño y el Banco de Chile. Vial convenció a algunos amigos,





EL PRESIDENTE PEDRO  
AGUIRRE CERDA CON EL  
DIRECTOR GENERAL DE LA  
ARMADA, ALMIRANTE ALLARD,  
Y EL COMANDANTE EN JEFE  
DE LA ESCUADRA, ALMIRANTE  
KULCZEWSKI (EN ZIG-ZAG,  
NOVIEMBRE DE 1939)

hombres de negocios como él y de parecida generación —Manuel Grez, Luis Izquierdo, Ramón Salinas y luego Carlos Vial Infante, los principales—,<sup>61</sup> y negociaron por una sola cuerda con el Banco. El lote accionario de éste y otras compras les dieron el manejo de la Sudamericana. Carlos A. Vial fue nombrado Vicepresidente Ejecutivo.

De inmediato percibió Vial los tres incordios que paralizaban a la compañía: el cabotaje en decadencia, por los motivos que se explicaron; el *pool* Grace/West Coast, que impedía a la Sudamericana asociarse con la primera; y las dilaciones opuestas por la Conferencia del Atlántico, que le dificultaban asentarse en Nueva York.

**FINAL DEL CABOTAJE.** Respecto a este tráfico, se decidió separarlo casi enteramente de la firma, para irse distanciando de él. Con dicho objeto, fue revitalizada la Marítima Chilena (1940) —en vez de liquidada—, aportándole los siete barcos de cabotaje que ya enumeramos. También se le traspasó la concesión peruana de la misma índole. La Marítima, siempre mayoritariamente propiedad de la Sudamericana, corrió a continuación diversas vicisitudes:

nuevos hundimientos, fusión con la naviera Rafael Torres y Cía. (anterior compradora de barcos de la propia Marítima), cambios de razón social, etc. Llegó así al año 1947 con sólo tres naves, que apenas flotaban: *Aysén*, *Temo* y *Fresia*. Ese año se liquidó la empresa y sus buques fueron desguzados.

Anotamos que la Sudamericana conservó en su dominio un segundo y pequeño lote de naves dedicadas al cabotaje. Probablemente no se traspasaron a la Marítima por adolecer de un estado todavía más calamitoso que las cedidas. Como fuera, el hecho es que *todas* se hundieron. Dos el año 1940: el *Chile* y el *Palena*, durante un violentísimo temporal porteño. Y dos el año 1945: el segundo *Cachapoal* y el *Huemuí*. Hablando de aquel temporal, se escribió con cierta ingenuidad: "... Nuestras viejísimas naves sucumbieron. Pero estaban muy bien aseguradas y gracias a ello pudimos contar con fuertes entradas que mucho necesitábamos"<sup>62</sup>.

De tal modo, la Sudamericana dejó de realizar cabotaje, ni por sí ni mediante filiales... lo que parece haber sido el objeto último, aunque a mediano plazo, de toda la operación.

El año 1940, la CORFO había propuesto a las navieras que hacían cabotaje —comprendida la filial de la empresa que historiamos— unificadas en un "Lloyd de Chile" estatalmente protegido, pero con la obligación de mantener la ruta Valparaíso-Punta Arenas. Aceptó la Sudamericana siempre que el "Lloyd" no realizara sino transporte interior. La idea gubernativa no tendría seguimiento.

La Sudamericana, indiscutiblemente, prefería el más provechoso comercio oceánico. Pero, en condiciones razonables, se hallaba dispuesta a asumir parte del cabotaje.

La actitud de la empresa que se historia respecto de los fletes internos fue muy criticada, incluso como antipatriótica. Nadie paraba mientes en que el





cabotaje-negocio había muerto cuando se "congelaron" las tarifas. Vial y el entonces ministro de Economía y después satírico columnista de prensa Alejandro Tinsly, sostuvieron por esta causa una golpeada polémica de prensa (1945).

*La batalla de Nueva York.* Carlos A. Vial enfrentó los problemas de la ruta neoyorquina con su habitual pasión y dinamismo.

Visitó al Presidente Aguirre, a quien no le unía mayor amistad, y recibió de él un apoyo completo en el asunto de la Conferencia. El Mandatario dispuso se movilizara el Ministerio de Relaciones, para remover los obstáculos que retardaban el ingreso de la sociedad chilena al cartel, y se logró éxito corrido algún tiempo (1940).

Quedaba el pool. Vial renunció a la vicepresidencia ejecutiva de la Sudamericana, y se instaló en Nueva York cinco meses, hasta liquidarlo. Su labor se vio facilitada porque la West Coast era una firma de relación danesa, y Alemania había invadido y ocupado Dinamarca. La operación de la empresa se tornó irregular y sospechosa de favorecer al nazismo. Muchos países internaron los barcos

**RAMÓN SALINAS Y CARLOS  
VIAL INFANTE, INTEGRANTES  
DEL GRUPO DE CARLOS  
AUGUSTO VIAL.**

de la West Coast pues, de lo contrario, hubiesen caído en manos del Reich cuando regresaran a la patria. Eran los daneses, entonces, socios-semirválidos del *pool*, y la misma Grace no miraba con desagrado librarse de ellos.

Pedimos a la Maritime Commission de los Estados Unidos —encargada de hacer cumplir las leyes norteamericanas sobre navegación— que declarase nulo el *pool* West Coast/Grace.

“Naturalmente este juicio estuvo salpicado de muchos episodios, pues los daneses se defendieron como gato de espaldas —escribió Vial—. Los ataques (de prensa) contra la extenuada compañía chilena afloraban a diario ... y en las audiencias recibimos toda clase de insultos, sin omitir las flores correspondientes al personero señor Vial, según ellos un corredor de la Bolsa (absolutamente) ignorante... de la técnica naviera, en lo cual tenían cierta razón.”<sup>483</sup>

Al fin, falló la Comisión el 23 de septiembre de 1940, anulando el *pool* por discriminatorio y por contradecir la política estadounidense respecto de Latinoamérica, la política del “buen vecino”. Fue una decisión estrecha... mayoría de un voto.

Vial recuerda agradecido el apoyo que le prestaron el Secretario de Estado, Sumner Welles —tan prepotente con nosotros después, cuando los Estados Unidos entrasen a la guerra (1941), insistiendo en que Chile hiciera lo mismo—, y la diplomacia chilena, el embajador ante Washington, Manuel Trucco, a la cabeza.

Ocho días después se firmó el convenio Sudamericana/Grace, que se había estado discutiendo paralelamente, no sin dificultades. Pues la empresa norteamericana negociaba hábil y despiadadamente, y sus exigencias eran muchas, y debían disputarse palmo a palmo. Dos personas resultaron claves para que finalmente hubiera acuerdo: Eulogio Sánchez y Manuel Pereira.

Sánchez había asumido el 1º de julio anterior la representación neoyor-





VALPARAÍSO. (1955). (ÓLEO DE  
CAMILO MORI, 1894-1973.  
MUSEO MUNICIPAL DE BELLAS  
ARTES DE VALPARAÍSO).



DIQUES DE VALPARAÍSO.  
(1894). (ÓLEO DE RAMÓN  
SUBERCASEAUX. MUSEO NA-  
CIONAL DE BELLAS ARTES).



EL MAIPO II, VAPOR DE LA  
SUDAMERICANA CONSTRUIDO  
EN 1944 Y ENTRADO EN SER-  
VICIO EL 4 DE ENERO DE 1947.





**BOTADURA DE UN BARCO EN  
LOS ASTILLEROS POLACOS,  
DONDE SE HAN CONSTRUI-  
DO VARIOS DE LA ACTUAL  
FLOTA DE LA SUDAMERICANA.**



LA MOTONAVE ANDALIÉN,  
PORTACONTENEDORA DE  
CABOTAJE DE LA ACTUAL  
FLOTA DE LA SUDAMERICANA,  
EN EL PUERTO DE ARICA.



LA MOTONAVE RUNGUE,  
CONSTRUIDA EN ASTILLEROS  
POLACOS, INTEGRA LA AC-  
TUAL FLOTA DE LA SUDAME-  
RICANA.



quina de la Sudamericana. Pionero de los vuelos civiles (en uno de ellos perdió la vida, años más tarde), fundador de las Milicias Republicanas —organización paramilitar del civilismo contra los “cuartelazos”, los años 30— era un hombre inelentizable, arrastrador y romántico... cualidad esta última que le ganaría dos balazos, propinados por una escritora, “la chica del Crillon”, a la salida de este céntrico hotel capitalino.

El chileno Manuel Pereira trabajaba en el campo “enemigo”, la Grace (oficina de Nueva York), como hombre de confianza de su Presidente. Sin faltar a la lealtad, se esforzó también —limando asperezas y buscando transacciones— para que el convenio resultara. La prolija Maritime Commission sólo lo aprobó el 27 de enero de 1941. Después de Pearl Harbor (diciembre de 1941), la Grace y la Sudamericana archivaron su contrato hasta el término del conflicto.

Pues se necesita entender que, con la guerra —y mucho más todavía cuando los Estados Unidos fueron beligerantes—, la navegación internacional de la Sudamericana quedó sometida a muchas reglas nuevas, que derivaban del choque armado. Algunas impuestas por el bloque aliado, en cuya esfera se movían las naves de la sociedad; otras de propia conveniencia. Fechas de salida y arribo, rutas, escalas, precauciones, cargas y descargas prioritarias, etc., debieron supeditarse al interés de los “Grandes” (ingleses, después soviéticos y finalmente norteamericanos), y eludir las celadas del “Eje” (Italia, Alemania y por último Japón).

A contar de nuestra ruptura de relaciones diplomáticas con los países recién indicados (1942), la prudencia hizo obligatorio que los mercantes chilenos navegasen en convoy, igualmente restringían el comercio las “listas negras”,... nóminas que elaboraban los Grandes, de firmas o personas con las cuales no se podía hacer negocios, por hallarse vinculadas al Eje.

La sustancia del acuerdo Grace/Sudamericana, fue que sus firmantes hacían un fondo común con los fletes de carga íntegros que percibirían (no con los pasajes) y, deducido un gasto fijo por concepto de estiba, se repartían el saldo en proporciones de 75% los norteamericanos y 25% los chilenos.

Se repartían asimismo las salidas: la Sudamericana, 18 a 20 por año, de frecuencia quincenal o trisemanal; Grace, 46 a 58 cada año, semanales. Si se necesitaran más viajes, se dividirían entre las dos empresas, en las proporciones ya anotadas cuando hablábamos del fondo común.

Los fletes materia del acuerdo, por fin, serían aquellos realizados entre cualquier punto de los Estados Unidos, costa atlántica, y cualquier punto de las costas colombiana, ecuatoriana, peruana, y chilena hasta San Antonio inclusive.

*Las naves danesas.* No hablamos de las tres que ya poseía la Sudamericana, sino de cinco otras, pertenecientes al armador Lauritzen, y que manejaba una firma estadounidense que conocemos: la West Coast Line, e internadas (tripulaciones inclusive) en Talcahuano, cuando Dinamarca fue invadida por Alemania. Sus nombres eran todos de mujeres... *Lotta, Helga, Frida, Selma y Laila.*

Chile decidió requisarlas y licitar, a través de la Armada, su empleo interoceánico o para cabotaje. La legalidad internacional de medida semejante era discutible, pero tampoco parecía justo que —mientras la guerra nos asfixiaba en materia de fletes— permaneciesen naves ociosas ancladas en Talcahuano. Postularon media docena de interesados, y triunfó la Sudamericana; había ofrecido un porcentaje del ingreso que los barcos generasen.

De nuevo, en este asunto, el Presidente Aguirre se jugó por la navie-



ra chilena. Compartía el nacionalismo económico de Ross, su jurado enemigo el año 38. El fomento de la marina mercante era uno de los objetivos centrales de la recién fundada CORFO (1939). Todo ello hizo que don Pedro simpatizara con la Sudamericana y su dinámico jefe, Carlos A. Vial. Se amistarón, lo cual era visto negativamente por algunos sectores de la derecha política, y empresariales. Una vez, en el Club de la Unión, un importante minero opositor enfrentó a Vial, llamándolo "traidor a su clase" por las relaciones que mantenía con el gobierno de Aguirre Cerda. Recibió *ipso facto* un par de bofetadas. Curiosamente, el vínculo de aquellas relaciones era el ministro de Hacienda, Roberto Wachholtz. Éste, años más tarde —en un célebre incidente político— asestaría a don Carlos su propia bofetada, sorpresiva e injusta, que le ocasionó una doble ruptura de mandíbula.

La entrega material de los barcos fue tormentosa: resistieron los equipajes daneses, y la Armada debió emplear la fuerza.

Las mujeres nórdicas serían sustituidas por rios criollos, respectivamente Toltén, Choapa, Rapel, Elqui y Maule.

El contrato con la Sudamericana se fue renovando periódicamente, para concluir por entero cuando terminó la guerra.

(Intertanto, los submarinos alemanes habían hundido dos de las naves y otra había naufragado. Los años 50, los dueños demandarían y ganarían —ante la justicia chilena— una cuantiosa indemnización, que debió pagar nuestro Fisco.)

En 1942 y 1943, las renovaciones no fueron tan transparentes como el primer convenio. Muchos codiciaban el arriendo, entre ellos la Interoceánica; por su parte, los daneses urgían se les restituyesen los barcos. El año 1942, la Sudamericana era convocada a alimentar "cajas (supuestamente) electorales", si quería ver correr el decreto de prolongación. Los directores, de su

bolsillo,” donaron” un millón de pesos para la hipotética “caja”. El año 1943, los intermediarios pretendieron repetir el juego. Los directores rehusaron este segundo desembolso—ahora les pedían dos millones—, y el convenio de todos modos se renovó... pero en condiciones más onerosas.

Un “canon exagerado” —decía la Memoria de 1945— pero que la Sudamericana ha debido pagar “para evitar perjuicios importantes, y por diversas circunstancias que ahora no es del caso mencionar”... pero que nosotros conocemos.

**El Negocio del Siglo.** El arriendo de las embarcaciones danesas fue vital para la Sudamericana, no sólo en cuanto le representó mejorar su servicio y utilidades, sino porque además le permitiría lo que con justicia pudo llamar su “negocio del siglo”... la venta de las tres motonaves propias, el año 1943, a la W.S.A. (War Shipping Administration) de los Estados Unidos. Este organismo coordinaba toda la logística de la guerra naval —preparando reservadamente un posible ingreso norteamericano a las hostilidades, antes de Pearl Harbor; materializándolo, después— y su principal dolor de cabeza era la escasez de flotas.

Las motonaves de la Sudamericana presentaban algunos defectos, entre ellos la delicadeza de sus mecanismos. Por ejemplo, las culatas, que —con el servicio intensivo— solían descomponerse y requerir un cambio total, repentino e inmediato. Entonces, necesitaban los barcos “escondirse en cualquier caleta fuera de ruta, pues esto era una vergüenza que no queríamos exhibir ante la competencia”.<sup>44</sup> Mas, para la W.S.A., tenían una característica que compensaba cualquier desventaja: la alta velocidad, hasta 17,5 millas/hora.

Se hizo el negocio, piloteado por Carlos A. Vial, y que significó para la sociedad una serie de ventajas, en impresionante cascada:





1. Un alto precio, que totalizó 6.000.000 de dólares; representaba ya una ganancia neta sobre el valor de compra de las embarcaciones nuevas... un 344%, si hemos de ser exactos.

2. Logró Vial que el precio se pagase en oro efectivo, a la cotización norteamericana del metal. Pero otros mercados —v. gr., Tánger— daban más por él, y allí se iría liquidando... una segunda y abultada utilidad, 33% sobre los US\$ 6.000.000.

3. Estados Unidos vendería a la Sudamericana, cuando concluyera la guerra, y en condiciones generosas, cuatro buques usados tipo C2. Tales naves eran de reciente construcción, de modo que —al disponer de ellas desde 1945— la naviera chilena compraría (y así sucedió) buques modernos, baratos y de poco uso, que desplazaban 32.000 toneladas, contra 21.000 toneladas de los que la Sudamericana había vendido.

4. Mientras llegaba ese momento, Estados Unidos arrendó a la Sudamericana, cobrando un precio razonable, incluso barato (US\$ 1 la tonelada

**UNO DE LOS SUBMARINOS  
ALEMANES U-BOOTE, QUE  
HICIERON MUY RIESGOSA LA  
NAVEGACIÓN COMERCIAL.**



FRANCISCO SUBERCASEAUX,  
GERENTE GENERAL DE LA  
SUDAMERICANA.

mensual), cuatro buques viejos y lentos, pero que funcionaban perfectamente. Por lo demás, navegando en convoy, la velocidad perdía importancia.<sup>65</sup>

Con ellos y los barcos arrendados al Gobierno, la empresa pudo cumplir normalmente su tráfico exterior.

Sin duda los norteamericanos tenían prisa —prisa bélica— y codiciaban las motonaves. Pero, de cualquier modo, el complejo y exitoso convenio era un tributo a la habilidad de Carlos A. Vial y su "grupo", incluidos el nuevo gerente general de la firma: Francisco Subercaseaux, llegado de la Bolsa junto con Vial; y Agustín Huneeus, ingeniero, que había remplazado a Eulogio Sánchez como representante de la empresa en los Estados Unidos (Subercaseaux, Huneeus y Sánchez eran hombres hábiles, ejecutivos, porfiados y de fuerte carácter... muy semejantes a Vial, con el cual hacían cortocircuito frecuentemente, pero terminando por entenderse, pues se apreciaban).

Como fuese, el "negocio del siglo" representó convertir, entre 1937-1938 y 1945-1946, US\$ 1.350.000 en US\$ 8.000.000. O si se quiere expresarlo de distinta manera, 21.000 toneladas de la primera fecha, en 32.000 toneladas de la segunda.<sup>66</sup> La Sudamericana se vengaba por su humillación de 1932... cuando había perdido la flor de su flota para pagar sus deudas.

#### LA SUDAMERICANA EN 1945

La Sudamericana terminó la guerra muy fortalecida. Su capital sumaba 80.000.000 de pesos, sus fondos de reserva 269.400.000 pesos. El pri-



mero, en 1939, había sido 19.200.000 pesos; los segundos, 44.400.000 pesos. El aumento real —es decir, deflactado por la desvalorización monetaria— era de 238% para el conjunto capital/reservas. Si comparamos las utilidades de 1938 con las de 1945, el aumento nominal, desde los 5.384.000 pesos a los 61.385.000 pesos, respectivamente, significaba en moneda del mismo valor una multiplicación por 4,8... 4,8 veces más utilidades *reales* el año 1945 que el año 1938<sup>97</sup>.

Estos mejores resultados —por supuesto— no provenían sólo del “negocio del siglo”. Además, el incremento de los fletes interoceánicos había sido enorme: de 115.008 toneladas (1939-1940) a 502.719 toneladas (1944-1945). Fue un efecto de la guerra, desde luego; tal como durante el anterior conflicto mundial, mientras el segundo duró no hubo sino barcos chilenos para atender nuestras exportaciones e importaciones: navegaban, pues, a bodegas llenas. Pero coadyuvaron otras causas: la focalización de esfuerzos en esos fletes, el buen manejo técnico y comercial, y las relaciones fluidas que se habían establecido entre la Sudamericana, la Grace y la Conferencia Atlántica.

No sólo aumentó el tonelaje transportado, sino que también lo hicieron las tarifas interoceánicas, un 44% para el mismo período 1939-1945.

En contrapartida, debió anotarse —durante igual lapso— un incremento de los costos, superior aun (78%) al experimentado por las tarifas. Originaban estos mayores costos tanto la paralela inflación chilena (126%) como la propia guerra, pues, inevitablemente, era más caro navegar bajo peligro de agresión que hacerlo en tiempo de paz. El solo convoy, v. gr., significaba una lentitud de viaje muy onerosa.

Sin embargo, y por varios motivos —así los seguros marítimos de guerra, con bajas primas, que estableció la W.S.A.—, los costos habían disminuido a partir de 1942.

La flota de la Sudamericana era muy peculiar. Como explicamos arriba, la de cabotaje se estaba desintegrando y continuaría en ese proceso, hasta literalmente desaparecer el año 1947. Y componían la interoceánica sólo naves ajenas:

1. Las dos danesas requisadas que sobrevivían, arrendadas al Gobierno: *Maule* (ex *Lala*) y *Elqui* (ex *Setna*). Serían devueltas el año 1946.

2. Las cuatro tomadas en arriendo a los Estados Unidos, mientras este país cumplía su promesa de entregar a la Sudamericana otros tantos buques modernos, como compensación de las motonaves vendidas a la W.S.A. durante la guerra. Apreciaremos luego que los norteamericanos efectivamente honraron el compromiso adquirido los años 1946-1947.

Mientras tanto, y hasta 1947, la Sudamericana usaría aquellos antiguos (1920) y lentos (10 millas/hora) barcos arrendados, cada uno de más o menos 5.500 toneladas, bajo los nombres de *Andalén*, *Illapel*, *Lebu* y *Tubul*. Fueron popularmente conocidos como "los quebrados", por el perfil que presentaban.

El desplazamiento total de esta flota ajena se aproximaba a las 23.000 toneladas.

Su ruta fue interoceánica, por la costa del Pacífico y cruzando el Canal hasta Cristóbal, poco antes de Colón y ya sobre el Caribe. La azarosa travesía en convoy, más allá de Colón y hasta la costa norteamericana, no era de itinerario, carecía de fechas y recorridos fijos, pues justamente se buscaba sortear el posible ataque submarino. Aquel recorrido tenía como terminal Nueva Orleans. Nueva York —el terminal antiguo— había sido abandonado: se hallaba en la zona de bloqueo que decretaran los alemanes. Esa zona, nuestros barcos sólo la atravesaban eventualmente y con gran peligro: dígame el *Tolén*. La agencia norteamericana de la naviera se mudó, igualmente, de Nueva York a Nueva Orleans.





