

**LA POLITICA OCEANICA NACIONAL
DURANTE EL DECENIO DEL PRESIDENTE
DON MANUEL MONTT. (1851-1861)***

Hernán Ferrer Fouga

1.- El Pensamiento Oceánico Político del Padre de la Patria ilumina a sus sucesores

Quiso el destino que fuesen los Presidentes de la República don Manuel Bulnes y don Manuel Montt quienes, durante su mandatos interpretaran con sus realizaciones gran parte del testamento histórico que el Libertador don Bernardo O'Higgins Riquelme legara en sus declaraciones, reflexiones y proyectos oceanopolíticos a la Nación toda. El primero de estos hitos, durante el gobierno de Bulnes, es la ocupación del estrecho de Magallanes (21 de septiembre de 1843); más tarde, en los últimos años de ese mandato, se toman las resoluciones necesarios para poner en marcha al segundo, representado por la construcción en el puerto de Valparaíso de los grandes "Almacenes Fiscales de Depósito Aduanero", iniciativa que fue consumada por su sucesor, conjuntamente con otras también orientadas a afianzar el desarrollo de los intereses marítimos en el Chile de la época, las que luego serán examinadas.

Texto de la exposición efectuada en la primera sesión pública de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, efectuada el 19 de febrero de 1994, en el Salón de Eventos de la Armada, en Valparaíso, bajo el título de "Análisis sobre la Política Oceánica Nacional durante el Decenio del Presidente don Manuel Montt. (1851-1861). Un examen Conclusivo y Actualizada".

N. de la D.: A expresa solicitud del autor, se deja constancia de la siguiente dedicatoria: "En recuerdo de mi tatarabuelo don Lorenzo Guzmán y Briceño Ministro-Director de la Aduana de Valparaíso, durante dicho decisivo período en beneficio del desarrollo marítimo del país, oportuna en que fueron construidos y puestos en servicio los grandes almacenes bajo su gestión".

En efecto, la voz de O'Higgins, de hacer uso de la posición geomarítima del país para proyectar por nuestro intermedio hacia la cuenca del Pacífico los intereses europeos involucrados en el tráfico marítimo interoceánico, para que la nación construyera sobre dicha plataforma su desarrollo oceánico, fue escuchada y se autorizó al gobierno para invertir hasta \$ 500.000 en la construcción de los almacenes de aduana y del muelle inmediato a ellos.¹

De ahí que, esta magna obra, la más importante de toda hispanoamérica en aquel entonces y dentro de su cometido, fuese concebida por las autoridades de la época con la finalidad de convertir a Valparaíso, y por ende a Chile, en la llave del mercado comercial antes dicho, incluido el de la costa atlántica de los EE.UU. de N.A., toda vez que la totalidad de este tráfico estaba obligado a transitar por los pasos australes nacionales, tanto el de propulsión mecánica por el estrecho de magallanes como el impulsado a vela por el cabo de Hornos, los cuales, en ambos casos, se veían obligados a repostar en Valparaíso por razones de autonomía.

Esta idea se fundamentó así en la doble conveniencia de satisfacer el tráfico exterior del país y también, de atraer el comercio extranjero a fin de que hiciera uso de nuestro primer puerto para almacenar mercaderías propias del comercio exterior u otras en tránsito hacia terceros países, o bien para el aprovisionamiento o las reparaciones de los barcos.

Sobre el particular, el 15 de septiembre de 1848 y según disposiciones presidenciales, el Ministro de Hacienda de aquel período don Alejandro Vial, expuso:

¹ Encina, Francisco Antonio: "Historia de Chile", Tomo 26 p. 54, Editorial Ercilla, Santiago 1984. Lo anterior según ley del 12 de noviembre de 1846.