Orientada por el "grupo Vial", la empresa —ya el año 1945— había empezado a diversificar sus actividades hacia otros negocios: la banca, los seguros, el comercio general, la aeronavegación, la siderurgia, etc. El destino de la Sudamericana, aparentemente, era convertirse en un *holding*. Pero dejamos para el capítulo que sigue el análisis de todo el proceso diversificador, desde su inicio.

A partir de 1941, Carlos A. Vial presidía la sociedad. Vicepresidente era Guillermo Condon, ex Presidente (1928-1940) y antiguo hombre de confianza del Banco de Chile en el puerto y la Sudamericana. Los otros directores reflejaban el control societario que mantenía el "grupo Vial": Grez, Vial Infante, Izquierdo, Salinas y Francisco Subercaseaux (quien además seguía ejerciendo la Gerencia General). Completaban el elenco, estos años, Tomás Mac Auliffe, prestigioso corredor de la Bolsa de Valparaíso y director

LA HAYA MAULE (EX-LAILA),  
UNO DE LOS BARCOS DANESSES  
REQUIERIDOS QUE AÚN SOBREVIVIAN.

en numerosas sociedades; el naviero Manuel Ossa Lock, ex presidente de W. R. James y Cia. (firma absorbida, vimos, por la Sudamericana); y Roberto Waccholtz, que después tendría con Carlos A. Vial el singular incidente que hemos relatado. Condón, Mac Auliffe y Ossa representaban la tradición porteña de la Sudamericana, pero al mismo tiempo se hallaban muy relacionados con el "grupo Vial".

Un tema que no abordamos desde el Capítulo Tercero, es la relación empresa/trabajadores en la Sudamericana. Podemos calificarla como fría, pero sin animosidades extremas. Las huelgas porteñas de 1891 y 1903 habían sido generales, no enderezadas específicamente contra la Sudamericana. Lo mismo cabe decir del sangriento paro antofagastino (1906), y del conflicto que los gremios marítimos plantearon a las navieras en 1917. Mas, vimos, habían existido también conflictos propios de la empresa y restringidos a ella, los años 1897, 1898 y 1901. Volverían el propio 1906 ("chateros" de Valparaíso), y luego en 1907 y 1912. Las reducciones de personal, durante la Gran Crisis, ocasionaron asimismo duros enfrentamientos con los sindicatos.

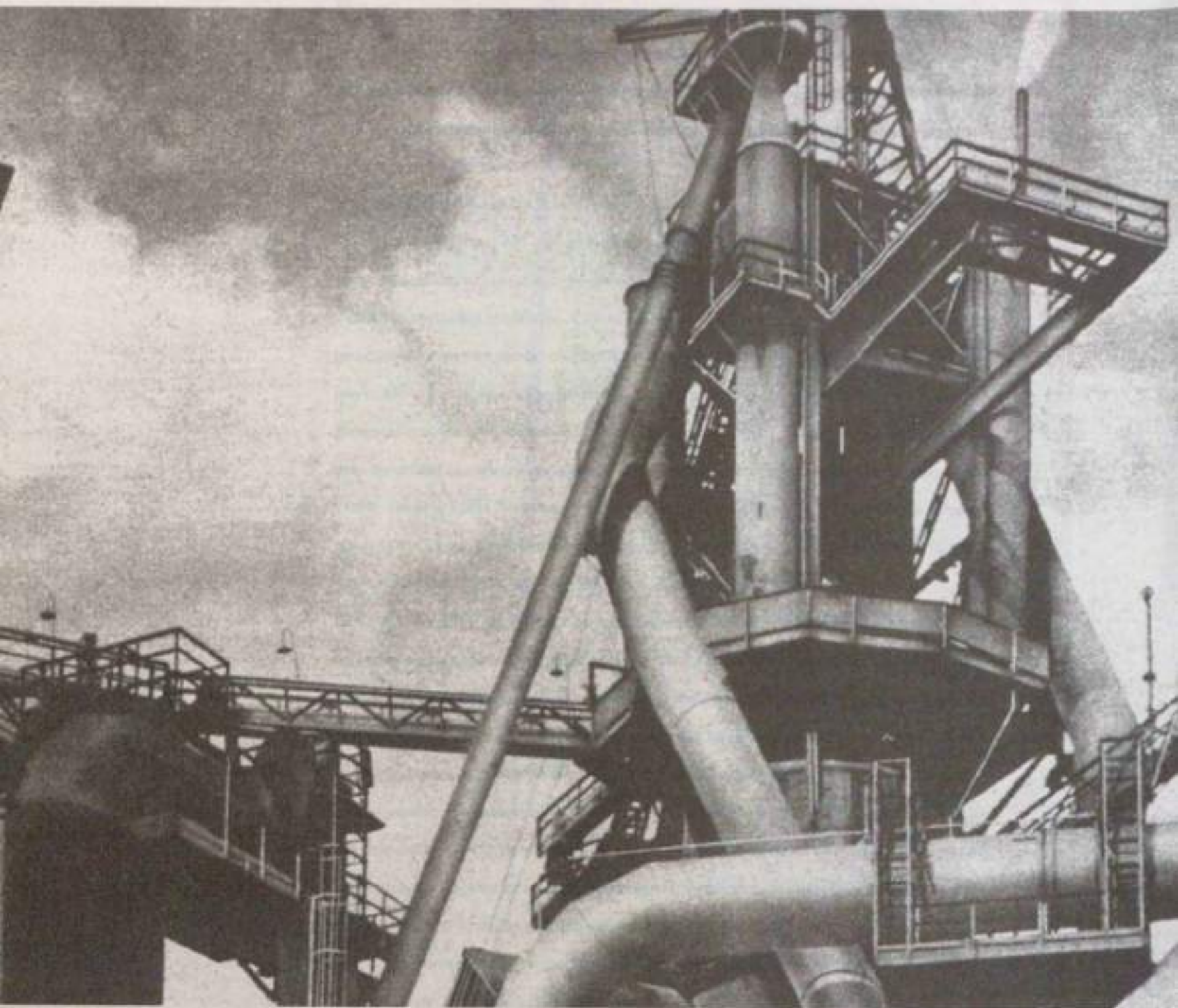
La llegada de Carlos A. Vial significó cambios a estos respectos. Su religiosidad católica implicaba para Vial una firme creencia en el antiguo socialcristianismo, la doctrina social de los Papas, que le impartiera el jesuita Fernando Vives. Y dicha doctrina sostenía la superación de la lucha de clases por el entendimiento entre éstas, bajo el signo de la justicia y la caridad. Vial negoció directamente con los sindicatos, les concedió voz en el directorio, introdujo la participación de utilidades, etc. Y sobre todo, mediante su injerencia personal en estas materias, modificó completamente el clima de las relaciones entre la sociedad y quienes la servían.

La Sudamericana, conforme a semejante espíritu, volcó un considerable esfuerzo en solucionar el problema habitacional de sus trabajadores. El



año 1942 compró para ellos la recién construida población Yervas Buenas (Valparaíso): 11.000 metros cuadrados de terreno, 86 casas. El año 1945, ya estaba adquirido el sitio (168.531 metros cuadrados) para una segunda población porteña, Playa Ancha, que comprendería 480 habitaciones.







## CAPÍTULO QUINTO



### LA SUDAMERICANA EN LA CRISIS NACIONAL

**A**nticipamos ya que durante los años 40 la Sudamericana comenzó a expandir su actividad hacia negocios conexos. Haremos una breve reseña de los principales, para examinar después la naturaleza y proyecciones del fenómeno.

**COMPañÍA DE SEGUROS LA MARÍTIMA (1942):** La guerra mundial implicó —por razones obvias— un aumento cuantioso de los seguros de navegación, contratados mayoritariamente en el extranjero.

La Sudamericana decidió que parte importante de las primas pagadas por los suyos, quedase en Chile. Al efecto, creó una compañía *ad hoc*: La Marítima, con un capital de 30 millones de pesos. Simultáneamente, estimulaba se formase con idéntico objeto un *pool* entre las aseguradoras nacionales ya existentes. De esta forma, entre 1941 y 1944, cuadruplicaron las primas de seguros marítimos pagadas a compañías chilenas... de 13 a 52 millones de pesos.

**EL BANCO SUDAMERICANO (1944):** El Directorio de la naviera acordó su fundación en diciembre de 1943. El gerente, Francisco Subercaseaux, fue en

FAO, IZQ: PLANTA SIDERÚR-  
GICA DE HUACHIPATO DE LA  
COMPañÍA DE ACERO DEL  
PACÍFICO. LA SUDAMERICANA  
APORTÓ EL 3,33% DEL CAPITAL  
PARA LA FORMACIÓN DE ESTA  
EMPRESA.



## Banco Sud Americano

EL LOGO DEL BANCO SUD-  
AMERICANO CON EL PERFIL  
DEL VIEJO COPIAPÓ, LA NAVE  
SÍMBOLO DE LA SUDAMERI-  
CANA.

cargado de organizar la nueva entidad; el abogado Guillermo Carey gestionó la parte legal. Los trámites burocráticos se prolongarían hasta marzo de 1944.

El capital sumó diez millones de pesos, elevado a cincuenta millones muy poco después. La Sudamericana suscribió el 40%; sus accionistas completaron el resto, casi íntegramente, aceptando la oferta que se les hizo: una acción bancaria por cada diez que tuviesen en la naviera.

Entre los directores de ésta, Ramón Salinas había sido el principal motor del Banco. No quiso aceptar, sin embargo, su presidencia, insistiendo en que ella fuera desempeñada por quien encabezaba la Sudamericana. Y así Carlos A. Vial sería el primer presidente de la nueva entidad. Los otros directores: Jorge Alessandri (Vicepresidente), Arturo Matte, Jorge Vidal de la Fuente, Roberto Ovalle, Tomás Mac Auliffe y Guillermo Carey.

El logo del Banco fue —y continúa siendo— el perfil del viejo *Copiapó*. La creación del Sudamericano tuvo un objetivo preciso: la Grace atraía mucha clientela de fletes ofreciendo crédito a los embarcadores mediante el banco familiar, el Grace National Bank. La entidad chilena jugaría el mismo papel en favor de la Sudamericana de Vapores. Pero iría más allá; al año de vida, ya tuvo 3.000 cuentas corrientes y depósitos por 300 millones de pesos.

**LA COMPAÑÍA DE ACERO DEL PACÍFICO (1946).** A esta iniciativa de la CORFO, la Sudamericana —como otro grupo numeroso de empresas nacionales, en variados porcentajes— aportó el 3,33% del capital: US\$ 500.000, para comprar 50.000 acciones serie B. Carlos Vial Infante representó a la naviera en el directorio que la siderúrgica se dio provisoriamente.

Pero en el caso de la Sudamericana, el vínculo así establecido con la CAP perseguía otra finalidad, importante para ambas: el transporte del mine-







LA NAVE TOFO, DE LA SUD-AMERICANA, ES BOTADA EN LOS ASTILLEROS GRAY, DE WEST HARTLEPOOL, INGLATERRA. (EN ZIG-ZAG, DICIEMBRE DE 1951).

ral de hierro, el carbón y la piedra caliza que requerían los altos hornos para funcionar, así como de los productos elaborados por la siderúrgica.

Los contratos respectivos quedaron suscritos comenzando 1948.

La Sudamericana colocó en astilleros ingleses la orden de construir dos barcos especiales, gemelos, destinados a estos fletes: el *Tofo* y el *Romeral* (1949). Cada uno desplazaba 6.732 toneladas y tenía una velocidad de 10 millas/hora. Fueron entregados el año 1952. Como Huachipato —la planta de la GAP, levantada en San Vicente, Talcahuano— funcionó ya mediando 1950, entre esta fecha y 1952 la Sudamericana debió arrendar naves para cumplir su contrato de fletes. Recibidos los dos buques ingleses, pronto se mostraron insuficientes. El año 1960, los remplazaban sendas naves, asimismo gemelas, fabricadas en Hamburgo aquel propio año: el *Elqui* y el *Iliapel*. Significaron aumentar un 100%, prácticamente, las anteriores capacidades de flete, y un 40% el andar.



EL VAPOR EL QUI (GEMELO DEL  
ILLAPEL), QUE ENTRÓ EN  
SERVICIO DE LA SUDAMERICANA  
CANAL EN ABRIL DE 1949.

El volumen anual que se transportaría, y los itinerarios de los fletes, se aprecian con los datos que siguen:

- Mineral de hierro: 347.000 toneladas, desde los yacimientos El Tofo y, eventualmente, Romeral, ambos situados en Coquimbo y propiedad de la Bethlehem Chile Iron Mines Co.
- Carbón para producir el coque metalúrgico, combustible de los hornos: 321.000 toneladas, desde Lota y Schwager.
- Piedra caliza (carbonato de calcio): 91.000 toneladas, desde la isla Guarello —Última Esperanza—, concesión de la propia CAP.

En su cuenta corriente de fletes con aquella, la Sudamericana otorgó un crédito flotante, elevadísimo... hasta por US\$ 1.000.000, lo que demuestra —a la vez— la cuantía del negocio y la importancia que la naviera le atribuía.

*Líquidos y granel.* Y es que la Sudamericana buscaba ingresar —y estaba ingresando— a un rubro que creía de mucho futuro: los fletes líquidos y a granel. Estos experimentarían —supuso la empresa— un aumento notable, por causa de Huacapistano y de los mayores consumos que harían la industria (combustibles, materias primas) y la agricultura (abonos). Visaba la Sudamericana, al respecto, no sólo el abastecimiento de la CAP, que recién vimos, sino adicionalmente:

- El flete de carbón. Eran 800.000 toneladas anuales, que las productoras movilizaban mediante sus propios barcos. El rubro requería modernización, estableciendo la carga y descarga automática de las naves y, además, realizando ciertas obras portuarias de envergadura en Valparaíso, San Antonio y Antofagasta. La CORFO ejecutaría éstas, y la Sudamericana, Lota-Coronel y Schwager se unirían para comisionar nuevas embarcaciones con aquellos adelantos. El debate tomó un año y medio —1945/1946—, sin dar ningún



#### EL MUELLE Y EL CARGADOR

MÓVIL DE LOTA, QUE PERMITÍA CARGAR HASTA 400 TONELADAS DE CARBÓN POR HORA. (EN ZIG-ZAG, 1953)



fruto. Las carboníferas, en definitiva, no quisieron sacrificar su antigua independencia de transporte.

• El petróleo. La primera incursión de la Sudamericana en este campo fue —recién iniciada la guerra— constituir la Sociedad Distribidora de Petróleo Limitada (1940) para abastecer el Norte Chico. El sistema era ingenioso, pero de volumen restringido. Las naves de la empresa rellenaban sus estanques al pasar por Talara (Perú), y vaciaban en Coquimbo el excedente que tuvieran de combustible, por sobre sus necesidades inmediatas.

Luego los aliados impusieron un estricto racionamiento de aquél. En 1942, la Sudamericana arrendó durante cuatro meses un buque-tanque argentino. La finalidad de este arriendo era hacer llegar a Chile la cuota de nafta, petróleo y parafina que le correspondía según el racionamiento. La

nave nos llevó ese año 45.000.000 de litros de nafta (la mitad de la asignación chilena) y 12.000.000 de litros de los restantes combustibles citados. Nada ganó la empresa con todo esto... salvo (decía la Memoria para 1942) "haber cooperado a la solución de un difícil problema nacional". Y, agreguemos, la experiencia en un tipo de transporte que le interesaba.

Ya cerrado el conflicto mundial, las grandes distribuidoras de combustibles que operaban en nuestro país —*Copex*, *Esso* y *Shell*— formaron la Sociedad de Navegación Petrolera. Ésta adquirió el año 1952 un buque-tanque nuevo, el *Sonip*, de casi 17.000 toneladas, y velocidad de 13 millas/hora. Costó aproximadamente US\$ 3.000.000. La firma y su barco pasaron luego a dominio de la Sudamericana y la Interoceánica, por mitades (1958). Así controlada, la naviera del petróleo siguió expandiéndose. Para 1960, el desplazamiento total de sus buques-tanques sumaba 65.000 toneladas; para 1972, 215.000 toneladas.

• Otros graneles. El año 1943, la empresa que historiamos y la Sociedad de Muelles de la Población Vergara, también chilena, se asociaron para transportar anualmente 160.000 toneladas de azúcar peruana. Durante el período 1948-1950, la Sudamericana y la Interoceánica compartieron este flete, según veremos; luego fue recuperado por la primera. El año 1944, la Sudamericana movilizaba con urgencia, desde Argentina, 17.000 toneladas de trigo y 2.000 de semillas oleaginosas, que el abastecimiento del país requería con dramático apremio.

Sin duda, en sus distintas formas, el granel y el líquido eran el negocio marítimo del futuro. Pero éste requería naves de gran tonelaje, avanzada técnica y, consecuentemente, altísimo costo. Problema que la Sudamericana necesitaba enfrentar y resolver, y ello (veremos) en una economía —la chilena— semiparalizada por innumerables trabas.

De todos modos, para la Sudamericana, el rubro graneles —inexistente





LA NAVE TANQUE SONAP, POCO ANTES DE SER BOTADA EN LOS ASTILLEROS DE COCKERILL, AMBERES. (EN ZIG-ZAG, ABRIL DE 1952)

antes de la guerra—movilizaría en 1960 753.000 toneladas... más que el ítem carga general (607.000 toneladas). Ese año, ya la Sudamericana había transportado a granel 6,3 millones de toneladas.

**AERONAVEGACIÓN (1944):** el Directorio de la naviera acordaba establecer, tras la guerra, "un servicio aéreo internacional para pasajeros, correo y cargas especiales" (Memoria de ese año). Considerado un complemento del tráfico marítimo, lo realizarían cuádrimotores, cuyo tiempo de vuelo hasta Nueva York se estimaba en 48 horas.

Hubo alguna resistencia burocrática, antes que el Gobierno otorgara la concesión respectiva, de la cual ya gozaban dos líneas: LAN-CHILE (propiedad del Estado) y Panagra (norteamericana). Finalmente —1946— se dictó el decreto respectivo y se consiguieron los permisos de Perú y Ecuador, tramitándose todavía —al término de ese año— los de Colombia y Argentina.

Paralelamente, la Sudamericana incorporaba un socio a la futura línea aérea: la Interoceánica.

Todo lo que precede, sin embargo, fueron buenas intenciones, apenas, hasta 1957. Únicamente ese año la Sudamericana, sola, ingresó a CIN-

TA (Compañía Nacional de Turismo Aéreo), aportándole capital. Poco más adelante, CINTA se fusionaba con ALA (Aeronavegación Latinoamericana), y la firma fusionada —de la cual nuestra empresa seguía siendo parte— iniciaba vuelos regulares a La Habana, Miami y Nueva York. En 1959, sin embargo, CINTA-ALA, insolvente, cerró y liquidó.

Las causas de semejante fracaso fueron varias: la competencia, muy dura; la falta de capital, por incumplimientos en los plazos y montos de los aportes que prometeran los otros socios, etc. Pero un motivo grave del traspíe sería la actitud negativa de LAN ante la aventura de CINTA-ALA. El golpe definitivo para ésta, efectivamente, fue la decisión de LAN, en orden a alcanzar también Nueva York.

Era, ya directa, la competencia del Estado. Y para el Estado, que sus empresas se financiaran o no, ganasen o perdiesen dinero, resultaba secundario... Es preciso anotar este rasgo, para nuestra apreciación general del período.

Hubo otras diversificaciones menores de la Sudamericana. Por ejemplo, participar con el 15% (\$1.500.000) en una firma de importaciones y exportaciones que auspició la CORFO: SOGECO (Sociedad General de Comercio S.A., antes Sociedad de Comercio Exterior S.A.), el año 1941. Pero prescindiremos de ellas, en razón del espacio y de la menor cuantía e importancia que revistieron tales iniciativas.

## LA SUDAMERICANA EN LA ENCRUCIJADA

La diversificación que acabamos de ver representó una voluntad expansiva de la empresa, augurando un dinamismo y un progreso que hubieran sido muy positivos para ella, para sus accionistas, trabajadores y clientes, y para el país.



IGNACIO BUNSTER, DIRECTOR-GERENTE DE CINTA (SEGUNDO DE IZQ. A DER.), TRAS ANUNCIAR LA APERTURA DE LA RUTA CHILE-MIAMÍ. (EN ZIG-ZAG, JUNIO DE 1954)



Más la promesa no se realizó sino parcialmente; resultó, en cierta medida, frustrada.

¿Por qué? Asignamos la responsabilidad de lo sucedido a tres órdenes de motivos.

**QUIEBRE DEL "GRUPO VIAL"**<sup>198</sup>. Este equipo—tan determinante en el auge societario de 1930-1945— se rompió muy luego, internamente. Y la ruptura, cualesquiera hayan sido sus causas y culpas, fue dañosa para la Sudamericana, pues alejó de ella a Carlos A. Vial. Se perderían así la visión, el empuje y audacia, las jugadas maestras y el "olfato" financiero y comercial de quien liderara hasta entonces el grupo.

Los demás integrantes del mismo lo remplazarían honorable y hasta brillantemente, pero no cabe duda que les hizo mucha falta.

Las razones de la ruptura fueron primero personales, y luego políticas, entremezcladas.

Vial (ya indicamos) era avasallador, sarcástico y duro contra quien se le oponía, y temperamental, características suyas que sacaban frecuentes chispas con los otros directores del grupo, y con los altos ejecutivos de la empresa, como Subercaseaux y Huneeus.

Francisco Subercaseaux, v. gr. —recordaría después don Carlos—, “no me... perdonó nunca” que lo hubiese dejado fuera del primer directorio del Banco Sudamericano (1944) —cuya organización, dijimos, le debía mucho—, para remplazarlo por Guillermo Carey, más joven y más nuevo en el conglomerado empresarial.

Y Agustín Huneeus se molestaría, no sin razón, cuando el año 1947 Vial lo vetara como su posible remplazante en el directorio de la naviera. “No creía que Cucho, a pesar de su inteligencia, tuviera el buen criterio necesario...” —señaló ante los demás miembros del grupo. Observación que, por supuesto, muy pronto conocería Huneeus.

El mismo incidente alrededor de don Agustín, magnificado y ramificado *ad infinitum*, acenió la ruptura de don Carlos con los otros directores, según veremos de inmediato.

Los episodios relatados adquirían para aquéllos una dimensión adicional de molestia por cuanto, al generarse las dificultades —y en razón de circunstancias que explicaremos—, Carlos A. Vial ya no era presidente ni director de la Sudamericana... ¿Por qué, entonces, pretendía mandarlos y manejar la sociedad? Les resultaba humillante. Mientras que, para él, decidir

autoritariamente lo que había de hacerse o no hacerse en “sus” negocios, resultaba tan obvio e indiscutible como respirar.

El conjunto del grupo, advertamos, no Vial por sí solo, controlaba accionariamente la empresa.

El proceso de ruptura interna comenzó mediando el año

ALGO DEL UNO DE LOS AVIONES

CURTIS DE ALA QUE HACÍAN

LA RUTA SANTIAGO-PANAMÁ.

(EN ZIG-ZAG, JUNIO DE 1954)



1945. El abrumador trabajo y las dificultades que le significaban la naviera y el banco —ambos encabezados por él— causaron en Carlos A. Vial una fuerte depresión o *stress*, forzando su renuncia indeclinable a la primera. Continuó, no obstante, dirigiendo el Banco.



Fue despedido de la Sudamericana con todos los honores. Sus colegas, manifestándose "anhelosos de que Ud. no se desvincule por completo de la Compañía", lo nombraron consultor permanente de ésta, y dejaron sin llenar su vacante en el directorio. Pero lo más satisfactorio para Vial serían las expresiones elogiosas que aportaron los jefes sindicales: "Se va un amigo, un excelente amigo... un apoyo y un sostén... (que) hizo partícipes (de la mejor situación de la empresa)... a todos los empleados, oficiales, tripulantes y obreros...".

Sin embargo, siendo sólo consultor permanente, don Carlos —como anticipamos— siguió interviniendo, por la fuerza de su robusta y asertiva personalidad—y de un modo muy ejecutivo— en los asuntos de la Sudamericana, e irritando con ello progresivamente a los directores.

Llegó así 1947 y el incidente Huneeus. El directorio le había ofrecido elegirlo en la vacante que dejara Vial. Cuando el nuevo presidente de la empresa, Ramón Salinas, consultó con don Carlos la oferta —ya hecha, y aceptada por su destinatario—, Vial se molestó de la manera vista. Agregando que "había pensado reintegrarme (como director)... por sentirme mejor de salud".

Sus ex colegas hicieron caso omiso de Vial, y llenaron la vacante "reservada" para él, pero nombrando a Huneeus.

Vial les devolvió la mano, cruel y magistralmente, en la Junta Ordinaria de Accionistas. No solicitó ningún poder; incluso entregó la representación

de sus propias acciones a un miembro del antiguo grupo. Pero usando la "mano mora" de un ejecutivo bursátil, don Carlos recogió mandatos de accionistas bastantes para elegirlo director con la primera mayoría. Agustín Huneeus quedó fuera.

Los burlados colegas de Vial amenazaron renunciar, pero no lo hicieron.

Carlos A. Vial, engeñado sin duda por la pasión, como todos quienes intervenían en esta batalla, no aquilataba la ancha fisura que se iba excavando entre él y sus "antiguos amigos, a quienes (dijo) yo había convidado al negocio y al Consejo" (directorio). Le parecía "algo extraordinario" que no lo apoyasen, y en cambio sí lo hicieran "los dos directores de Valparaíso", Condon y Mac Auliffe.

"Yo me dediqué con todo tesón a trabajar (como director), pero resultaba difícil eliminar la sangre en el ojo producida por mi nombramiento tan a disgusto de algunos de mis colegas."

La batalla se trasladó al Banco Sudamericano, que don Carlos (recordemos) seguía presidiendo,

La mayoría anti Vial en la dirección de la naviera, intentó quitarle esa presidencia. Pero otra mayoría —la del directorio bancario— lo respaldó.

Todavía hubo nuevos choques, pero fue una serie de situaciones políticas la que hizo culminar el quiebre.

Terminando junio de 1949, Carlos A. Vial habló en la Universidad de Concepción, y luego ante trabajadores de Lota, sobre el estado del país. Sus palabras incluyeron una acerba crítica a la política económica que impulsaba el gobierno del Presidente Gabriel González Videla, política cuyo arquitecto era el Ministro de Hacienda, Jorge Alessandri.

Hasta ser designado en esa cartera, Alessandri fue vicepresidente del Banco Sudamericano. Una buena amistad con Vial se había ido





desintegrando por las diferencias entre ambos, precisamente alrededor de la situación económica.)

González Videla quedó irriadiísimo con Vial, molestia que exacerbaron otros hechos —comprendido un descabellado complot que se atribuyó falsamente a don Carlos—, hasta desembocar (agosto de 1949) en un acto de brutal presión: el retiro de todos los fondos que el Fisco o entes relacionados mantenían, por cualquier motivo, en el Banco Sudamericano (no funcionaba entonces la “cuenta única fiscal”). Jorge Alessandri no quiso intervenir, fuere por compartir la molestia del presidente González, fuere —según luego dijo— por delicadeza, dada su antigua vinculación con el Banco; pero habría señalado al Mandatario su total desacuerdo con la medida.

Carlos A. Vial renunció como presidente y director de la entidad financiera. “Tuve la inocencia de pensar que una situación tan vergonzosa iba a ser rechazada por mis colegas de directorio” —escribiría. No fue así; la aceptaron, con el solo voto contrario de Guillermo del Pedregal. “...Algunos

JORGE ALESSANDRI, MINISTRO DE HACIENDA DEL PRESIDENTE GABRIEL GONZÁLEZ VIDELA (PRIMERO Y TERCERO, DE IZQ. A DER.), (1947).



**CARLOS A. VIAL, FLAMANTE**  
**MINISTRO DE HACIENDA. (EN**  
**ZIG-ZAG, MARZO DE 1950)**

cometieron un error —escribió don Carlos—, otros fueron demasiado miedosos, y 'talvez' alguien no quería que siguiera en el cargo...»

Talvez. Ahora, don Carlos sólo retenía su puesto en el directorio de la Sudamericana.

Concluyendo febrero de 1950, la rueda de la fortuna política —que suele girar a una velocidad estupetificante— dio una nueva vuelta, la más sorpresiva imaginable: Cayó la Concentración Nacional (derecha y radicalismo), que sustentaba el gabinete de que era parte Jorge Alessandri; cayó, por consiguiente, éste; advino una nueva alianza gubernativa, la llamada Sensibilidad Social (radicales, falangistas y conservadores socialcristianos) y en remplazo de Alessandri fue Ministro de

Hacienda... Carlos A. Vial.

Transcurrido menos de un mes, sostendría con su antecesor una virulenta polémica de prensa.

Mientras tanto, como era natural, había dejado el directorio del Banco. Nuevamente, no se llenó la vacante.

No corresponde analizar aquí la gestión de don Carlos, ministro. Pero es un hecho indiscutible que para los círculos derechistas, casi sin excepción —y especialmente para los empresariales—, la postura político-económica de Vial fue execrable. No tanto por su contenido, más bien ortodoxo, y que pocos (como siempre en casos parecidos) entendían, sino por la forma de presentarla y defenderla. Una forma cáustica, irrespetuosa hacia las grandes figuras de la derecha, partidistas y parlamentarias. Irrespetuosa sobre todo contra quien, desde su gestión y caída, había devenido el caudillo indiscutible del derechismo y los empresarios: Jorge Alessandri. Igual que el 39, don Carlos era el renegado, el traidor a su clase. Él, no obstante, parece no



haberlo advertido, ni entonces ni nunca.

Un solo botón de muestra de lo que fue la disputa. Polemizaba Vial en el Senado con el conservador tradicionalista Héctor Rodríguez de la Sotta. Éste replicó los asaltos oratorios de Carlos A. Vial citando el conocido proverbio árabe:

"No aliere tu espíritu la injusticia; siéntate a la vera del camino y muy pronto verás pasar el cadáver de tu enemigo".

Repuso don Carlos mediante otra cita:

"En el verde césped, el airoso pavo real cree que sus graznidos son música celestial".

Terminado su mandato, Vial creía recuperar el sillón de director de la Sudamericana. Una entrevista con Vial Infante y Salinas lo desengañó. "No era conveniente (le dijeron) que... volviera a la Compañía... (Su) actuación como Ministro había sido considerada desastrosa por el comercio... (su) nombramiento (de director) podría repercutir sobre los intereses de la empresa", y su "carácter personal producía molestias en el seno del directorio".

De este modo se quebró el "grupo Vial", ruptura que —sin asignar responsabilidades a ningún lado, asunto discutible *ad infinitum*— objetivamente fue dañina para la Sudamericana. Por eso hemos querido explicarla con cierto detalle.

El tiempo logró cicatrizar las heridas personales de los viejos amigos. Pero no la causada a la sociedad.

**ORIENTACION DE LA POLÍTICA ECONÓMICA.** Por otra parte, ya en 1946 se halla consolidada una específica orientación de la economía chilena, orientación que después será llamada "cepaliana", aludiendo a su inspiradora, la CEPAL (Comisión Económica para la América Latina), organismo de las Naciones Unidas. Pero, cuando menos en Chile, esa línea es anterior a la CEPAL... data de

la primera administración Ibáñez (según vimos), es confirmada por la Gran Crisis y se expande con los gobiernos radicales (1938-1952). Desde 1939 su símbolo es la CORFO. La simultánea Ley N° 6.415 sobre marina mercante —que estudiaba el Capítulo Cuarto— participa del mismo espíritu y, dato decidor, fue originada por una administración y parlamentarios derechistas.

Esta orientación conduce a un país económicamente "cerrado" y autoabastecido. Ello supone, a su vez —para implantarse con la velocidad estimada necesaria—, una activa planificación estatal, que se entremezcla con las decisiones de los empresarios y las orienta y limita.

Además, el nuevo Estado —nacido aquí los años 30— actúa en lo económico por otra vía, distinta de la orientación y la planificación... la vía de "proteger" a quienes se considera socialmente más débiles, los trabajadores y los consumidores.

Para aquéllos se dictan las leyes laborales y sociales, y se reajustan las remuneraciones con el fin de compensar el alza en el costo de la vida. Desde los años 60, el Congreso despacha leyes de reajuste que incluyen al sector privado.

Para los consumidores, el Estado fija los precios de los bienes que se declaran "de primera necesidad" o "de uso y consumo habitual". Es idea común, entonces, aun entre personas educadas, que la inflación puede ser suprimida o disminuida fijando los precios. El punto, adicionalmente, presenta implicancias políticas: la inflación es un tema, un gran tema, de corte electoral.

El intervencionismo, por fin —en procura de todos los objetivos anteriores: orientación, planificación, "protección"— se extiende con mucha fuerza al campo del comercio exterior. Atendida la escasez de divisas, incluso los personeros más liberales en economía —v. gr., un Jorge Alessandri— piensan que el Estado debe canalizarlas y distribuir las, monopolícamente;



regular su uso, controlando, autorizando o prohibiendo exportaciones e importaciones; y regular asimismo el precio de las monedas extranjeras. Recibir éstas de los exportadores —particularmente de la Gran Minería del Cobre— pagándoles un precio bajo, y venderlas a los importadores haciendo una diferencia, deviene una fuente muy común de recursos fiscales. Y a los bienes que se importan y que influyen sobre el costo de la vida, particularmente alimentos, el Estado les asigna divisas “baratas”.

Flota en el aire una resistencia marcadamente ideológica al capital extranjero: es acusado de monopólico, imperialista, corruptor, de imponer al país políticas que lo perjudican. Y si tiene dificultades para entrar, mayores sufrirá para salir, para remesar utilidades o repatriarse.

El intervencionismo estatal en comercio exterior, remuneraciones y precios, distorsiona el mercado y crea escenarios económicos por completo ficticios.

Estimula igualmente la corrupción burocrática... la corrupción del funcionario que debe decidir, a su arbitrio, un precio, un permiso, una importación o exportación, una cuota de dólares.

A todo ello debe adaptarse el empresario —quíralo o no, le guste o no le guste—, pues de lo contrario desaparecerá.

El buen empresario, el buen gerente, serán quienes mejor se orienten y muevan en la selva burocrática, obteniendo precios, licencias, tarifas aduaneras de protección, etc. Frente a estas “artes” palidecerán como secundarias la eficiencia técnica, la productividad, el espíritu innovador, y se hará presente con fuerza la tentación de corromper.

La línea económica que hemos descrito, tomaba imposible el *holding* sudamericana que había comenzado a perfilarse: la dinámica sociedad-madre, abocada a múltiples actividades, algunas conexas, otras no. Un

diversificado y poderoso imperio económico, propiedad particular, resultaba inimaginable en el Chile crecientemente socializado, burocrático, reglista, "pequeñista" —moderación del crecer y del ganar—, que miraba con desconfianza lo extranjero, especialmente el capital foráneo.

La Sudamericana —como otras empresas chilenas que permitían y prometían expansión interna, o exterior, o ambas— fue envuelta por este contexto económico, cuyo cambio no dependía de ella. Tuvo que actuar estrechamente unida al Estado y a la burocracia, y dependiendo de ésta para las grandes decisiones. Lo hemos visto ya, lo veremos de nuevo con la Ley Nº 12.041.

A contar de 1952, debe computarse un nuevo elemento, todavía más negativo y desalentador para los navieros que los anteriores: la directa competencia estatal en el rubro. Ya operaba, embrionariamente, a través del "Departamento Marítimo" de Ferrocarriles. Pero el año referido el "departamento" se convierte en "empresa" hecha y derecha: la Empresa Marítima del Estado (EMPREMAR). Su justificación: atender adecuadamente "las necesidades de aquellas partes del territorio que, por la extensión de su litoral, se mantienen aisladas del resto del país". El funcionamiento de la entidad es mediocre: un decenio después, el Presidente Jorge Alessandri lo achacará a la mala dotación de naves y "administración frondosa y poco flexible", ésta última, precisamente por el "carácter estatal de la institución"<sup>60</sup>.

Pero, eficaz o ineficaz la Empresa, la señal que daba a los privados era inequívoca.

**TRASAS A LA FORMACIÓN DE CAPITAL.** La teoría y práctica económicas que hemos expuesto, fueron muy adversas a que la empresa pudiera formar un capital suficiente. Suficiente no ya para expandirse como *holding* sino,



EL PRESIDENTE GONZÁLEZ VIDELA EN UNA RECEPCIÓN EN LA MONEDA, EN 1962. BAJO SU MANDATO SE FORMÓ LA EMPRESA MARÍTIMA DEL ESTADO (EMPREMAR).



una aspiración mucho más modesta, para mantener su negocio naviero a la altura de las nuevas exigencias técnicas que se plantearon tras la Segunda Guerra Mundial. Efectivamente:

—La fijación de precios arruinó la actividad de cabotaje, según explicamos:

—La Sudamericana recibía de la navegación interoceánica cuantiosos ingresos en moneda extranjera. Pero la fijación del cambio fue siempre discrecional para el Estado —digamos mejor, para el gobierno de turno— y la distorsionaban diversos factores, ya expuestos: contener la inflación, v. gr., o que los exportadores (la Sudamericana lo era, una exportadora de servicios) pagasen un impuesto disimulado, etc. Por ello o por simples errores de criterio, frecuentemente la fijación constituía una subvaluación, corregida luego—cuando se tornaba insostenible— con violencia y brusquedad. En el balance que aprobó la Sudamericana el año 1962, el dólar figuraba a 1.051 antiguos pesos (y así venía desde 1959); en el de 1963, a 1.842 pesos; en el de 1964, a 3.200



pesos... había triplicado su equivalencia entre un balance y el subsiguiente.

—Por los motivos arriba explicados, tampoco hubo aportes extranjeros a la Sudamericana.

—La inflación chilena, fuerte y constante, produjo el efecto conocido respecto a formación de capitales. En el lapso 1946-1964 (presidencias de González Videla, Ibáñez y Jorge Alessandri), el alza del costo de la vida superó el 1.200%.

No podemos, sin embargo, decir que la empresa no "creciera". Su capital y reservas, entre 1946 y 1964, subieron en moneda real casi 1,35 veces. Pero, el postrer año mencionado, ascendían a sólo US\$ 18.750.000.

Por supuesto, se trataba de valores contables, inferiores a los reales. Pero éstos, de ningún modo, correspondían a los necesarios para que la empresa actuase en el moderno mercado naviero.

Los superbarcos de gran tonelaje y tecnología avanzada estaban completamente fuera de alcance, con un capital así. Alegando "prudencia", la Sudamericana se mantuvo hasta 1973 marginada de las continuas y crecientes innovaciones que experimentaba el transporte marítimo. Relativamente marginada, respecto de la especialización en naves para líquidos y graneles. Y absolutamente al margen de los audaces barcos que configurarían una nueva concepción del mar como ruta comercial: el *roll-on/roll-off* que, por rampas desprendidas desde sus costados hasta los muelles, permitía el ingreso y egreso de camiones, los cuales no necesitaban, así, mover su carga; el *lash*, para embarcar o desembarcar en naves a la gira; y sobre todo el buque de *containers* metálicos... definidos éstos sea como cajones muy grandes, sea como bodegas móviles, muy pequeñas. Los *containers* eran el futuro de la navegación comercial; pero la Sudamericana seguía invocando la "prudencia".

Verdaderamente, un país con el grado chileno de cierre exterior e intervencionismo estatal, con inflación alta y endémica, con fijaciones de pre-



cios y tarifas, con cambio manipulado, opuesto a los capitales extranjeros, etc., no tenía posibilidades de expansión y competencia en la lucha sin cuartel—campo de batalla: todos los mares— por el mercado del transporte naval. Mirada desde este ángulo, la “prudencia” de la Sudamericana era realista.

Fueron, pensamos, estos tres factores —la crisis interna del grupo que controlaba y manejaba la firma; la orientación económica de tipo general imperante, esos años, en el país; y las trabas para formar capitales— los responsables de que la Sudamericana, como empresa naviera y como *holding*, no tuviese después de 1945 el vuelo que pudo tener.

#### LAS CONFERENCIAS. LA LEY N° 12.041

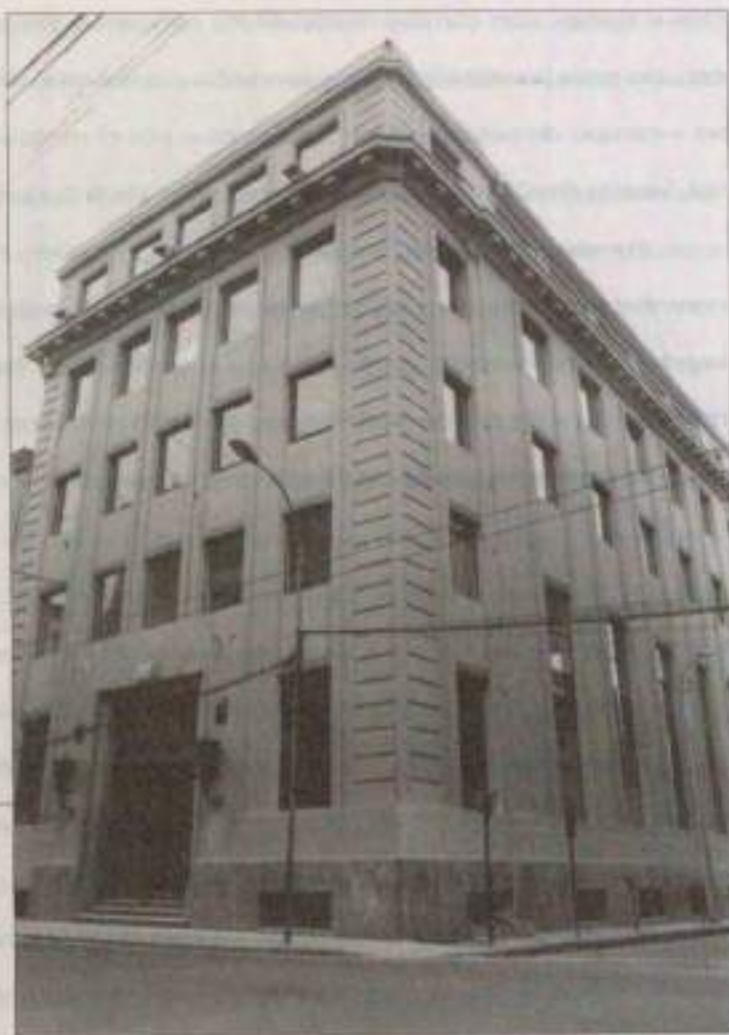
También fue realista —en el contexto arriba descrito— que la empresa buscase el amparo estatal para captar una mayor cuota del transporte interoceánico.

Por sí misma, la Sudamericana carecía de la fuerza necesaria para enfrentar a los gigantes internacionales de ese comercio, y a sus carteles.

El Directorio (dijo la Memoria de 1966, evocando estos hechos) comprendió que la lucha con las marinas mercantes pertenecientes a naciones ricas en capitales y en experiencia, era casi imposible, a no mediar el auxilio de los Poderes Públicos, ese auxilio que ha permitido, a todos los países con tradiciones y aspiraciones marítimas, la expansión de sus respectivas flotas comerciales.\*

Un aspecto de esta lucha fueron los improbables esfuerzos gastados para incorporarse a la Magellan Conference, el cartel de la navegación a Europa, en el cual era preponderante el influjo británico. Estos esfuerzos duraron cuatro años (1949-1953).