"La obra de los nuevos Almacenes Fiscales, cuya utilidad se ha reconocido desde hace tanto tiempo atrás, se ha comenzado por fin y se prosigue con empeño. El plano adaptado se ha hecho en Londres por un ingeniero de reputación europea y para asegurar la economía en el trabajo y la pureza en el manejo de los fondos se ha declarado que los almacenes deben levantarse con arreglo a lo que la Ordenanza Naval dispone para la construcción de los buques de guerra".²

Tiempo mas tarde su sucesor, Sr. García Reyes, informaba ante el Congreso Nacional, al dar lectura a la memoria de Hacienda, lo que sigue:

"Esta iniciativa tiene por objeto establecer no tanto una Oficina de Almacenes Fiscales, sino un grande y vasto edificio de "Almacenes Francos"³. Con el referido propósito modificó los planos iniciales de los almacenes, a fin de circunscribirlos dentro de un perímetro que hiciera posible que sus calles quedaran cerradas. Su finalidad era que las casas comerciales de Valparaíso los arrendaran en parte, para que pudiesen depositar ahí sus mercaderías de exportación e importación, según sus propias necesidades. No obstante con posterioridad, dicho depósito se fue haciendo de orden más general, al autorizarse almacenes en tránsito entre particulares y bajo la tuición de la Aduana.

Otra de las decisiones que debió adoptar el Presidente Bulnes fue la de designar entre las autoridades de servicio público más idóneas, al Ministro-Director que se hiciera cargo de su gestión, pues a pesar de la competencia que habían demostrado nuestras aduanas, todavía requerían perfeccionar su control y sus métodos contables según

² *En memoria de Hacienda", de 1849.*

³ *Ibidem.*

experiencias habidas anteriormente en la Aduana de Valparaíso; además también se preveía, y con razón, un inusitado incremento del tráfico.

Dicha responsabilidad recayó en don Lorenzo Guzmán y Briceño, quien había iniciado su carrera funcionaria al servicio de la administración del Estado, con el nacimiento mismo de la República, al haber sido nombrado por el propio Director Supremo de la Nación don Bernardo O'Higgins, con la aprobación del Senado⁴, miembro del Tribunal Mayor de Cuentas. Transcurridos los años y luego de ocupar importantes puestos en la Contaduría Mayor y en el Ministerio de Hacienda y desempeñándose ya a cargo de la "Comisión Nacional de Cuentas", le fue comunicada, dialogadamente, su designación por el propio0 Presidente de la República, agregando este las connotaciones marítimas ya comentadas.

El Ministro Guzmán desempeñó sus importantes funciones desde el 18 de febrero de 1850 hasta el 29 de enero de 1858, habiéndole correspondido, durante el prolongado ejercicio de su cargo, inaugurar y asumir la operación plena, no únicamente de los grandes "Almacenes Fiscales de Valparaíso" en hileras diferenciadas, entre los años 1853 y 1857, sino del edificio de las oficinas de Aduanas ubicado en la Plaza Aduana (actual plaza Wheelwright) y que aún presta importantes servicios, 140 años después de su construcción.

Fue de este modo, entonces, cómo esta fundamental pieza del ajedrez oceanopolítico de la época se puso en movimiento, directamente vinculada, además, al desarrollo de nuestros intereses marítimos y en íntima relación con la necesidad que le asistía al país de asegurar tanto el uso del estrecho de Magallanes par su comunicación con Europa

⁴ Ref. Archivo O'Higgins, según Decreto Presidencial del 8 de Junio de 1820.

como su auge dentro de la propia Cuenca, cuya dinámica será descrita a continuación, por constituir un jalón clave dentro del desarrollo oceánico de la República y por ser tales conceptos tan válidos hoy como ayer.

2. Una visión espacial sobre el contexto económico de la época y su relación con el tráfico marítimo

Terminada algunas décadas antes de la guerra de la Independencia y luego la de la Confederación Peruano-Boliviana, el país se había orientado a fortalecer el poder nacional sobre la base del fomento del comercio y la navegación, binomio inseparable en su íntima relación con el incremento de nuestras relaciones y del tráfico mercantil con la mayor parte de la comunidad internacional de aquel entonces; en tal medida, el puerto de Valparaíso comenzó a surgir hasta llegar a rivalizar con el Callao y luego sobrepasarlo, una vez que los grandes "Almacenes Francos de Aduana" entraron en servicio, aunque parcialmente, a partir del año 1853.