EDIFICIO Y SEDE SOCIAL DE  
LA SUDAMERICANA DURANTE  
MÁS DE CINCO DÉCADAS  
(CALLE BLANCO N° 891, VAL-  
PARAÍSO), HOY SEDE SOCIAL  
DE SU FILIAL SUDAMERICANA  
AGENCIAS MARITIMAS S.A.  
(SAM).



De comienzo, la Conferencia simplemente nos cerró la puerta. La Sudamericana fletó entonces a Europa, como experimento, un barco especialmente arrendado (charter), el *General Artigas*, con carga completa y precios que rompían los del canal. Éste respondió autorizando que sus miembros rebajasen tarifas más allá todavía que el *General Artigas* (octubre de 1949). Fue el turno de la Sudamericana: estableció —utilizando los cuatro C-2 y dos naves charter— un servicio europeo, regular, vía Panamá y con escala en Nueva York (el mismo itinerario de la preguerra).



Ante el *fait accompli* de encontrarse ya Chile presente en la navegación hacia Europa, la Conferencia aflojó un tanto su posición: permitiría el ingreso de la Sudamericana (dijo), pero subordinado a un rosario de exigencias, que denotaban el oculto espíritu de impedir o retardar ese ingreso. Uno de los requisitos planteados fue que la Sudamericana no reivindicara los porcentajes de carga interoceánica que reservaba a nuestros navieros la Ley N° 12.041, analizada de inmediato. Pero la empresa se mantuvo firme, y finalmente la Conferencia debió ceder (marzo de 1953).

Correspondería a la Sudamericana, según el acuerdo obtenido, el 42,5% de los fletes a Chile, pero sólo cuando el viaje partiera de puertos europeos que la empresa nacional atendiese regularmente.

Para esta gestión, fue decisivo el apoyo que dio el Gobierno, incluidos el Presidente González Videla y su Ministro de Economía, Alberto Baltra. Don Gabriel se embarcó en el tema con su enorme vehemencia habitual, y la Cancillería hizo también lo suyo al respecto.

Entretanto, la empresa chilena había sido admitida por otras dos conferencias, la que abarcaba el tráfico Estados Unidos (puertos del Golfo/Cuba, y la que regía los fletes Italianos<sup>70</sup>.

La Sudamericana —sabemos— ya integraba la Conferencia del Atlántico, a través del *pool* con la Grace, acuerdo que había revivido, no sin algunas limitaciones, luego de rendirse Japón y concluir la guerra (1945). Sin embargo, perturbaba el ambiente del *pool* que la West Coast Line pretendiera reingresar a éste y, para ello, lanzara contra la Sudamericana una campaña de desprestigio muy intensa.

También aquí el gobierno del presidente González se movió con energía, respaldando a la empresa.

Notemos que el ingreso a las "conferencias" no era visto con satisfac-

ción por todos los afectados. Pues suponía, necesariamente, que la Sudamericana asumiera las tarifas del cartel. Ellas, de ordinario, superaban las que hasta el momento y como empresa independiente había cobrado la naviera chilena. Para los usuarios de ésta, luego, "conferencia" resultaba sinónimo de alza en las tarifas. Pero olvidaban que, sin entrar a aquélla, la Sudamericana no podría mantener el itinerario, económicamente hablando, por insuficiencia de carga.

Un segundo aspecto de la lucha por el mercado interoceánico, se dirigió a captar una mayor proporción de los fletes marítimos de ese tipo desde y hacia Chile.

Existía una serie de "venerables tradiciones" que conferían a los países más antiguos y más desarrollados en lo naval cuotas preferentes de aquellos fletes. Gran Bretaña, v. gr., monopolizaba el transporte marítimo de las adquisiciones que hacía en Chile. Estados Unidos nos exigía movilizar en sus barcos la mitad, cuando menos, de los bienes que adquiriésemos allí financiados por el gobierno de ese país. Etc., etc.

Las gestiones diplomáticas para suprimir o moderar dichas ventajas extranjeras no fueron un fracaso absoluto, pero —ante tantas y tan variadas preferencias foráneas en perjuicio patrio— quedaba clara la justicia de responder con el mismo lenguaje que oíamos, de reversar la situación imponiendo nosotros —en la medida de nuestras posibilidades— una regla general que nos favoreciera.

La meta era que la mitad de los fletes con salida o llegada chilena —exportaciones e importaciones, respectivamente— se cubriera por barcos nacionales.

Nuevamente Gabriel González cortó por lo sano, la mitad del problema... las importaciones. El *Condecor* (organismo que regulaba el comercio exterior) y los cónsules en el extranjero recibieron órdenes precisas. Ellas implicaban



reservar *de facto* a las navieras nacionales, el 50% de los fletes hacia Chile.

Quedaban las exportaciones. Y para ellas se discutió una nueva ley protectora... la ley, panacea de los chilenos.

Tramitada largamente; objeto de ásperos debates, y de un tenaz *lobby* contrario, que animaban las compañías de navegación extranjeras, la ley fue por fin promulgada bajo el N° 12.041, el 26 de junio de 1956<sup>71</sup>. El Supremo Mandatario, Carlos Ibáñez, se había ocupado "entusiastamente" —aseguraba la Memoria de la Sudamericana, ese año— de hacerla avanzar.

Tocante a nuestro interés, y por disponerlo la ley que analizamos (artículo 22°), todo flete marítimo entre el país y aquellos "atendidos o que se atiendan en el futuro por líneas chilenas de navegación", debería utilizar "naves de bandera nacional", mínimo en un 50%. Este 50% se aplicaría separadamente a los diversos fletes marítimos: de graneles, líquidos, frigorizados y generales.

Además, la ley reafirmó la reserva del cabotaje (artículo 1°). La Comisión de Tarifas fue reducida y reformada, aunque usuarios y burócratas, unidos, continuaran siendo mayoría absoluta en el organismo (artículo 18°).

Era estricto el sentido de "nave nacional". Serlo, exigía que se hallara "matriculada en puerto chileno", y que fuesen asimismo chilenos los "propietarios, capitán, oficialidad y tripulación". Se consideraba tener nuestra nacionalidad una firma dueña de barcos, si personas chilenas, naturales o jurídicas, poseían como mínimo un 75% de su capital. A las personas jurídicas —por su parte— se les reconocería esa nacionalidad si chilenos poseyeran el capital en igual proporción mínima (artículo 3°).

La Ley N° 6.415 había sido menos severa para calificar una nave de nacional; por ejemplo, pidiendo sólo que los tres cuartos del equipaje fuesen chilenos.

Para terminar con la Ley N° 12.041, las empresas criollas de navegación recibieron numerosos beneficios tributarios. Algunos eran permanentes, así:



EL PRESIDENTE CARLOS  
IBÁÑEZ SALIENDO DEL CON-  
GRESO, EL 31 DE MAYO DE  
1956. UN MES ANTES DE LA  
PRONULGACIÓN DE LA LEY  
N° 12.841. (EN ZIG-ZAG, MAYO  
DE 1956).

1. exención de impuesto a la renta por los dividendos que no superasen el 10% del capital y reservas;
  2. idéntica exención por las diferencias obtenidas a raíz de indemnizarse la pérdida de barcos, o por enajenarse éstos, siempre que dichas diferencias integran un "fondo especial" —que la ley creaba— para ampliar o renovar la flota;
  3. con igual requisito, liberación de todo tributo sobre un 20% de las utilidades anuales;
  4. amortizaciones aceleradas de los barcos;
  5. su revalorización por el costo de reponerlos, y sin ningún pago, etc.
- Otros beneficios impositivos durarían sólo diez años, v. gr., la rebaja



del 50% en los impuestos a la renta (categorías) que debiesen pagar las navieras chilenas.

(Artículos 7º, 8º, 9º, 35º y 36º)

Se creaba de este modo, para ellas, una especie de paraíso fiscal.

La contrapartida, propia de la época, es aceptar una intervención del Estado ya antigua, pero desmoralizante. Sigue una lista, seguramente incompleta, de los ítem de intervención estatal que contiene la Ley Nº 12.041:

- Autorización del Estado para crear o modificar servicios de cabotaje.
- Para cambiar sus itinerarios y tarifas.
- Para suspender un servicio regular.
- Para ponerle fin.
- Para negarse a recibir carga o pasajeros.
- Para enajenar embarcaciones chilenas en el extranjero.

Etc., etc.

Asumían las navieras, además, innumerables obligaciones: el "fondo especial" ya citado, al cual debían destinar el 20% de sus utilidades antes referido; llevar los libros contables de un modo determinado; cumplir itinerarios extra si lo ordenaba el Jefe del Estado; prestar servicios de guerra; en el servicio exterior, no cobrar más que la competencia... y así sucesivamente.

Un título de la ley, el Nº VII, era sugestivo desde su epígrafe: "La supervigilancia del Estado".

La ineficacia burocrática hizo de tal "supervigilancia" sólo un papeleo y una demora más, pero con posibilidades muy claras.

Sugestivamente, no hubo reclamos sino gran entusiasmo entre los navieros por la Ley Nº 12.041. Y eso que, como adelantamos, muchas de sus disposiciones provenían de la anterior Ley Nº 6.215, tan criticada por los

empresarios al dictarse. El acomodamiento con la intervención estatal había avanzado mucho en diecisiete años.

Ni era irracional, por cierto, el entusiasmo. Veamos el curso de las utilidades de la Sudamericana en diez años (moneda: escudos de 1964<sup>72</sup>):

|      |  |      |              |
|------|--|------|--------------|
| 1954 | \$ 2.077.468   | 1960 | \$ 5.883.334 |
| 1955 | \$ 1.655.462   | 1961 | \$ 6.038.956 |
| 1956 | \$ 3.386.658<br><small>(año de la Ley Nº 12.041)</small> | 1962 | \$ 5.211.637 |
| 1957 | \$ 6.824.030   | 1963 | \$ 7.371.840 |
| 1958 | \$ 6.319.300   | 1964 | \$ 8.022.031 |
| 1959 | \$ 6.408.009   |      |              |

Se apreciará que, desde la vigencia de la Ley Nº 12.041, y por ende, desde la imposición legal del 50% de fletes chilenos para las exportaciones, las utilidades anuales que obtiene la Sudamericana pasan del rango 2/3 millones de escudos, al rango 5/6 millones de escudos.

#### LA SUDAMERICANA EN 1970

A partir de 1952, con la elección de presidente recaída —por segunda vez— en Carlos Ibáñez, se hizo manifiesto que Chile vivía una profunda crisis. Naturalmente, no podemos extendernos sobre ella, mas —para la comprensión de nuestro tema específico— es necesario indicar sus rasgos generales.

Que Ibáñez reuniese casi la mitad de los votos sin tener, prácticamente, apoyo de partidos organizados, evidenciaba el desprestigio de éstos, y en general de todo el sistema político, ante la opinión pública. Desprestigio



que constituía la inevitable consecuencia de un mal funcionamiento sustantivo, aunque las formas democráticas se respetasen impecablemente.

Pero la crisis no era sólo política sino también económica y social, y en esta triple forma continuaría avanzando, hasta su culminación y desenlace durante el período 1970-1973.

Económicamente, se traducía en un crecimiento insatisfactorio, no obstante elevados precios del cobre —nuestra principal exportación— la segunda mitad de los años 60, y no obstante, asimismo, un bajo incremento demográfico, que hubiese debido reforzar las cifras *per capita* del desarrollo material. Por otra parte, una inflación aparentemente irrefrenable operaba como verdadera ruleta rusa, deteriorando hoy día el ingreso de un sector, mañana el de otro y a la larga el de todos.

Socialmente, la crisis mostraba un avance irregular en este orden: aceptable y aun rápido para ciertos sectores de pueblo o clase media, los más organizados y de mayor peso económico o político, e insuficiente o nulo para el resto.

Los factores apuntados causaron una profunda inquietud en la sociedad y la opinión pública, conduciendo a que se experimentara sucesivamente, durante cuatro periodos presidenciales, con las más distintas salidas para la crisis. Ensayamos la esperanza en un autoritarismo (que a la postre no fue tal), esperanza teñida de nostalgia por tiempos pasados y supuestamente mejores (Báñez); luego, la eficiencia pragmática de un empresario y administrador eficaz (Jorge Alessandri); después, ambiciosas "reformas estructurales", insertas en la Alianza para el Progreso de John F. Kennedy (Eduardo Frei); y como conclusión, la Unidad Popular, un régimen marxista-leninista pero que se decía respetuoso de la paz interna y la democracia (Salvador Allende). Pero ninguna salida fue exitosa ni duradera.

**EL PRESIDENTE JORGE  
ALESSANDRI, QUE INTENTO  
SALIR DE LA CRISIS CON LA  
"EFICIENCIA PRAGMÁTICA DE  
UN EMPRESARIO Y ADMINIS-  
TRADOR EFICAZ".**



La última etapa señalada polarizó a los chilenos entre adeptos y opositores a ella.

La polarización fue estimulada por diversos factores. El principal, la Revolución Cubana (1959) y las tesis político-sociales que ésta generó, especialmente las que enunciaba uno de sus jefes superiores: Ernesto Che Guevara.

Guevara predica un marxismo-leninismo de características propias, que incluye el postulado siguiente: inevitabilidad, y por tanto necesidad y deseabilidad del enfrentamiento físico entre los desposeídos y sus opresores; por consecuencia, la vía armada, como única forma de que los últimos ganen realmente el poder.

Las ideas de Guevara se difundieron con velocidad en Chile, y colonti-





EL PRESIDENTE EDUARDO FREI MONTALVA, QUE ATACÓ LA CRISIS CON "AMBICIOSAS REFORMAS ESTRUCTURALES INSERTAS EN LA ALIANZA PARA EL PROGRESO".

zaron ideológicamente vastos sectores de la Unidad Popular, triunfadora el año 1970.

Significaron un planteamiento justificatorio de la violencia (con lo cual, ésta quedó incorporada a la polarización), y despreciativo de la formalidad democrática. Planteamiento que conturbó la vida nacional según avanzaban los 60, y desde los 70 causó una progresiva ingobernabilidad del país, y el agudizamiento correlativo de la crisis.

A la par, los triunfadores de 1970 defendían conceptos económico-sociales que eran incompatibles con la empresa privada, especialmente con aquellas firmas—como la Sudamericana—de gran envergadura y suma importancia para la política económica. Tales empresas serían objeto de una casi insuperable presión estatizadora por parte de la Unidad Popular, de 1970 adelante.

Aunque, previsiblemente, nada digan las Memorias de la Sudamericana al respecto, es un hecho que —los años 60— su “prudencia” en modernizarse e inventarse accentuaba con el curso amenazante para el sector privado que tomaba la marcha del país.

Se continuaría así postergando abordar la nueva navegación mercantil, cuya base eran los grandes barcos “especiales”. La Sudamericana no poseía más de éstos que los petroleros compartidos con la Interoceánica en la Sonap; y el *Illapel* y el *Elqui*, ya relativamente antiguos y pequeños, para el servicio de la GAP. Los restantes eran cargueros, algunos muy modernos (veremos), pero todos convencionales.

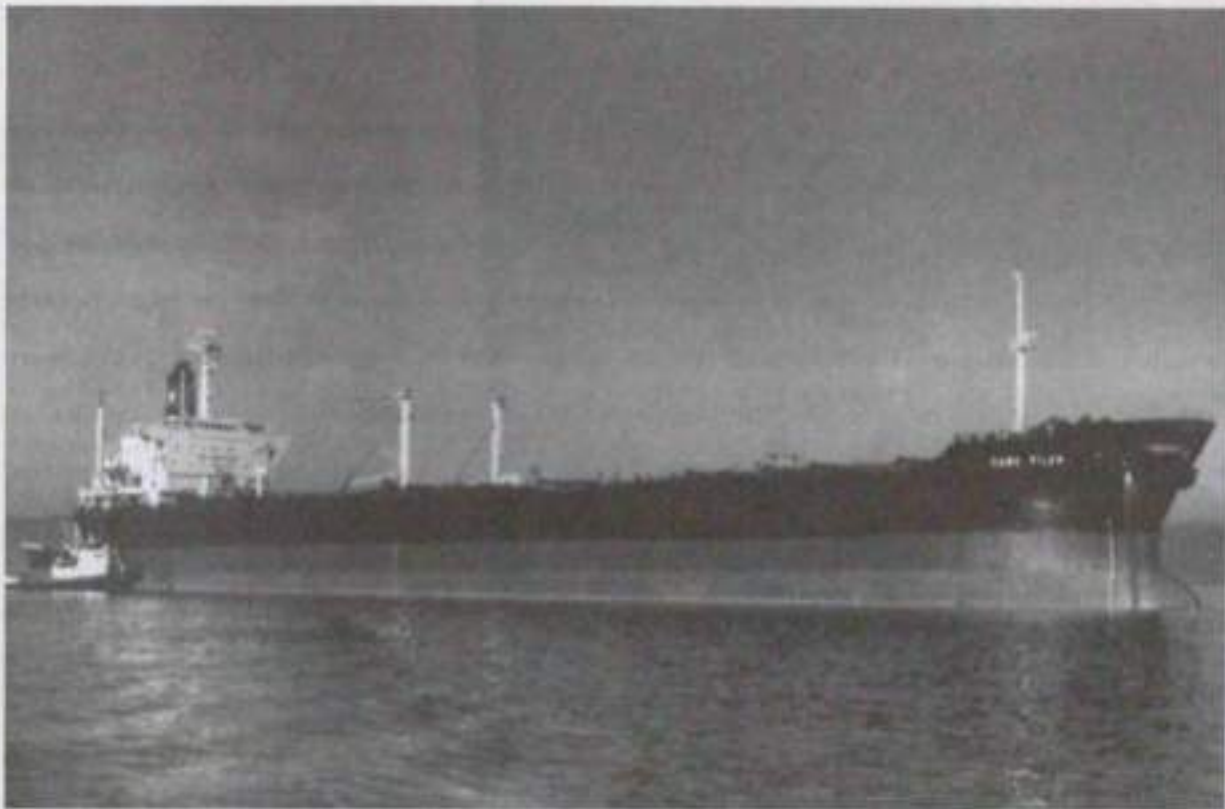
Por otra parte, la operación de aquellos barcos necesitaba obras portuarias de importancia. Chile tampoco las tenía, a lo menos en cantidad y calidad suficiente.

Se generó, de este modo, un fenómeno paradójico. Entre 1968-1969 y 1969-1970 (los balances de la empresa eran a junio de cada año), crecieron un 15,7% la carga general que movilizó la Sudamericana, y un 17,3% el respectivo ingreso bruto. Pero las utilidades no mejoraron. ¿Por qué? Porque mientras los costos se elevaban constantemente, las tarifas internacionales permanecían estancadas. En el mismo período, el flete bruto promedio por tonelada subió de US\$ 28,33 a US\$ 28,68. Vale decir, el 1,23%, menos que la devaluación propia que había experimentado la moneda estadounidense.

“Este fenómeno, de carácter mundial —comentó la Memoria de 1970—, ha provocado una revisión drástica de los sistemas tradicionales del transporte marítimo, mediante el remplazo de los barcos tradicionales por barcos especiales, a fin de minimizar los factores señalados.”

“Su adopción, sin embargo, no constituye una solución a breve plazo en los servicios que la Compañía atiende, tanto por no existir los requisitos





necesarios de infraestructura, como por la composición de la carga que se mueve en ambos sentidos; ello, sin considerar las ingentes inversiones que demanda.”

La sociedad, terminaba, buscaría otras salidas al problema planteado, mediante la “racionalización del tráfico” y “una política más realista en materia de tarifas”.

La Memoria, es claro, no añadía lo que todos pensaban: que ninguna inversión “ingente” era viable ni aconsejable, consideradas las circunstancias que atravesaba el país. Pues un punto álgido de la apasionada y polarizada disputa nacional, era la subsistencia o abolición del dominio privado sobre las grandes empresas. Ante éstas, partidos que representaban los dos tercios de la masa votante exhibían diversos grados

EL CABO PILAR, PETROLERO  
CUYA PROPIEDAD COMPARTÍA  
LA SUDAMERICANA EN LA  
SOCIEDAD NACIONAL DE  
PETRÓLEO.

de crítica, o abierta hostilidad, o apoyo para una directa competencia estatal en las áreas de dichas empresas.

La Memoria 1969-1970, que venimos citando, registraba sin comentario un dato iluminador sobre la materia. El año 1967, el Gobierno había dicho, oficialmente, que no habría preferencia entre las empresas chilenas que tuviesen un servicio regular al exterior, para usufructuar del privilegio del 50% creado por la Ley N° 12.041. Mas a partir de 1969 se estableció la preferencia. Beneficiaria: *Empemar*, la naviera del Estado. Y no se vivía aún el régimen de Salvador Allende.

El año 1970, la flota de la Sudamericana se componía de:

1. Los petroleros que a través de la Sonap poseía en parte: el *Punta Arenas*, el *Magallanes*, el *Cabo de Hornos*, el *Cabo Tamar*, y un quinto (bautizado después *Cabo Pilañ*) que construían astilleros japoneses, apto además para el transporte de metales. Con ese barco, la Sonap alcanzaba a las 140.000 toneladas.

2. El *Illapel* y el *Elqui*, ya mencionados.

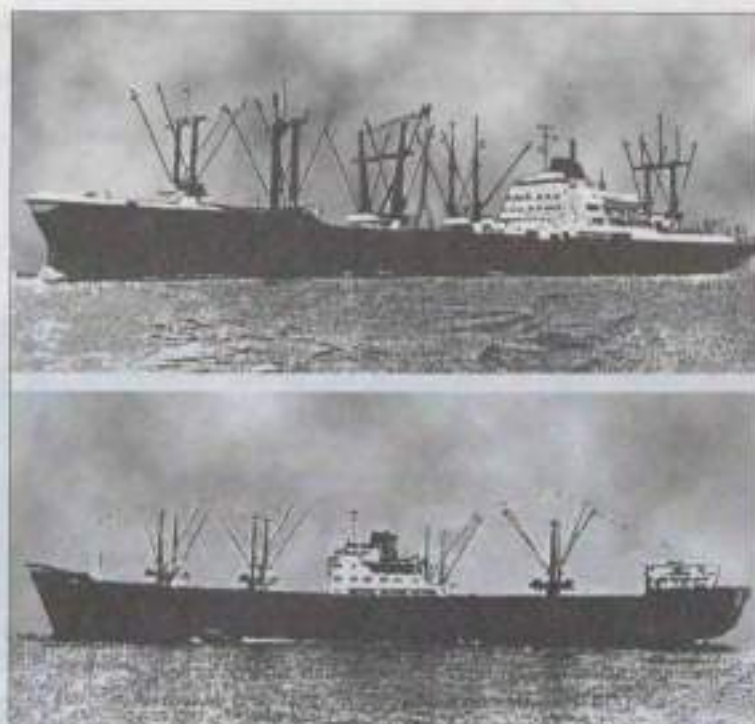
3. Los siguientes cargueros tradicionales: *Maule*, danés (quinto de ese nombre, 7.000 toneladas); *Andalés* (segundo) y *Lebu* (tercero, gemelos franceses, 8.300 toneladas cada uno); los gemelos japoneses *Aconcagua* (quinto), *Copiapó* (cuarto), *Imperial* (cuarto) y *Maipo* (tercero), cada uno de aproximadamente 10.000 toneladas; el holandés *Limón* (tercero), 9.500 toneladas; los suecos *Laja* (segundo) y *Loa* (tercero), 9.000 toneladas cada uno; y el alemán *Longuil* (segundo), 9.500 toneladas. La construcción de los más antiguos databa de 1954; los más nuevos eran de 1966.

El desplazamiento global, incluido el porcentaje de Sonap, sumaba 183.000 toneladas.

Agréguense varios remolcadores y barcos de servicio, en una filial for-



EL ACONCAGUA (V), QUE ATENDÍA LA LÍNEA VALPARAISO - NUEVA YORK, Y EL LAJA (II), QUE ATENDÍA LA LÍNEA VALPARAISO - NOROCCIDENTAL DE EUROPA.



mada para la atención portuaria, la SAAM (Sudamericana Agencias Marítimas S.A.).

Las líneas de servicio, casi todas (una sola excepción) exteriores, y fundamentalmente de carga, eran:

—A la costa atlántica de los Estados Unidos (*pool* con la Grace); con el fin de la guerra, el terminal volvió de Nueva Orleans a Nueva York.

—Al Golfo de México (puertos mexicanos y estadounidenses), *pool* con la Gulf and South American Steamship Co. Esta línea venía de 1947<sup>73</sup>.

Manejaba las dos rutas que acabamos de enumerar, desde Nueva York, una agencia con personalidad propia, la Chilean Line Inc.

—A Europa, *pool* con varias navieras sobre la carga destinada al Pacífico.

Controlaba la ruta europea la agencia Sudamericana G.m.b.H., Hamburgo, igualmente una sociedad separada.



**EL MAIPO (III) EN VALPARAÍSO.  
CONSTRUIDO EN ASTILLEROS  
JAPONESES, DESPLAZABA  
UNAS 12.000 TONELADAS.**

Los dos primeros convenios, los norteamericanos, espiraban el 31 de diciembre de 1970 (se renovarían). El último estaba recién repactado (marzo de 1970). En los tres, regía para la Sudamericana el privilegio del 50%, que se estableciera —recordaremos— en un comienzo parcial y administrativamente, y luego de modo amplio por la Ley N<sup>o</sup> 12.041. Pero respecto del pool europeo y su carga con destino Chile, alcanzaríamos ese porcentaje sólo el año 1973, partiendo de un 35% en 1970 (la empresa carecía de naves bastantes para tomar el 50% desde luego).

La última línea de servicio era la que se refería a CAP: cabotaje de mineral de hierro y calza, exportación de aquél a Estados Unidos, y regreso de allí con carbón norteamericano (también para la siderúrgica).

Las líneas especificadas podían recoger o desembarcar carga interna-



cional en Perú, Ecuador y Colombia, pero cada vez con mayor dificultad, pues estos países —igual que nosotros, nada podíamos reclamar— procuraban monopolizar para sus propias y respectivas marinas mercantes dichos transportes.

Parecida situación, naturalmente, pero mucho más acentuada, se presentaba respecto del cabotaje en los mismos países. La Sudamericana y la Interoceánica, por ejemplo, se habían asociado para intentarlo entre puertos chilenos, peruanos y ecuatorianos, formando la sociedad Línea Interamericana del Pacífico, *LIPA* (1948). Le aportaron sendos barcos gemelos, respectivamente el *Moule* (cuarto de ese nombre) y el *Andino*. Pero el negocio fracasó, y la *LIPA* fue disuelta en 1950.

El transporte de pasajeros había pasado a ser completamente marginal para la Sociedad. Los barcos nuevos proporcionaban muy pocas —si bien muy cómodas— posibilidades al respecto.

Durante el ejercicio 1969-1970, la Sudamericana había fletado 2.084.062 toneladas de carga, en 58 viajes, generando un ingreso bruto de US\$ 29.504.152. El 43,27% de la carga, pero sólo el 12,3% del ingreso, correspondían a graneles; el resto de ambos rubros, a fletes generales. Pero las cifras no nos dicen las respectivas utilidades por tonelada. Subrayan, eso sí, la primacía abrumadora que, como ingreso, mostraba un tipo de carga —el convencional—, crecientemente insostenible en cuanto negocio, según hemos visto.

El estancamiento de las utilidades sociales —que la Memoria señalaba, hablando del balance 1969-1970— había sido uniforme desde el ejercicio 1963-1964. Todas las ganancias posteriores a las que éste arrojó, medidas en moneda real, fueron inferiores. Sin embargo, y también empleando la misma moneda, capital y reservas crecieron un 46% durante el período 1964-1970, alcanzando el primero los US\$ 28.000.000 (valor de libros).

Hasta 1970, la política social de la empresa continuó la línea que indicaba el capítulo precedente. Se crearon, además, diversos tipos de apoyo para solucionar los problemas de habitación que afectaban a los trabajadores. También la sociedad se preocupó de su descanso. Adquirió y habilitó para ello terrenos en Quebrada Verde (Valparaíso) y en la Chacra Monte Carmelo (Limache). Existía, por último, un activo Fondo de Ayuda Social, que subsidiaba los gastos de nacimiento, enfermedad, hospitalización, operaciones quirúrgicas, odontología, muerte, etc. que afectasen al personal.

Los sindicatos de la firma llevaban con ella una relación fluida y productiva, pero independiente y de recíproca exigencia. Eran el industrial (fundado el año 1933), el de empleados de oficina (1951) y el de oficiales, *Sipos* (1969). Lo mismo podía decirse de otros dos sindicatos de oficiales, el *Nautitas* (1933) y el *Sparomon* (1945), cuyos miembros pertenecían a diversas navieras, la Sudamericana inclusive. Eran comunes largas carreras funcionarias, v. gr., la del capitán Carlos Barrientos, ingresado a la Sudamericana como piloto el año 1909, y jubilado en 1947.

## LA ÚLTIMA GUERRA DE LA SUDAMERICANA

**A** contar del 4 de noviembre de 1970, cuando asumieron el poder la Unidad Popular y su victorioso abanderado presidencial, Salvador Allende, la Compañía Sudamericana de Vapores inició la que hasta hoy ha sido su última 'guerra de supervivencia'... y, es probable, la más dura de todas.

El nuevo régimen tenía decidido, irrevocablemente (y con toda lógica, dentro de su esquema colectivista), que la empresa pasara al 'área social', vale decir, fuera estatizada.





Carente de una mayoría legislativa que le permitiese cumplir dicho objetivo mediante una expropiación —como, en derecho, debiera haber sido—, la Unidad Popular aplicó a la Sudamericana dos tácticas usuales, y una novedosa. Pero dejó de ensayar a su respecto, por imposibilidad de hacerlo, una cuarta maniobra, muy común en otros casos.

Las tácticas usuales fueron:

—Abrir la *CORFO*, por intermedio del Banco Español-Chile, un poder comprador para las acciones de la Sudamericana.

Esta decisión había sido anunciada personalmente por Salvador Allende

**POBLACIÓN PARA EL PERSONAL DE LA SUDAMERICANA EN LA AVENIDA QUEBRADA VERDE, EN VALPARAÍSO.**

de a Luis E. Gubler, quien encabezaba la naviera (julio de 1971). Pero se materializaría sólo comenzando 1972, una vez frustradas negociaciones cuyo objeto había sido un acuerdo general —es decir, de todos los accionistas— con el Gobierno.

El "poder" —se advirtió públicamente, como de costumbre— ofrecía un precio mayor que el posible de conseguir después, cuando aquél se cerrara, una vez asegurado el control estatal de la sociedad. Acogieron esta ominosa convocatoria (parcialmente) accionistas pequeños y medianos, o institucionales, o extranjeros, o ya controlados —a su vez— por la CORFO, o de índole timorata, o que tenían el grueso de sus haberes comprometido en la Sudamericana.

—Hacer ruínosa la actividad de la sociedad, asfixiándola —veremos— a través del tipo de cambio y otros artificios. Con ello, buscaban que paralizara por insolvencia. Legalmente, la paralización hubiese permitido que la firma fuera intervenida por el Gobierno, o sea, que éste asumiera su manejo operativo, comercial y financiero... camino sin retorno al "área social".

En el caso de la Sudamericana, lo anterior —según anticipamos— fue complementado por una maniobra nueva: crearle a la acosada empresa una "competencia" del modo que diremos.

No pudo el Gobierno, en cambio, usar contra la sociedad a sus sindicatos. El de tripulantes, es cierto, a menudo vaciló hamletianamente, y fue tibio y veleidoso para rechazar la estatización. Y *Sipromar* —donde (dijimos) los socios no pertenecían sola ni mayoritariamente a la Sudamericana— mostró también reticencias. Pero los sindicatos de oficiales y empleados defendieron el dominio particular de la empresa. Todo lo anterior, hablando de líneas generales. Pues solían estos organismos cambiar de postura, fuera por pesar los intereses específicos de quienes los integraban —intereses que po-



dian no calzar con los de otros sectores laborales en la misma empresa—, fuese por luchas intestinas, habitualmente políticas. Pero, como conjunto, los trabajadores —muchos, es seguro, de izquierda— temieron que sus condiciones de vida y renta se deteriorasen en el "área social", según estaban viendo que sucedía con las firmas ya estatizadas.

Esta comprobación galvanizaría contra la Unidad Popular, en definitiva, a empleados y oficiales, sobre todo a partir del "paro de octubre" (1972).

De haber obtenido el Gobierno apoyo laboral, ciertamente la Sudamericana hubiese sucumbido ante el empuje colectivizador.

Era de prever, sin embargo, que si la estatización en definitiva ocurriese, los empleos de los trabajadores anteriormente opuestos a ella —y que así lo hubieran manifestado— correrían serio peligro.

Comprendiéndolo, el Directorio acordó una considerable indemnización por años de servicio para todos quienes —tripulantes, obreros, empleados u oficiales— se alejaran de la sociedad, incluso voluntariamente. Aquélla sería imputable a cualquier otra que percibiera el ex trabajador en razón del retiro, excepto a la similar ya ganada por el sindicato obrero, según antiguas actas de avenimiento. Consiguientemente, los afiliados de este sindicato sumarían ambas indemnizaciones.

Pero la nueva aseguraba, para el futuro, que todos los trabajadores adversos a la estatización que fueran despedidos —y no sólo los obreros (tripulantes)— cobrarán por ello una suma razonable.

El Gobierno entendería de inmediato la finalidad y trascendencia de lo que había dispuesto el Directorio. La Superintendencia de Sociedades Anónimas suspendió los efectos del acuerdo indemnizatorio. Medida que los directores acataron hacia el futuro, pero que molestó sobremanera a los distintos grupos laborales de la empresa, sin distinción política.

Las acciones. La CORFO, mediante el "poder de compra", fue avanzando inexorablemente en adquirirlas.

La sociedad contraatacó, utilizando una doble vía.

De una parte, sus abogados miraron con lupa los traspasos, objetándolos por múltiples respectos, algunos serios y otros no tanto.

La mayoría del Directorio, con este respaldo legal —o, a veces, leguleyo—, rehusaba que la CORFO inscribiese como suyas las acciones correspondientes.

Se formuló reparo, v.gr., a casi todos los traspasos iniciales, por no autorizarlos ni un corredor de Bolsa ni dos testigos (según mandaba la ley), sino el Banco Español-Chile, agente-comprador de la CORFO.

Adujeron asimismo los abogados de la empresa que el ente fiscal, por el hecho de controlar navieras que no eran la Sudamericana, le hacía competencia en su propio giro, justificativo bastante (se afirmó) para no cursar los traspasos que la CORFO presentaba.

Hubo igualmente reparos cuando transferían las acciones mujeres casadas cuyo régimen matrimonial era incierto; o supuestos representantes de menores o presuntos mandatarios, en ambos casos sin poder acreditado o suficiente; o si aparecían firmas no registradas por la sociedad; o si los traspasos citaban mal los títulos... y así sucesivamente.

Copiamos una objeción entre centenares: )

"Aparece firmando el traspaso en representación del Cabildo Metropolitano (de Santiago) el señor Carlos Llona, en circunstancias que el mandatario acreditado ante la Compañía, con facultades para vender, es don Alejandro Huneeus"<sup>73</sup>.

Paralelamente, un "Comité de Accionistas" denunciaba ante la Comisión de la Ley Antimonopolio que la CORFO pretendía poner bajo una sola mano —la estatal— el transporte marítimo, afectando con ello (afirmaba el



Comité) la libre concurrencia que esa legislación disponía y resguardaba.

Por supuesto, estas defensas eran sólo dilatorias. Intentaban retardar el proceso estatizador, a sabiendas de que no podía ser detenido absolutamente.

**Los Directores.** Pues de cualquier modo la *CORFO* progresa. Va solucionando reparos, u obteniendo que la Superintendencia de Sociedades Anónimas los descarte. Pronto poseerá acciones como para elegir tres o cuatro de los nueve directores. La Junta Ordinaria debe renovarlos todos, finalizando 1972. Mientras tanto, en febrero de 1971 —como señal y anticipo de los duros tiempos que han llegado, y que necesitan jefes diestros y batalladores— vuelve al Directorio Carlos A. Vial.

Desde otro punto de vista, los directores del momento —que combatirán vigorosamente la estatización— jugaban no obstante sus cartas con mesura. Pues si el Gobierno se sintiese provocado u obstaculizado más allá de cierto límite, quizás exacerbara el estrangulamiento económico de la empresa.

Incorporaron pues al organismo tres miembros “sugeridos” por el Presidente de la República: Jorge Gac, Augusto Geiger y Fernando Flores. Geiger fallecería poco después, sustituyéndolo —siempre “a sugerencia” del Gobierno— Federico Barraza.

Geiger y Barraza eran marinos de guerra retirados, y personas ecuanímenes, especialmente el primero. La presencia de ambos en el Directorio buscaba —por parte del Gobierno— calmar las inquietudes de la Armada, para la cual, sabemos, la Sudamericana constituía una reserva bélica de embarcaciones y personal. Quizás a Salvador Allende también esos nombres le fueron “sugeridos”,... por la Marina.

De su parte, Fernando Flores —uno de los cerebros económicos de la Unidad Popular— asistió tan pocas veces al Directorio que éste, aplicando la

ley (sin mayor tristeza, seguramente), declaró vacante el cargo. Flores se interesaba por ser redesignado, pero sus ex colegas hicieron oídos sordos. La CORFO quedó momentáneamente con sólo dos directores.

Comiendo julio de 1972, el Sindicato Industrial manifestaba la aspiración de tener director propio, aun con anterioridad a la Junta. Agregaba que era seguro que los demás sindicatos —de empleados y oficialidad— reclamarían también representación. Por ello, los directores laborales inmediatamente nombrados debiesen ser cuando menos dos —concluía el Sindicato.

En la Junta —repuso Gac—, “la CORFO procuraría obtener para ella todas las (vacantes) ... a que le den derecho sus acciones”. “¿Qué pasará en ese caso —preguntó— con los directores laborales que (ahora) se designen...?”

Luis Gubler, Presidente Ejecutivo, a nombre de “los directores privados”, respondió expresando el deseo de que la Junta mantuviera esa representación laboral.

Gac insistió: “La CORFO, ... (nombrará) personas de su confianza, ... y por lo tanto no ofrece ninguna ayuda”<sup>76</sup>.

Pero los sindicatos no cedieron.

En agosto de 1972 el Directorio nominaba dos miembros laborales, Juan Gamper y Narciso Vergara. Al efecto, utilizaría la vacante de Flores; y otra creada *ad hoc* renunciando Julio Philippi.

Jorge Gac reiteró sus advertencias.

Era claro que los “directores privados” empujaban el ingreso de los representantes laborales, y que la CORFO pretendía impedirlo. Pues, reiteremos, los trabajadores, en su mayoría, miraban sin entusiasmo la estatización; preferían el “diablo conocido”, ... el dueño particular. De su lado, la CORFO, percibiendo esa postura del sector laboral, se inquietaba por el hecho de verlo en el Directorio. Pero no podía rechazar su presencia abiertamente.



CARLOS MATUS, MINISTRO DE  
ECONOMÍA DE ALLENDE (Y  
LUEGO PRESIDENTE DEL  
BANCO CENTRAL), REPRESENTA  
LA POLÍTICA ESTADISTA  
Y EXPROPIADORA DEL GOBIERNO.



El 29 de noviembre de 1972, tras varias postergaciones, se reunió la Junta. La CORFO llegaría con acciones para cuatro de los nueve directores. Reeligió a Gac y Barraza, añadiéndoles los nombres de Gabriel Rodríguez y Humberto Cuadra. El sector privado conservó, estrechamente, la mayoría absoluta. Mantuvo a Gubler, José Claro, Manuel Grez, Eduardo Marín y Carlos A. Vial. Absteniéndose los directores CORFO, fueron confirmados Luis E. Gubler como Presidente Ejecutivo y José Claro como Vicepresidente.

La ausencia de trabajadores en el Directorio —inconveniente para la "imagen" de los dos sectores que pugnaban por el control de la firma— halló una salida salomónica entre la CORFO y los accionistas particulares: integraron el organismo dos "delegados", sin voto, del sector laboral, uno de los tripulantes (proclives al Gobierno) y el otro de la oficialidad (que favorecía la continuación de la empresa como privada).

**LA ASFIXIA ECONÓMICA.** Al no reunir en la Sudamericana una mayoría de directores, ni disponer tampoco de sus instrumentos usuales para provocar la intervención —los sindicatos—, el Gobierno echó mano al estrangulamiento económico de la sociedad. Esta asfixia, hemos dicho, debía producir la rendición de los "privados" o la insolvencia y el subsecuente cierre de la firma... motivo o pretexto para intervenirla, tan bueno como una huelga o "toma", pues generaba igual efecto paralizador.

Advirtamos que la parte básica de esta actitud gubernativa era deliberada, maquiavélica y con la expresa finalidad dicha. Pero otra parte obedecía a la indescriptible confusión y burocratismo de la experiencia socialista 1970-1973 en Chile. El proceso estatizador y de control económico avanzaba sin descanso, pero su organización práctica era embrionaria o inexistente. La Sudamericana —como otras grandes empresas destinadas al "área social"— sufría simultáneamente por la mala voluntad y por la ineficacia de los gobernantes.

Fueron múltiples los caminos elegidos con el objeto arriba señalado, imposible explicarlos todos. Nos remitiremos a los dos fundamentales: el tipo de cambio y el contrato con CAP.

El tipo de cambio era clave para una empresa como la Sudamericana, una alta proporción de cuyos ingresos se recaudaba en moneda extranjera.

El Banco Central tuvo respecto de las navieras chilenas una política claramente negativa: otorgarles disminuido el *draw-back* (subsidio al dólar de las exportaciones); fijarles un cambio alto para comprar y uno bajo para vender; discriminar contra ellas favoreciendo la competencia extranjera, etc.

Por referirnos a un solo año, tomemos 1971:

—El *draw-back* pleno —30%— sólo se consiguió corridos ocho meses de gestiones (junio de 1971).



—El Banco Central dispuso que las navieras nacionales —antes de aplicar el *drau-back*— liquidaran el dólar en 14,58 escudos, contra 28 escudos pagados al armador foráneo. Liquidaciones que significarían doblar los ingresos de éste, y no mejorar nada los de aquéllas. Ni aun el *drau-back* borraba la diferencia.

—Posteriormente, ese mismo año, los 14,58 escudos nacionales subieron a 17,63, y los 28 escudos foráneos descendieron a aproximadamente 25<sup>77</sup>. Aun considerando el *drau-back*, los extranjeros recibían, en definitiva, dos o tres escudos por dólar más que los chilenos. Y también subió, de 12,23 a 19,38 escudos, el dólar otorgado para compras de naves, en circunstancias que la Sudamericana debía solventar por este concepto casi US\$ 3.000.000 al año.

La situación que hemos descrito para 1971 tendría vaivenes, pero no una mejora significativa, durante el resto del periodo socialista. Ya éste en sus finales, el ahorcamiento de la Sudamericana vía tipo de cambio se hizo tan extremo que el 13 de junio de 1973 el Directorio acordaba demandar al Banco Central; sólo la insistencia de los representantes CORFO logró postergar el cumplimiento de la decisión. Durante el debate, uno de ellos desnudaría la realidad de la actitud oficial:

“... El tipo de cambio (dijo) es uno de los factores que conforman la política naviera del Gobierno, y por lo tanto... (estimo) conveniente establecer un diálogo con las autoridades pertinentes, para buscar una compensación o ventaja en base a tener una mayor injerencia el Gobierno en la Compañía...<sup>78</sup>”.

En otro flanco, el Central negaría las divisas que la empresa necesitaba para pagar sus “coberturas difendas” —deudas a plazo en moneda extranjera—, autorizadas por el propio Banco anteriormente, cuando se contrataron

esas obligaciones. La Sudamericana arriesgaba con esto la morosidad fuera de Chile, y consecuentemente perder su crédito externo, cuya importancia veremos de inmediato. El Central... ¿actuaba así como forma de intensificar la presión sobre la naviera, o por simple falta de dólares? Difícil saberlo hoy con certeza, pero el efecto perturbador era el mismo, cualquiera fuese la causa.

La manipulación del dólar originó instantáneas y agobiadoras estrecheces de caja, y que los balances arrojaran pérdidas cuantiosas. Pues los ingresos, estancados por culpa del dólar artificialmente bajo, se hacían fuego con las alzas de costos externos e internos, en particular de las remuneraciones.

Es menester considerar que, desde 1972, la inflación chilena se tomó galopante, de modo que el precio fijado al dólar estuvo siempre muy por

debajo de cualquier realidad. Elio, aun prescindiendo de la intención perjudicadora que existía, además, respecto de la Sudamericana. Entre el 27 de julio de 1972 y el 31 de mayo de 1973, la desvalorización monetaria totalizó un 438,1%; el alza de las remuneraciones en la Compañía, un 564,4%; el incremento del dólar para pagos externos (seguros, deudas por compras de barcos), un 431%... y el aumento del dólar que retornaban los navieros, un 252%. No había dónde perderse.

El tema del dólar representaba para nuestra empresa el colapso a mediano plazo; el tema de la CAP, el colapso casi inmediato.

Sabemos que la siderúrgica era de control estatal, y que el flete de sus insumos —carbón, hierro, calizas— y productos manufacturados, dentro y fuera de Chile, implicaba la vida misma de la Sudamericana. Existía un contrato a veinte años, de los cuales quedaba aún la mitad. La naviera, pues, dormía tranquila.

PÁG. DER.: EL PRESIDENTE

ALLENDE Y FIDEL CASTRO.

EN LA VISITA QUE ESTE HIZO

DURANTE 22 DÍAS A CHILE

EN 1971, AÑO EN QUE LA SUD-

AMERICANA LUCHABA POR

EVITAR SER EXPROPIADA.





Súbita y unilateralmente, la CAP anunció la pretensión de revisar el contrato, reduciendo los pagos al gasto estricto que hiciera la Sudamericana en virtud de aquél —sin dejarle ningún margen de utilidad—, mientras no hubiera nuevo acuerdo. La arbitraria rebaja fue notificada así:

“El miércoles 13 (de enero de 1971) el señor Atilio Besio de CAP informó telefónicamente al Vicepresidente Ejecutivo (entonces Luis Gablet) que a partir del 1º de enero ppdo., CAP pagaría solamente los gastos en que incurrieran los barcos *Elqui* e *Illapel* y que no pagaría suma alguna por concepto de flete o utilidades”<sup>79</sup>.

Semejante imposición representaba para la Sudamericana una fuerte sangría financiera, la cual —acumulada— alcanzaría durante dicho año los US\$ 1.200.000 o US\$ 1.300.000... suma parecida al déficit total de caja que en definitiva padeció la naviera el año citado.

La empresa buscó desesperadamente una solución armónica. Serían innumerables las cartas, memoranda, conversaciones —directas con CAP o vía CORFO— y soluciones “en principio”, y aún “*times*” (pero verbales), que se siguieran durante este verdadero *vía crucis*. Mas siempre las dos sociedades llegaban hasta el borde mismo del acuerdo... pero no al acuerdo, el cual quedó varias veces de redactarse... pero no se redactó. Y era la CAP, invariablemente, la que echaba pie atrás.

Resultaría ingenuo no juzgar esta actitud de CAP y CORFO —postura, en el fondo, del Gobierno— como parte de la “máquina” oficial contra la Sudamericana. Y la parte más peligrosa, pues, privada de este flujo periódico y regular de ingresos, la naviera casi dobla la rodilla.

Finalmente, la Sudamericana recurrió al árbitro del convenio infringido, el reputado internacionalista, ex Canciller, Ernesto Barros Jarpa.

CAP empezó a dilatar el pleito, como había dilatado las conversaciones



de arreglo. De comienzo, discutiría inclusive la validez del compromiso arbitral.

— Llegó así 1972. El déficit de caja de la empresa se tomó inmanejable.

— Luego, el 9 de marzo de aquel año, salió el sol... se disipó la tormenta con tanta subitaneidad y rapidez como las de su inicio.

— "Se dio cuenta al Directorio que... se había efectuado una reunión con el presidente y ejecutivos de CAP, llegándose al acuerdo de modificar el contrato, (y) firmándose los instrumentos respectivos... Como parte de los acuerdos, CAP pagará a la C.S.A.V. las sumas adeudadas e intereses respectivos, dentro de un plazo de treinta días..."<sup>80</sup>

— ¿Qué había sucedido?

— Los abogados de la Sudamericana, José María Eyzaguirre y Ricardo Claro, pidieron al árbitro medidas precautorias sobre los bienes que CAP tuviese en el extranjero. Estas medidas, en cuanto sembraran una duda exterior sobre la solvencia de la siderúrgica, podían dificultar gravemente sus operaciones y crédito.

— Barros Jarpa se resistía a decretar las precautorias. Pero los abogados solicitantes lograron que, por lo menos, se comunicara con la CAP y la informara sobre la presentación de la Sudamericana, insinuándole que quizás accediera a conceder las medidas... Bastó ello para precipitar el acuerdo, elusivo durante catorce meses.

— Fue esta inyección de recursos la que logró subsistiera la Sudamericana por un tiempo más. Corto... pero decisivo. De todos modos, según adelantamos, las pérdidas eran enormes: 4 millones de escudos, el ejercicio 1970/1971; 1,6 millones, el ejercicio 1971-1972.

— El arreglo Sudamericana/CAP solucionó una proporción considerable del déficit de caja, pero no su totalidad, pues subsistían las demás causas del mismo (ya vistas). Por otra parte, según acabamos de apreciar, el incumplimiento de la siderúrgica había durado un año y más. ¿Cómo pudo, enton-

ces—antes y después del nuevo acuerdo con CAP—, sobrevivir la Sudamericana? ¿Cómo evitó caer en la insolvencia, el cierre y —consecuencialmente— la intervención que el Gobierno buscaba?

La clave fue el crédito.

No el chileno, desde luego. El Gobierno había actuado para asfixiar también a la naviera por esta vía. Mediando 1971, la Superintendencia de Bancos emitió su circular N° 980. Enumeraba las empresas que —por hallarse estatizadas o camino de serlo— tendrían un límite o tope máximo de endeudamiento bancario. Lo fijaría la CORFO. La Sudamericana figuraba en la lista. Pronto la CORFO le informó su límite: 337.634 escudos, un 10%, aproximadamente, del déficit de caja anual...

La empresa hizo denodados esfuerzos para que se le ampliara el límite o —alternativamente— se la eliminara de la circular N° 980. Pero (como sin duda anticipaba) no fue escuchada.

No obstante, la Superintendencia podía dar órdenes a los bancos chilenos, mas no a los extranjeros.

Éstos mantuvieron relativamente intacto el crédito de la Sudamericana, y ello le permitió subsistir... angustiosa, mínimamente, incurriendo en altos costos y —con ellos— en grandes pérdidas, pero subsistir.

Es un hecho digno de destacar, pues cuando David lucha contra Goliat, quizás la banca admire a aquél, pero no suele prestarle dinero.

**LA COMPETENCIA.** Como si todo lo que precede fuese poco, el Estado entró en la lucha directa por mercados y clientes con la Sudamericana, a través de Emprenar —ente fiscal, hemos visto, desde un comienzo— y de la Interoceánica, cuyo control había alcanzado.

Fueron anunciadas, asimismo, combinaciones marítimas entre el Esta-



do y armadores japoneses, y que CAP compraría cargueros propios. Mas nada de ello se materializó; es posible que fuesen sólo rumores, y también es posible que los rumores se difundieran justamente para desanimar a la Sudamericana en su combate por continuar siendo privada.

Finalmente —y debido quizás a la estrategia internacional adoptada por la Unidad Popular—, una gran naviera soviética entró en competencia con la Sudamericana por la carga tanto chilena como del Pacífico, generalmente hablando. Fue la Baltic Steamship Co. Ajena a toda "conferencia", le cabía promocionarse cobrando muy bajos fletes. Era una postura ilegítima, pues la empresa nacional no podía rebajar los suyos —sujeta como estaba a los acuerdos de las diversas conferencias y sus pools—, pero el Gobierno no intervino cuando la Sudamericana se lo pidió. Nuevamente, no hubo mayor sorpresa en la acosada empresa chilena por semejante abandono oficial.

**UN MELANCÓLICO CENTENARIO.** En tan difíciles circunstancias, la Sudamericana alcanzó su centenario. Las actas registran haberse omitido cualquier festejo mayor —salvo una sesión especial del Directorio y una cena de camaradería con los trabajadores—, como fuera de lugar ante el oscuro panorama imperante.

Pero quedará un testimonio. La sociedad contrata con el ex subgerente Jorge Allard "una obra que, incorporando los datos fundamentales de la historia de la empresa, tenga al mismo tiempo... (atractivo) para el lector no interesado específicamente en aspectos navieros".

Sesiones después, el director de la CORFO, Jorge Gac, hace añadir al acuerdo copiado este párrafo:

"La Compañía se reserva el derecho... a enriquecer la obra con comentarios o antecedentes que favorezcan el fin requerido, o bien anexar a ésta otras (obras) que se reciban en el futuro"<sup>81</sup>.

Claramente el representante de CORFO piensa en una Sudamericana estatizada, que necesite "reescribir" su pasado.

Allard se entregó con pasión a la tarea asumida. Su libro, *100 años de la Compañía Sudamericana de Vapores, 1872-1972*, es filón inagotable de datos sobre la existencia de la empresa y sobre la navegación comercial en Chile.

**LA INGOBERNABILIDAD.** El 9 de octubre de 1972 la Sudamericana cumplió un siglo de vida. El día anterior, la Confederación Nacional de Dueños de Camiones había lanzado su huelga nacional e indefinida que —al sumársele la pequeña industria y el comercio establecido, el 12— se convirtió en el célebre "paro de Octubre". Con éste, la crisis comenzada leganamente el año 1952, y que venía agudizándose en forma acelerada y constante desde 1970, entró a su fase terminal. El país se tornó ingobernable... y la Sudamericana también.

Su ingobernabilidad venía, creciente, desde el inicio mismo de la presidencia Allende.

Las disensiones en el seno de los trabajadores eran infinitas: gobiernistas versus opositores; partidarios de la estatización versus enemigos de ella; socialistas y extrema izquierda (revolucionarios "termocéfalos") versus comunistas (revolucionarios más fríos); sindicatos entre sí —ejemplos: el obrero contra el de empleados, o *Sipos* y *Nautilus* contra *Sipromar* (todos de oficiales)—, etc.

Disensiones semejantes, así como el hecho de que tanto el Gobierno como la empresa querían llevar hacia el bando respectivo a los trabajadores, resintieron la jerarquía y la disciplina. Se multiplicaron las huelgas, los paros súbitos, parciales y caprichosos —hasta de un solo barco—, los actos de desobediencia. La autoridad andaba por los suelos. Parece su-





gestivo, aún, el alto número de accidentes grandes y pequeños que sufrieron las naves, si bien quizás fue una mera coincidencia.

Accionistas y directores, por otra parte, no podían ocuparse del negocio propiamente dicho, de la empresa y sus avatares técnicos y económicos... debían emplear el tiempo, paradójico y absurdamente, en sortear obstáculos y trampas que les colocaba el gobierno del país.

Mas con el "paro de Octubre" se entró a una etapa nueva, al caos liso y llano.

El 13, acordaban la huelga de brazos caídos empleados y oficiales, con motivo de la acción tomada (por el Gobierno) en contra de los transpor-

**A LA HUELGA INDEFINIDA DE  
LA CONFEDERACIÓN NACIO-  
NAL DE DUEÑOS DE CARRONES  
SE SUMARON LA PEQUEÑA  
INDUSTRIA Y EL COMERCIO:  
EL PARO DE OCTUBRE.**

tistas, que estimaban atentatoria... (a) la libertad sindical, y (por) la necesidad de mantener en Chile el ejercicio de los derechos sindicales en forma libre y democrática”.

Los obreros (tripulantes) rechazaron la huelga; era “por motivos políticos”, dijeron.

Pero la totalidad de las naves paralizó (excepto el *Copiapó* en Montreal). Las vieron, inmovilizadas, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Vicente... y también Houston (*Lebu*), Nueva York (*Imperial*), Liverpool (*Illapel*) y Hamburgo (*Loa*).

El 17 se reunió el Directorio para analizar lo que estaba sucediendo. Hubo toros, por cuanto Jorge Gac, de la CORFO, se refirió al discurso que pronunciara Luis Gubler ante los trabajadores, durante la cena aniversario de la Compañía. Sin atacarlo directamente, Gac dijo que algunos participantes lo habían hallado “sedicioso”. Gubler se defendió con dureza; otros directores lo apoyaron<sup>82</sup>.

Los jefes laborales se reunieron luego (27 de octubre) con el Presidente Allende. De todas maneras el movimiento seguía el 3 de noviembre. No obstante, ese mismo día, el Directorio tomaba conocimiento de que los oficiales —ante el peligro de que se decretase la reanudación de faenas, y la empresa fuera intervenida— habían resuelto reiniciar el trabajo. El director Manuel Grez observaba que la autoridad y los huelguistas debían conocer la advertencia llegada a la empresa desde Nueva York: si hubiera intervención, la Anaconda y la Kennecott —en pugna judicial con Chile por el pago del cobre nacionalizado— podrían embargar las naves de la Sudamericana.

Quizás atendida esta advertencia, quizás por temor a la intervención, quizás por el clima de momentánea tranquilidad que advino con el primer



“gabinete militar”, el hecho es que la Sudamericana reanudó sus actividades en la fecha anotada.

Pero las batallas y escaramuzas económico-financieras, la seguidilla de paros, la pugna con el Estado y sus organismos: CORFO, Banco Central, Superintendencias... en una palabra, la ingobernabilidad, continuarían hasta el día mismo del pronunciamiento militar.

Repasemos la última acta de Directorio, antes de esa fecha decisiva: Corresponde al 30 de agosto de 1973. Se da cuenta de un paro en las naves *Lebu, Imperial y Andalén*, entre el 2 y el 4 de agosto, por supuesta infracción de un fuero sindical. De otro paro, cuarenta y ocho horas contadas desde el 18 de agosto: los oficiales embarcados adhieren a la nueva huelga de los camioneros contra el Gobierno. De un tercer paro, 20 de agosto: empleados y oficiales protestan “por la política cambiaria... (del Banco Central hacia la Compañía”. Ocupan el edificio social. Deponen su actitud el 29, luego de entrevistarse con autoridades de esa institución. Los directores reciben estados financieros que calculan una pérdida de 332.977.000 escudos para el ejercicio 1972-1973. “La próxima sesión tendrá lugar en Santiago el jueves 27 de septiembre de 1973 a las 11 horas.”

Cuando se efectúe, esos precisos día y hora, los casi tres años de Unidad Popular habrán concluido abrupta y violentamente.

No sería justo dejar sin un comentario final la actitud observada por la mayoría del Directorio, este trienio tan largo y tormentoso. Hubo entre sus miembros “una gran cordialidad” —recordaba Carlos A. Vial—, como la reinante al comienzo en su propio “grupo”,... la cordialidad de un propósito común. Fue aquella actitud firme, entera, pero paciente y no provocadora. La mayoría del Directorio defendió a la empresa, y su carácter privado, con todas las armas legales de que dispuso. Mas no olvidó que represen-

taba a los accionistas, buscando constantemente un *modus vivendi* con la autoridad, que protegiera los intereses de aquéllos. Si no lo obtuvo, no fue culpa suya.

Particularmente hábil y ponderada aparece la actuación del Presidente Ejecutivo, Luis E. Gubler. El polémico discurso que pronunció ante los trabajadores, para la cena del centenario, refleja esa actuación. Algunos párrafos son dignos de memoria:

"El mejor título y el que deseo invocar en este momento para dirigirme a Uds., es haber participado durante más de un tercio de los cien años que celebramos hoy, en las actividades de la Compañía.

"Esta fecha (la) encuentra... con un destino incierto, con interrogantes cuya respuesta ignoramos. Pero... en medio de ella hallo dos profundas enseñanzas, herencia, ambas, precisamente de estos cien años. La primera, que... (la sociedad) ha afrontado más de una vez situaciones de crisis, que ha logrado siempre superar. Y la segunda, que esta superación ha sido posible sólo por la voluntad y esfuerzos decididos de todos quienes contribuyen a su existencia.

"Otras veces tocó a otros; ahora es nuestro turno, sin desfallecimientos ni vacilaciones; en este momento... es el mejor obsequio que podemos ofrecer a nuestra patria.

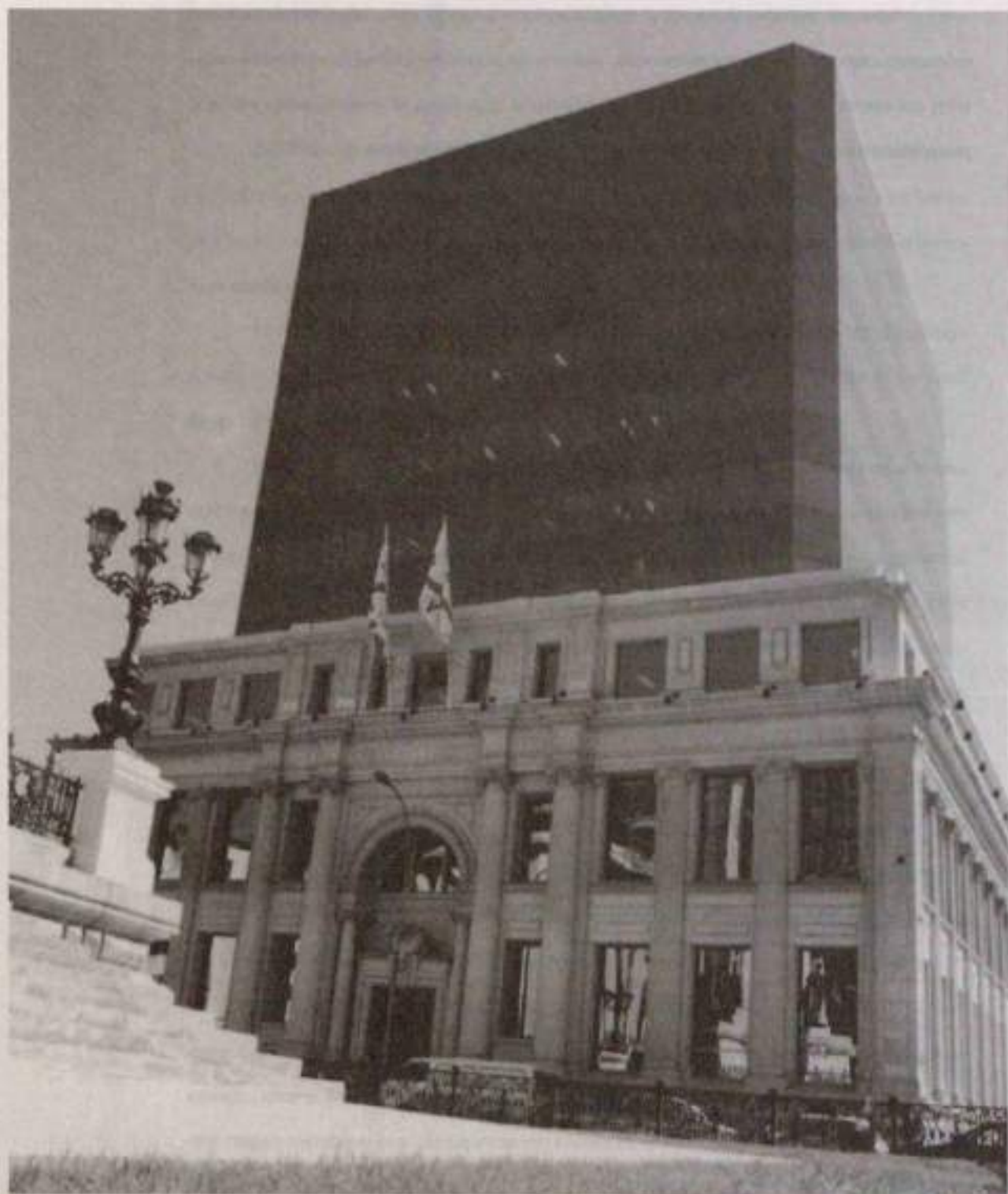
"Pero la capacidad para esta decisión no surge sola, es necesario crearla, y crearla nosotros mismos; nadie puede reemplazarnos en esta tarea.

"Si esperamos abúlicamente, sin energía, decisión ni entusiasmo, que esta crisis transcurra; si nos limitamos al cumplimiento formal de nuestras obligaciones, esta capacidad irá insensible pero inevitablemente disminuyendo, hasta terminar por desaparecer. Cuando queramos recurrir a ella, hallaremos que no existe.



"Aún es tiempo para que reaccionen aquellos que hayan iniciado el cómodo camino de la indiferencia; aún es tiempo de evitar que se encuentren en breve con una imagen de sí mismos que será dolorosa para ellos y para los seres que les son queridos. Estoy cierto de que lo harán<sup>83</sup>.









### LA SUDAMERICANA DESPUÉS DE 1973

No es todavía el momento de historiar a fondo lo sucedido con la Compañía Sudamericana de Vapores, luego del pronunciamiento militar (1973). Pero podemos inquirir sobre su extraordinario desarrollo en el último cuarto de siglo.

Cuantifiquemos, primeramente, este desarrollo.

La empresa chilena es hoy la mayor naviera de Sudamérica, y compete con Transportación Marítima Mexicana por ese mismo puesto en América Latina.

Posee oficinas propias o representantes en Estados Unidos (seis), Latinoamérica (cinco), Europa (dos) y Asia (uno), más 160 agentes que cubren 250 ciudades del mundo.

Mediante asociaciones o filiales (entre éstas, particularmente SAAM) opera en Perú, Colombia, Ecuador, Méjico, Brasil y Uruguay.

La asociación más importante, que se realiza por intermedio de una filial, es la existente con el grupo noruego Jebsen. Representa aquélla haber invertido o estar invirtiendo, en conjunto, 540 millones de dólares: siete barcos nuevos que ya funcionan y cuatro adicionales que operarán a partir de 1998-1999, cada uno de aproximadas 110.000 toneladas y todos construidos

PÁG. IZQ: ACTUAL EDIFICIO  
DE LA CASA MATRIZ DE LA  
SUDAMERICANA EN LA PLAZA  
SOTOMAYOR DE VALPARAISO.

por la firma sudcoreana Hyundai. Son modernísimos barcos OBO, sigla que indica su aptitud para fletar indistintamente petróleo o sus derivados y graneles.

Dejamos a la sociedad, el año 1970, con naves por un total de 183.000 toneladas, incluida su proporción en SONAP. Hoy son 670.000, comprendido el porcentaje —50%— en las naves de la asociación noruega. Y, con la misma advertencia, se construyen 400.000 toneladas adicionales.

Todos los tipos de flete marítimo, incluidos aquellos “del futuro” que hacia 1970 la empresa añoraba, pero no podía realizar (por las razones que vimos), se abordan hoy... fletes bajo frío (fruta y pescado), de automóviles, de graneles y petróleo, de productos forestales, de contenedores, etc. Los servicios de remolque y otros portuarios, por intermedio de SAAM, han crecido fuertemente, extendiéndose a diversos puertos latinoamericanos.

Sólo para apreciar la diferencia de carga en veinticinco años, veamos el caso de los contenedores transportados por la Sudamericana: 1966, 1.500, con 1.770.000 toneladas; 1976, 8.000, con 2.250.000 toneladas; 1986, 26.000, con 8.650.000 toneladas; 1996, 315.000, con 10.250.000 toneladas.

La Sudamericana, pues, este cuarto de siglo no solamente ha sobrevivido (su especialidad de 125 años) sino que ha prosperado, a extremos que sus fundadores y grandes artífices del pasado (un Lyon, un Condon, un Vial, un Gubler) ni siquiera pudieron soñar.

La naviera nacional siempre se había sentido un pequeño David frente a los Goliat marítimos del XIX y el XX. Ellos, unas veces —magnánimos, condescendientes— la dejaban compartir sus negocios, y otras le hacían la vida imposible. Pero los Goliat de las páginas precedentes —la P.S.N.C., la Grace, la Kosmos— ya no existen, y la Sudamericana sí.

¿Por qué? Las causas de lo sucedido presentan un interés general, y admiten una investigación provisoria.



MOTONAVE CHACABUCO, DE  
LA SUDAMERICANA, PARA  
TRANSPORTE DE FRUTAS Y  
OTROS PRODUCTOS PERECI-  
BLES.



Algunas son obvias. Por ejemplo, el restablecimiento de la disciplina laboral. En parte indiscutible, resultó de haberse instaurado un régimen autoritario. Pero en otra parte, de parecida importancia, se debió a que durante la Unidad Popular, como pudimos apreciar, todos quienes integraban la Sudamericana —del presidente abajo, hasta el más novel tripulante— habían hecho política principalmente y negocios sólo secundariamente. Ello, forzados por el panorama que hemos descrito... la incertidumbre tocante al status futuro de la naviera: si continuaría siendo privada, o la absorbería el "área social". La índole política de esta disyuntiva, y el abanderamiento, polarización y pasionalismo que la rodearon, no permitieron ningún trabajo serio mientras la pugna no se dirimió. Pero, ocurrido el golpe militar, ya no hubo nada que discutir y la firma volvió a lo suyo... a navegar.

Segunda causa evidente del progreso señalado: el interés de la Armada por expandir nuestra flota mercante. Interés cuyos orígenes eran la afinidad natural entre marinos y también, sabemos, las consideraciones bélicas. Este interés llevó, primero, a que oficiales de guerra en activo fuesen

directores de las firmas navieras, designados por la CORFO, la cual controlaba o casi controlaba muchas de ellas.

En la Sudamericana (42% de cuyas acciones era estatal el año 73), ocupó uno de estos cargos el Contralmirante Arturo Troncoso.

Lo dejó para asumir la Dirección del Litoral.

Mientras tanto, el aludido interés de la Armada —y especialmente de su jefe máximo y miembro de la Junta de Gobierno, Almirante José Toribio Merino— daba un nuevo fruto: que se modificara y ampliara, de manera muy favorable para la marina mercante, su ley-marco, N° 12.041, que ya conocemos.

Se abrió el proceso en octubre de 1973, al quedar constituida una comisión mixta, estatal y privada, el Comité Coordinador Marítimo-Portuario, para estudiar aquellas reformas, aparte de otras labores. La nueva legislación, Decreto Ley N° 466, fue firmada solemnemente por el Almirante Merino en la Intendencia de Valparaíso el año 1974, eligiéndose para el acto una fecha simbólica: el 21 de Mayo. El ya referido Contralmirante Troncoso, Director del Litoral y miembro del Comité, había jugado un papel de gran importancia en el decreto ley.

Sin embargo, éste: sus modificaciones y complementaciones ulteriores —del mismo espíritu—; y el cuerpo jurídico más antiguo, el cual modificaron (la Ley N° 12.041, de 1956), serían sustituidos íntegramente por el Decreto Ley N° 3.059 (1979) y la posterior Ley N° 18.454 (1985).

La línea de protección, vigente el 79, fue paulatina pero inexorablemente abrogada desde esa fecha en adelante, hasta desaparecer.

Por dar un ejemplo: los primeros cuerpos legales recién citados establecieron una reserva absoluta para el cabotaje; el Decreto Ley N° 3.059 admitió excepciones —de muy exigentes requisitos y prolijos reglamentos, pero





excepciones— para volúmenes superiores a 5.000 toneladas; y con la Ley N° 18.454, este tope sería de sólo 900 toneladas.

Otro ejemplo: la Ley N° 12.041 concedió a los navieros nacionales el generoso y festejado tratamiento impositivo que veíamos en su oportunidad.

Y el Decreto Ley N° 466 mantuvo aquél (incluso reponiendo beneficios temporales, de plazo caducado según dicha ley) y aun lo amplió. Pero el Decreto Ley N° 3.059 suprimiría, prácticamente, la totalidad de estas franquicias. Ciento que operaban ya las otorgadas a los exportadores, y la parte más considerable de nuestra marina mercante tenía ese carácter.

Tercero y principalísimo ejemplo: La Ley N° 12.041 había impuesto, recordemos, la "reserva de carga" (internacional): un 50% de la que por mar viniese a nuestro país o saliera de él, debía hacerlo en naves chilenas. El Decreto Ley N° 466 elevó el porcentaje: sería un 100% respecto a ciertos tipos de transporte marítimo (cargas masivas y homogéneas de importación,

**NOTONAVESANTOS, OTRO DE  
LOS PORTACONTENEDORES  
DE LA SUDAMERICANA CONS-  
TRUIDO EN ASTILLEROS  
POLACOS.**

o que gozaran de franquicias tributarias o aduaneras), salvo si el destino u origen fuese un país que reconociera a Chile el derecho de transportar aquel primitivo 50%. Este subsistió para las demás cargas.

Las normas de 1979 y 1985 redujeron primero, y luego derogaron la reserva que comentamos, aunque aplicando siempre la reciprocidad. Es decir, que en los fletes desde o hacia un país determinado, las navieras criollas usufructuasen de la misma reserva que ese país tuviera establecida a favor de su propia marina mercante.

Mas las ventajas iniciales —las anteriores a 1979— permanecieron intocadas cinco años (1974-1979), y subsistieron parcialmente otros seis (1979-1985). El flete marítimo, en ese lapso, gozó de privilegios legales, decrecientes pero siempre estimulantes.

¿Había disminuido, junto con la protección a la marina mercante de Chile, el interés por ella que al comienzo manifestaran la Armada y el Estado?

No era así. Ese interés, sin embargo, había cambiado de enfoque. Y no sólo en las autoridades, sino igualmente en los navieros. Abordaremos el punto, que es crucial, poco más adelante.

Las ventajas señaladas no bastan para explicar el crecimiento de nuestra navegación comercial, y particularmente el de la Sudamericana. Pues fueron contrapesadas por factores negativos, igualmente importantes, que conviene enumerar:

—Una baja mundial en el volumen de los fletes marítimos, acentuada desde la segunda mitad de 1981; sólo repuntarían mediando la década.

—El alza del petróleo, combustible universal de las navieras.

—La competencia directa del Estado. La Interoceánica continuó bajo control fiscal hasta 1985, y Empremar hasta 1995. Y ahora, mejor administradas, eran rivales más peligrosas.





PLAZA SOTOMAYOR DE  
VALPARAÍSO, CON EL ACTUAL  
EDIFICIO DE OFICINAS DE LA  
SUDAMERICANA EN UNO DE  
SUS COSTADOS.



LA NOTONAVE SANTOS, DE  
LA SUDAMERICANA, FRENTE  
A SINGAPUR.



EL CLUB HOUSE DE MONTE  
CARRELO, LUGAR DE DESCAN-  
SO Y ESPARCIMIENTO PARA  
EL PERSONAL DE LA SUDANE-  
RICANA.





MOTONAVE DEL TIPO ORO,  
DE 115.000 TONELADAS, CUYA  
PROPIEDAD COMPARTE LA  
SUDAMERICANA CON EL GRU-  
PO JESSEN, DE NORUEGA.



MOTONAVE PORTACONTENE-  
DORA MAIPO, EN VALPARAÍ-  
SO. INTEGRA LA FLOTA ACTUAL  
DE LA SUDAMERICANA.



—El dólar fijo (\$ 39). No es el caso (ni competencia de quien escribe) pronunciarse sobre esta medida macroeconómica que, según se sabe, rigió entre 1979 y 1982. Pero sus efectos inmediatos sobre la Sudamericana, exportadora de servicios pagados en dólares, no podían ser sino dañinos. Los costos internos de la empresa aumentaban a causa de nuestra inflación, y los externos también subían, ya que el dólar experimentaba su propia pérdida de valor. En cambio, el ingreso bruto de la firma por unidad transportada, moneda nacional, permanecía estático, generando consecuentemente un margen de ganancia cada vez menor. De no haberse incrementado el volumen de fletes en razón de las exportaciones e importaciones, según se verá, la sociedad habría conocido pérdidas. E incluso este aumento de volumen no devino un factor regular sino hacia 1985.

Antes, sin embargo, la empresa y el país entero vivirían un momento durísimo, sólo comparable a la gran recesión, medio siglo exacto atrás. Fue la crisis mundial de 1982-1983. No se equiparó su intensidad con la de 1931-1932, pero de cualquier modo las cifras fueron aterradoras. El año 1982, por ejemplo, el PGB nacional cayó un 14%, la construcción y la actividad fabril bajaron más de un 20% , y el desempleo abierto o encubierto totalizó un 26% (31% un año después).

Este desastre, por añadidura, halló a la Sudamericana en mala situación económica y de caja, relacionada con una operación interna que efectuara el año 1981. Su objeto: dividir la empresa en dos sociedades. Una de ellas, bajo el antiguo nombre, sería la explotadora del transporte —naval por supuesto, pero también, eventualmente, terrestre y aéreo—; de la pesca y recursos marítimos, y del área forestal. El activo de esta sociedad serían los barcos, elementos portuarios, bosques, etc. La segunda firma, Marítima de Inversiones S.A., *Marinsa*, concentraría los restantes inmuebles y los activos

mobiliarios (acciones, instrumentos financieros, etc.) de la antigua Sudamericana. Según las Memorias, la Sudamericana quedó con el 77% de los bienes, y *Marinsa* con el 23%... pero un 23% líquido o fácilmente liquidable, que antes respaldara la operación normal de la naviera.

Por desgracia, *Marinsa* utilizó tales activos para pagar a *CORFO*, parcialmente, el precio de las acciones que ésta poseía en la Sudamericana, y que prácticamente aseguraban su control. Bien mirado, el bloque accionario que manejaba la sociedad la privatizó con los fondos de esta misma, descapitalizándola. Así la sorprendería la crisis de 1982: la falta de reservas líquidas o liquidables de que echar mano, en un momento tan peligroso, la haría bordear la insolvencia.

La *CORFO* remató las acciones de *Marinsa*, para pagar el resto de la deuda. Afortunadamente, con tales remates y otras compras, el actual grupo mayoritario de accionistas logró reenderezar la firma e iniciar un nuevo despegue, el que hoy se vive.

La *bottom line* —ganancias o pérdidas— de la Sudamericana, estos años, lo resume todo. Desde 1984, los balances se llevan en dólares. 1982 arroja pérdidas de US\$ 20 millones; 1983, de US\$ 15 millones; 1984, de casi US\$ 2 millones... Luego la tendencia revierte, a utilidades: US\$ 10,2 millones (1985); US\$ 14,3 millones (1986); US\$ 16,4 millones (1987)... El último año referido, se reinicia el pago de dividendos a los accionistas.

La crisis del 82 había superado su punto crítico: crecía el volumen de fletes; el petróleo iniciaba una baja; los malos efectos de la operación *Marinsa* se diluían en el tiempo...

Si ponemos en un platillo de la balanza los factores favorables al desarrollo de la Sudamericana que se han enumerado —recuperación de la disciplina social; interés de la Armada y del Gobierno por nuestra marina mercante; pro-





teccionismo (es cierto que en disminución) durante el lapso 1974-1985; mayores embarques desde y hacia Chile, etc.—, y en el otro platillo los negativos: depresión mundial de los fletes (terminada hacia 1985); alza del petróleo (revertida el año 1986<sup>ta</sup>); competencia de las navieras estatales; dólar fijo, 1970-1982; crisis, este último año; efectos de la operación *Marino*; terminación total del proteccionismo (1985), etc.; el empuje expansivo de la última década no aparece suficientemente explicado.

Ya que la explicación verdadera pasa por todos tales factores, pero también —y fundamentalmente— por la política gubernativa de “quitarse las muletas” al negocio naviero, integrándolo de lleno en el sistema de libertad económica. Ello se realiza, como vimos, a través de las normas lega-

LA PACIFIC EXPLORER, DE LA  
SUDAMERICANA MOTONA-  
VE TRANSPORTADORA DE  
AUTOMÓVILES Y OTROS  
VEHÍCULOS.

les y administrativas dictadas desde 1979 (Decreto Ley Nº 3.059) adelante y que culminan en 1985 (Ley Nº 18.454).

Las navieras chilenas tuvieron, entonces, que optar. O entraban a tambor batiente y banderas desplegadas en la grande y dura batalla de los fletes mundiales, o desaparecían.

Hasta ese momento, habían tenido un negocio mediocre pero relativamente cómodo. Pues lo protegían la reserva del cabotaje y la "reserva de carga" (internacional). Además, las tres grandes navieras se habían repartido los mercados. Para la Sudamericana, Estados Unidos y el Norte de Europa; para la Interoceánica, el Lejano Oriente y Brasil; para *Empremar*, el Mediterráneo.

Ahora eran todas contra todas, nacionales o foráneas y en cualquier mar del mundo. La desregulación del transporte naval había llegado a Chile.

Su primera señal la hallamos en el Decreto Ley Nº 3.059, tantas veces citado, con una afirmación explícita:

"Declárase que el Estado de Chile propenderá a apoyar a las empresas navieras chilenas, para obtener acceso a los mercados mundiales del transporte marítimo..." (artículo 4º).<sup>85</sup>

En 1985, la Ley Nº 18.454 es todavía más terminante que el Decreto Ley Nº 3.059:

"La política naviera permanente de Chile es fomentar el desarrollo y favorecer la mantención de su Marina Mercante *en armonía con el interés general*. En tal sentido, el Estado de Chile propenderá a apoyar a las empresas navieras chilenas para obtener acceso a los mercados mundiales de transporte marítimo y para que transporten efectivamente desde o hacia Chile una parte relevante de las cargas marítimas" (artículo 1º).<sup>86</sup>

Observaremos que el apoyo estatal a nuestras empresas navieras se afina y afirma considerablemente. Ya no es sólo para el acceso a los merca-



dós, sino también para conquistar una "parte relevante" de ellos. Pero esto sujeto a un "sentido", una conveniencia económica más amplia... "el interés general". O sea, el régimen de libertad económica.

Como era de esperar, las navieras —que habían vivido tantos años "protegidas"— recibieron con desconfianza y temor la desregulación.

Pero pronto asumirían su espíritu.

Una prueba notable al respecto, la encontramos leyendo el debate que tuvieron las Comisiones Legislativas de la Junta de Gobierno, cuando estudiaron el proyecto que luego sería Ley N° 18.454. El Ejecutivo, viendo el perjuicio inmediato que las navieras sufrirían con la abrogación de la "reserva de carga" (internacional), propuso un subsidio compensatorio. Fue descartado... por las navieras mismas. Esto provocó en las Comisiones una visible irritación, un tanto pueril... como la de quien hace un obsequio y se lo rechazan. Dijo un miembro de ellas:

"Deseo expresar mi molestia personal por la actitud de los navieros... En cuanto a la posibilidad de eliminar o mantener el subsidio, las Comisiones Legislativas estimaron que él, de alguna manera, fomentaría la Marina Mercante Nacional. Esto es independiente de que les guste o no les guste a los navieros. Si no les gusta, quizás sea mejor no darles nada. Antes de saber si les gusta o no les gusta, tanto el Ejecutivo como el Poder Legislativo tienen que resolver sobre el problema de mérito, en el sentido de si el subsidio es realmente bueno, sin importar lo que, en estos momentos, a un grupo de armadores les agrade o no les agrade, ya que, tengo entendido que estamos legislando a largo plazo para fomentar la Marina Mercante".

"Me surgiría la pregunta inocente —acotó otro miembro de las Comisiones— de por qué alguien se opone a que le regalen algo."<sup>87</sup>

Pero la reticencia de los navieros a recibir el subsidio, aparentemente

tan paradójica, tenía un motivo claro: aquél podía servir de pretexto, en uno o varios países, para acusarlos de *dumping* o competencia desleal e impedirles el acceso al respectivo mercado de fletes.

El episodio muestra cómo las empresas marítimas, de buen o mal talante, se habían acomodado (ya lo dijimos) a la desregulación y su lógica... mejor parece, que los mismos legisladores y funcionarios que la establecieron.

Con la desregulación, sobreviene entre dichas empresas una feroz competencia.

*Empremar*, por ejemplo, aduciendo la prohibición legal de los monopolios, fuerza el acceso al reducto que para la Sudamericana ha sido el Norte de Europa. Agonizan los sagrados consorcios, *pools* y "conferencias" de nuestras páginas pasadas.

Quizás lucha tan encarnizada hubieran sido letal para todas nuestras navieras, de no ser por el vigoroso renacimiento económico de Chile, tras la crisis del 82, que produce un aumento constante en el volumen del transporte marítimo.

Hasta comienzos de los 90, adicionalmente, la desregulación no significa que firmas extranjeras participen en la competencia por los fletes chilenos. Pues

los restantes países latinoamericanos siguen aplicando la "reserva de carga" (internacional). El único mercado libre es el nuestro, pequeño y, consecuentemente, poco atractivo por sí solo.

Pero llegados los años 90, Latinoamérica imitaría el ejemplo chileno.

Los fletes de ésta se tomaron apetecibles. Las navieras-monstruo del mundo los incluyeron en su operación. La pugna por captarlos se hizo durísima.

La Sudamericana —y aquí hallaremos el secreto de su enorme crecimiento, arriba visto— encaró velozmente la desregulación, adaptándose a

PÁG. DER. SELLO CONMEMO-

RATIVO DEL DÍA DE LA NA-

VINA MERCANTE NACIONAL

CON LA IMAGEN DE LA

MOTONAVE MAIPO, DE LA SUD-

AMERICANA (1991).



ella, y con igual rapidez adoptó los procedimientos modernos del tráfico marítimo en el plano mundial, ingresando a él con audacia.

Esta audacia encajaba, asimismo, en el nuevo sistema económico de Chile: Los empresarios no se contentaban ya con una dorada medianía; el "pequeñismo" había dejado de ser una virtud. La Sudamericana pudo actuar más fácilmente porque nuestras nuevas normas habían suprimido o mitigado, aún de las "reservas", ciertas limitaciones de funcionamiento existentes, incompatibles con la plena competencia internacional. Así las que exigían, según hemos visto, tripulaciones exclusivamente chilenas.



Asesorada por una firma especialista de Hong Kong, la Sudamericana constituyó en Panamá una filial (Southern Shipmanagement Ltd.) para proveerse y proveer a otras navieras latinoamericanas de tripulantes foráneos —hindúes, filipinos, etc.— de muy buena calidad profesional pero menor costo.

Paralelamente, la firma chilena asimilaba la modalidad de servicio conocida como "trasbordo", hecha posible por el auge de los contenedores y su aplicación a toda clase de cargas.

Esta modalidad era la que había permitido a los grandes armadores de cualquier continente, extender su poderosa acción a los mercados de todos los mares. Se traspasaban los contenedores, de segmento en segmento del itinerario, como si fuese una posta, y a un costo muy pequeño. El trasbordo, y la dura competencia por los fletes, rebajaron su importe.

Elo significó, para Sudamérica, la muerte de las costosas navieras estatales, que no pudieron resistir las nuevas formas de fletes, ni adoptarlas como había hecho nuestra empresa.

Ahora bien, en casi todos los países sudamericanos, las navieras del Estado eran las únicas importantes. Su desaparición abrió un hueco de mer-

cados, que la firma chilena utilizó ágil y exitosamente, sobre todo con respecto a la costa oriental del subcontinente (Brasil y Argentina). Así fundó su expansión latinoamericana, que veíamos arriba.

Cuando la navegación de Sudamérica se liberalizó, siguiendo el ejemplo chileno —años 90— y las grandes navieras (como señalamos) se extendieron a esos mercados, la empresa nacional ya se había posicionado en ellos.

Dicha liberalización le permitió, además, diversificar sus tipos de carga, paliando —mediante ello— los efectos que surten las inevitables bajas de actividad, sea de algún rubro específico, sea generales de los ciclos económicos.

Así, desde 1975 la Sudamericana opera barcos frigoríficos para fruta; desde 1988, naves especializadas (cinco, actualmente) para transportar automóviles; y desde 1990, un buque igualmente especializado, para fletar celulosa. Sin contar su *joint venture* con el grupo Jebsen para las naves OBO, que arriba indicábamos.

Por último, la liberalización que hizo Sudamérica de los mercados navieros, representó también para la empresa chilena una oportunidad de que su filial SAAM, expandiese notablemente el giro de servicios portuarios, importante fuente de ingresos.

Parece, entonces, que el secreto del desarrollo que ha tenido la Compañía Sudamericana de Vapores, estos últimos lustros de su existencia, hubiera sido la oportunidad, rapidez y eficacia para adaptarse a dos circunstancias sucesivas de los mercados, aprovechándolas integralmente: la libertad económica en Chile, los años 80, y la misma libertad en América y el mundo, la década que vivimos.







## INTRODUCCIÓN

<sup>1</sup>Algunos dicen que el terremoto y destrucción anexa hicieron improductiva la tierra alrededor de Lima. Otros, que el mismo acarreó sobre el trigo la peste llamada "polvillo negro". Con acierto observa Sergio Sepúlveda *El trigo chileno en el mercado mundial* que accidentes de este tipo, por definición transitorios, parece que no explicaran una dependencia larga y continuada, como la del Perú respecto de nuestro cereal. Quizás el accidente —improductividad del agro, polvillo— fue sólo la coyuntura que permitió almirar en el Virreinato esa dependencia.

<sup>2</sup>La normativa sobre libre comercio, emitida por "la Junta Provisional de Gobierno que a nombre del señor don Fernando VI manda este reino", puede verse en Ricardo Anguita, *Leyes promulgadas en Chile*, Tomo I, págs. 3-4.

<sup>3</sup>Anguita, op. cit., tomo cit., págs. 4-26.

<sup>4</sup>Jamie Eyzaguirre, *Archivo epistolar de la familia Eyzaguirre*, carta 71. Agustín a Miguel de Eyzaguirre, 10 de diciembre de 1805, pág. 121. Ver también Sergio Villalobos, *Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile*, págs. 120-122. La "ligereza" de la nave facilitaba su huir de los corsarios, problema número uno, aquel momento, para los comerciantes marítimos.

<sup>5</sup>Don Joaquín protagonizó un episodio, quizás legendario, que narra Vicuña Mackenna; demostraría el escaso *señalarse* internacional de los chilenos, aquella época. Desde Cádiz, se dice, los agentes de la Compañía

enviaron a la señora del intendente coquimbano, como regalo, un frascito chil de Cachemira. Vicuña, desconcertado con la prenda e ignorando para qué se empleaba, la habría convertido —ausente su señora— en calzoncillos de uso personal.

<sup>6</sup>Eyzaguirre, op. cit., carta 191. Agustín de Eyzaguirre a Joaquín Ruiz de Alcedo, 3 de noviembre de 1821, pág. 221.

<sup>7</sup>Ley de 22 de octubre de 1853. Anguita, op. cit., tomo cit., pág. 621. *El Comercio*, Valparaíso, 20 de enero de 1851. Sepúlveda, op. cit., pág. 43.

<sup>8</sup>Según Claudio Véliz, *Historia de la marina mercante de Chile*, pág. 26, entre 1817 y 1820 gran parte del tonelaje de registro matriculado bajo bandera chilena, correspondía a actividad corsaria. Sepúlveda, op. cit., pág. 43.

<sup>9</sup>Véliz, op. cit., págs. 33 y 42.

<sup>10</sup>Diego Portales, *Epistolario de don...* Tomo II, págs. 132-134 y 153.

<sup>11</sup>Anguita, op. cit., tomo cit., págs. 253-254.

<sup>12</sup>Portales, op. cit., tomo I, págs. 273-274.

<sup>13</sup>Juan Eduardo Vargas, *José Tomás Barros Paro. Una fortuna chilena del siglo XIX*, pág. 136.

<sup>14</sup>Noserna años en Chile. *El relato del establecimiento de la navegación por vapor en el Pacífico*, pág. 22.

<sup>15</sup>Ibid., págs. 27-28.

<sup>16</sup>Ibid., págs. 12 y 20.

<sup>17</sup>Véliz, op. cit., págs. 65-66 y 62-63.

<sup>18</sup>Anguita, op. cit., tomo cit., pág. 507.

<sup>19</sup>Ibid., pág. 527.

<sup>20</sup>Ibid., Tomo 2, pág. 171. Luis Uribe, *Nuestra Marina Mercante. Historia Histórica*, págs. 88-89.

CAPÍTULO PRIMERO

<sup>21</sup>Ramón Subercaseaux, *Memorias de ochenta años*, Tomo I, págs. 198 y 241-242.

<sup>22</sup>Arguilla, op. cit., Tomo I, pág. 621.

<sup>23</sup>De "paqueboat" y éste de "packboat", nave que llevaba correspondencia y pasajeros.

<sup>24</sup>En este tipo de sociedad, hay "gestores" y "comanditarios". Los primeros administran el negocio y su responsabilidad es ilimitada. Los segundos son dueños de acciones y arriesgan y responden con éstas, únicamente, no administran. Gestores y comanditarios se reparten las eventuales utilidades de la manera que hayan preconvenido, y cargan con las eventuales pérdidas según sus respectivos tipos de responsabilidad, que acabamos de indicar.

<sup>25</sup>Jorge Allard, *Cien años de la Compañía Sudamericana de Vapores*, pág. 24.

<sup>26</sup>Agustín Edwards, *Apuntes biográficos de don Federico Santa María* —, pág. 54.

CAPÍTULO SEGUNDO

<sup>27</sup>Arguilla, op. cit., tomo II, pág. 342.

<sup>28</sup>Ibid., pág. 335.

<sup>29</sup>Vélez, op. cit., pág. 221.

<sup>30</sup>Allard, op. cit., pág. 43.

<sup>31</sup>Vélez, op. cit., Nota 304, pág. 222.

<sup>32</sup>El consual ecuatoriano en Iquique, Ivonne Puig, *Recuerdos del buque en Iquique*, pág. 30.

<sup>33</sup>Alejo Gálvez, *Guerra del Pacífico*, Tomo I, pág. 233.

<sup>34</sup>Ibid., pág. 234.

<sup>35</sup>Ibid., Tomo II, pág. 275.

<sup>36</sup>Luis Mont, *Recuerdos de guerra*, págs. 232 y 58. Mont jamás aceptó reñir el incidente. Francisco Antonio Encina le tiró la lengua al respecto, repetidamente, pero sin el menor éxito.

<sup>37</sup>Citado por Vélez, op. cit., pág. 226, Nota 314.

<sup>38</sup>Arguilla, op. cit., tomo II, pág. 567.

<sup>39</sup>Allard, op. cit., pág. 49.

<sup>40</sup>La Patria, Iquique, 6 de julio de 1891.

<sup>41</sup>Exista el célebre precedente del *Albatros*, con Gato Breñaña, durante la Guerra de Secesión.

<sup>42</sup>Allard, op. cit., pág. 52.

<sup>43</sup>Memoria del Consejo de Defensa Fiscal para 1898, págs. 138 y 145.

<sup>44</sup>Alejandro Escobar, *Chile a fines del Siglo XIX* en revista Occidente, Santiago de Chile, N° 120, págs. 5-16.

<sup>45</sup>Allard, op. cit., págs. 64-65.

<sup>46</sup>Manuel Baquedano, *Diario de viaje de Valparaíso a Panamá, 1889* (inédito, propiedad de la Compañía Sudamericana de Vapores).

CAPÍTULO TERCERO

<sup>47</sup>Boletín de Sesiones del Senado, sesiones de 8, 14, 21 y 22 de agosto de 1911.

<sup>48</sup>Boletín de Sesiones de la Cámara de Diputados, sesiones de 18 y 22 de noviembre y de 6 y 13 de diciembre de 1915.

<sup>49</sup>Boletín de Sesiones del Senado, sesiones del 11 de enero, 5, 20 y 27 de abril, y 12 y 20 de junio de 1916.

<sup>50</sup>Boletín de Sesiones del Senado, sesiones del 4, 5, 6, 11 y 28 de junio, 12, 18 y 19 de julio, 14, 28 y 30 de agosto y 5 y 6 de septiembre de 1917.

<sup>51</sup>Arguilla, op. cit., Tomo 5, págs. 521 y ss. La Ley N° 2.219 fue obra de Alessandri y de su ministro de Hacienda, Daniel Marmier. No tuvo reglamento —indispensable para que operase— sino que hasta un año y pico después de dictada. La Cámara había repuesto las primas de navegación, pero un Senado impecable las eliminó, para que no aprovecharse de ellas la Sudamericana.

<sup>52</sup>Las escotas en el Pacífico solían ser suspendidas, corto o largo tiempo, por declararse en alguna de ellas —especialmente en Guayaquil— una epidemia, como la fiebre amarilla, que causara, en los puntos siguientes de recalada, la "cuarentena" de la nave de itinerario. Por supuesto, la "cuarentena" era una enorme pérdida para la empresa dueña de esa nave, por el retardo del viaje.



## CAPÍTULO CUARTO

<sup>33</sup>Joaquín Fernández, *Abismo y comercio. Gustavo Ross y las relaciones entre Chile y los Estados Unidos*, pág. 212.

<sup>34</sup>*El Mercurio*, 14 de agosto de 1931.

<sup>35</sup>Referencia anterior.

<sup>36</sup>Desde el 8 de enero de 1910 y hasta el 31 de diciembre de 1932, la Sudamericana contabilizó sus operaciones en pesos oro. En la última fecha señalada volvió a la moneda corriente.

<sup>37</sup>El nombre oficial era: *ES Atlantic & Gulf West Coast of South America Conference*.

<sup>38</sup>El *Mercurio*, 5 de septiembre de 1939. El último viaje de la Sudamericana fue, naturalmente, de extremo dramatismo para las familias judías que lo efectuaban, entre ellos algunos de largo arraigo posterior en Chile, como los Klein, los Funtz relacionados por matrimonio con los Hoffmann y los Fischmann, los Strady, etc.

Eran familias de Alemania misma, de Austria, de los Sudestes checos, etc.

Desde la terrible "Noche de Cristal", noviembre de 1938—destrucción sistemática y deliberada de las sinagogas, los comercios y las casas de los judíos, en toda Alemania—, estos empezaron a emigrar masivamente, temiendo lo peor... que en efecto sobrevendría. La emigración no estaba prohibida, aunque implicaba abandonar y perder todos los bienes (sólo se permitía sacar de Alemania diez marcos por persona).

Los pasajeros del último viaje tenían sus visados chilenos y sus autorizaciones para emigrar; habían, pues, cortado los puentes con Europa. De hecho, muchos se encontraban ya embarcados en la nave Sudamericana.

Pero el estallido de la guerra significaba dos cosas: presión para sustituir a los pasajeros judíos por otros chilenos, de un lado, y del otro, que si aquéllos perdían el viaje, no le hallarían reemplazo... deberían regresar a Alemania y demás países que el nazismo dominaba.

Por fortuna, el capitán chileno se mostró a la

altura de las circunstancias, rechazó terminantemente desembarcar a naide, adquirió colchones en el comercio de Hamburgo, y zarpó con su buque repleto, como dice el texto.

Durante la travesía, los judíos celebraban sus fiestas religiosas en medio de la comprensión y el respeto de los demás pasajeros.

La conducta del capitán y tripulantes de la Sudamericana, nunca fue olvidada por sus pasajeros judíos. En 1988, se celebró el cincuentenario de la formación de la colonia judío-alemana en Chile. Con la asesoría de Mario Krcutberger, la Sociedad Cultural Israelita filmó un documental sobre el último viaje de la Sudamericana, en que aparece destacada esa conducta.

<sup>39</sup>Alard, *op. cit.*, pág. 115.

<sup>40</sup>Tobías Barros, *recogerlo los pesos*, págs. 403-404. La nave y su tripulación se hallaban aseguradas. Las familias de los muertos recibieron por este concepto 1.720.000 pesos, equivalentes a unos US\$ 55.000 de la época, al cambio oficial.

<sup>41</sup>Grez, licenciado en Derecho, había sido gerente de la firma Kenrick—importadora, exportadora y naviera— y después se dedicó a los negocios. Vial Infante e Izquierdo eran agricultores; el primero, además, ingeniero, participaba en actividades de construcción, textiles, etc. Salinas fue también ingeniero, y socio de la firma Salinas y Fabres, que importaba maquinaria agrícola, camiones y automóviles, y realizó grandes obras civiles. Todos, adicionalmente y durante diversos períodos hasta los años 70, serían directores de la Sudamericana, y Vial Infante y Salinas, presidentes de la sociedad.

<sup>42</sup>Carlos A. Vial, *Mis pesos*, pág. 69.

<sup>43</sup>*Id.*, págs. 57-58.

<sup>44</sup>*Id.*, pág. 76.

<sup>45</sup>En convoy, las rápidas motoraves danesas podían hacer dieciséis viajes al año, y los lentos barcos arrendados a los norteamericanos... los mismos dieciséis.

<sup>46</sup>Las cuatro naves C2, más el *Mutúe* (cuarto de su nombre), de 3.854 toneladas—adquirido en 1948 a la Compañía Chilena de Nave-

gación Interocéánica— importaron US\$ 8.250.000, es decir, muy poca más que lo reportado por el negocio, en definitiva, por el negocio de las tres motonaves danesas.

<sup>67</sup>Tomamos el año 38 como punto de partida, y no el 39, porque éste arrojó utilidades anormalmente bajas. Las de 1938 fueron las más altas desde la reorganización que sufrió el capital social, simultánea con la gran pérdida de 1932. Las utilidades de 1945 resultaron muy altas, pero no excepcionales: en 1944 y 1943 habían sido superiores.

## CAPÍTULO QUINTO

<sup>68</sup>Vial, op. cit., págs. 85-114.

<sup>69</sup>Germán Urzúa y Asamaría García, *Diagnóstico de la burocracia chilena (1818-1968)*, pág. 79.

<sup>70</sup>Respectivamente la Gulf & South Atlantic Harvaria Steamship Conference, y la West Coast of Italy, Sicily and Adriatic Ports/North Atlantic Range Conference.

<sup>71</sup>*Recopilación de Leyes por orden Numérico*, Tomo XLIV, págs. 176 y ss.

<sup>72</sup>Desde 1964, los balances de la empresa aparecen ya en la nueva moneda creada por la Presidencia Alessandri, el escudo, equivalente a mil antiguos pesos.

<sup>73</sup>La llegada de la Sudamericana al Golfo, causó la fusión de las empresas estadounidenses que lo servían —la misma Grace y Lykes Bros—, origen de la Gulf and South America Steamship Co.

<sup>74</sup>Alard, op. cit., pág. 243.

<sup>75</sup>Actas de Consejo Directivo (Directorio), 18 de febrero de 1972.

<sup>76</sup>Id., 19 de julio de 1972.

<sup>77</sup>Computando, para llegar a esta cifra, la obligación de los armadores extranjeros en orden a pagar con dólares ciertos servicios fiscales prestados aquí.

<sup>78</sup>Actas... 13 de junio de 1973. El destacado es nuestro.

<sup>79</sup>Actas... 15 de enero de 1971. El destacado es nuestro.

<sup>80</sup>Actas... 21 de marzo de 1973.

<sup>81</sup>Actas... 14 de diciembre de 1971 y 7 de enero de 1972.

<sup>82</sup>Actas... 17 de octubre de 1972.

<sup>83</sup>Id. Vial, op. cit., pág. 175.

## EPILOGO

<sup>84</sup>A contar de esa fecha, el precio del petróleo se estabilizó relativamente, aunque siempre puntuado por altas corras y subidas, v. gr., la que originó la Guerra del Golfo.

<sup>85</sup>Contraloría General de la República, *Recopilación de Decretos Leyes dictados por la Junta de Gobierno constituida el 11 de septiembre de 1973, que asumió el mando supremo de la nación*, Tomo 76, págs. 241 y ss.

<sup>86</sup>Contraloría General de la República, *Recopilación de Leyes y Reglamentos*, Tomo 85, págs. 170 y ss.

<sup>87</sup>Extra. Junta de Gobierno, Ley 18.464, transcripción y antecedentes (historia de la ley), Tomo 226-6, folios 1589-1610.



## BIBLIOGRAFÍA



*Actas de Directorio (Consejo Directivo) de la Compañía Sudamericana de Vapores* (inéditas).

*Actas de las Comisiones Legislativas de la Junta de Gobierno*, 1985 (inéditas)

Jorge Allard. *100 años de la Compañía Sudamericana de Vapores. 1872-1972*. Santiago, 1972.

Ricardo Angüta. *Leyes promulgadas en Chile*. 5 volúmenes. Santiago, 1912-1918.

Asociación Nacional de Armadores. *Valparaíso y los armadores chilenos*. Valparaíso, 1989.

Manuel Baquedano. *Diario de viaje de Valparaíso a Panamá*, 1880 (inédito, propiedad de la Compañía Sudamericana de Vapores)

Tobías Barros. *Recogiendo los pasos*. Santiago, 1968.

Gonzalo Bulnes. *Guerra del Pacífico*. Tres volúmenes. Santiago, 1955.

Cámara de Diputados. *Sesiones de la...*

Cámara de Senadores. *Documentos relativos a la Marina Mercante Nacional*. Santiago, 1915. Ver además "Senadores".

Consejo de Defensa del Estado. *Memoria de 1898*. Santiago, 1899.

Contraloría General de la República.

—*Recopilación de Leyes por Orden Numérico*. Tomos XXIX y XLIV.

—*Recopilación de Decretos Leyes dictados por la Junta de Gobierno constituida el 11 de septiembre de 1973, que asumió el mando supremo de la Nación*. Tomos 62 y 76.

—*Recopilación de Leyes y Reglamentos*. Tomo 85.

Antonia Echenique y Concepción Rodríguez. *Historia de la Compañía de Acero del Pacífico*. S.A. Santiago, 1990.

Agustín Edwards. *Apuntes biográficos de don Federico Santa María y breve noticia de la Fundación que lleva su nombre*. Valparaíso, 1931.

Enrique Eguiguren y Manuel Grez. *La Marina Mercante y su importancia en la economía nacional*. Santiago, 1946.

Alejandro Escobar. *Inquietudes populares y obreras a comienzos del siglo* (en revista Occidente, N° 120)

Jaime Eyzaguirre. *Archivo Epistolar de la Familia Eyzaguirre. 1747-1854*. Buenos Aires, 1960.

Joaquín Fernandois. *Abismo y cimentó. Gustavo Ross y las relaciones entre Chile y Estados Unidos, 1832-1938*. Santiago, 1997.

Anamaria García. Ver Germán Urzúa.

Éduardo González. *La Marina Mercante en el IV Centenario de Valparaíso, 1536/1936-1937*. Valparaíso, 1936.

Manuel Grez. Ver Enrique Eguiguren.

Daniel Mattner. *Estudio de Política Comercial Chilena e Historia Económica Nacional*. Dos volúmenes. Santiago, 1923.

Memorias de la Compañía Sudamericana de Vapores.

Luis Montt. *Recuerdos de familia*. Santiago, 1943.

Noventa años en Chile [de la P.S.N.C.]. *El relato del establecimiento de la navegación por vapor en el Pacífico*. Valparaíso, 1930.

Diego Portales. *Epistolario*. Tres volúmenes. Santiago, 1937.

Jaime Puig y Verduguer. *Recuerdos del bloqueo de Iquique*. Guayaquil, 1910.

Revista de la Liga Marítima de Chile.

Concepción Rodríguez. Ver Antonia Echenique.



Senado. Sesiones del...

Sergio Sepúlveda. *El trigo chileno en el mercado mundial*. Santiago, 1959.

Ramón Subercaseaux. *Recuerdos de 80 años...* Dos volúmenes. Santiago, 1936.

Luis Uribe. *Nuestra Marina Mercante. Reseña histórica 1810-1904*. Valparaíso, 1904.

Germán Urzúa y Anamaria García. *Diagnóstico de la burocracia chilena. (1818-1969)*. Santiago, 1971.

Juan Eduardo Vargas, José Tomás Ramos Font. *Una fortuna chilena del siglo XIX*. Santiago, 1988.

Claudio Véliz. *Historia de la Marina Mercante de Chile*. Santiago, 1961.

Carlos Vial E. *Mis pasos* (inédito)

Sergio Villalobos. *Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile. 1700-1811*. Buenos Aires, 1965.

Juana Vodnizza. *La Marina Mercante Nacional*. Santiago, 1950.

Arthur C. Wardle. *El vapor conquista el Pacífico. Anales de las hazañas marítimas. 1840-1940*. Valparaíso, 1940.