Para dichos efectos se fijó una Política de Estado, cuyos lineamientos básicos correspondieron a los siguientes:⁵

- Incrementar nuestras relaciones con todas aquellas naciones que favorecieran nuestro comercio exterior.
- Estrechar las relaciones comerciales con Brasil y Perú por representar los mercados adicionales más favorables para colocar nuestros excedentes agrícolas.
- Intensificar la explotación de plata, cobre y salitre.
- Eliminar los gravámenes que pesaban sobre nuestra agricultura.

⁵ *En memorias de RREE. y de Hacienda, de la época.*

- Mantener la deuda externa dentro de niveles manejables y de acuerdo con nuestra capacidad de amortización.
- No acumular déficit en el presupuesto nacional, además de financiar los costos de la administración.
- Fomentar la enseñanza industrial.
- Suprimir el diezmo.
- Desarrollar un plan para mejorar nuestros caminos, en particular aquellos que unían los centros de producción del interior con los puertos y que servían a nuestro tráfico de exportación.
- Mejorar los servicios y reglamentos de aduana.
- Promulgar el Código Civil de Bello (cuyo artículo 593 aseguró un mar territorial de una legua y una zona adyacente de 4 leguas, y su artículo 611 la pesca a los chilenos).
- Fomentar la navegación marítima y fluvial, más la habilitación de nuevos puertos para ser empleados en la movilización de nuestras exportaciones.
- Iniciar la construcción de los ferrocarriles entre Valparaíso y Santiago y de Santiago al Sur, más aquellos otros privados de vinculación minera.
- Efectuar el levantamiento a nivel nacional de una carta catastral.
- Organizar una oficina de estadísticas en beneficio de la industria, del comercio y de la sociedad y adoptar el sistema métrico decimal.

- Consolidar la ocupación de las regiones norte, sur y austral del territorio nacional, en relación respectivamente a nuestro límite septentrional al norte de Mejillones y el meridional-continental en el cabo de Hornos. En relación a la Confederación Argentina firmar un Tratado de Límites, Comercio y Navegación que permitiera zanjar amistosamente nuestras diferencias soberanas sobre la Patagonia oriental y nuestros derechos al litoral atlántico, sobre la base del principio del "Uti Possidetis" al año 1810.

Al implementarse dichas políticas y ya en el Gobierno de Montt, las bases de la riqueza y capacidad exportadora nacional descansaban en sus minerales de oro, de plata y de cobre, en particular los primeros que, ubicados en Copiapó y Coquimbo, parecían inagotables.

Se sumaban a lo anterior los altos réditos que producía nuestra actividad exportadora agrícola, siendo Chile internacionalmente considerado, en aquel entonces, un importante país agrario, ya que, fuera de autoabastecerse, proveía a sus vecinos y a otras naciones de la cuenca del Pacífico, entre éstos California, Polinesia y Australia, en el rubro de cereales y cecinas.

Ahora, en cuanto a las comunicaciones con el extranjero, es del caso destacar la línea a Europa con barcos a vapor pertenecientes a la "Pacific Steam Navigation Company", según concesión a Weelwright, la que, equivocadamente, no fue renovada cuando ésta expiró el 15 de octubre de 1850, en la creencia que varias compañías europeas la cubrían, lo cual no ocurrió y fue necesario

reanudarla tiempo después⁶, como también subvencionar, según contrato, a las compañías nacionales que se comprometieron a cubrir la navegación con vapores dentro del litoral⁷.

En cuanto al tráfico mayor éste era significativo y se sostenía con barcos veleros de diferentes tonelajes y aparejos, de acuerdo al siguiente detalle:

Movimiento de buques mercantes, anualmente, en los años que se indica:

	1954		1955	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
Entrada	2.526	752.347	2.757	841.842
Salida	2.461	729.832	2.681	820.024
Suma	4.987	1.482.179	5.438	1.661.866

⁶ *Op. cit (1) pp. 51-52. Lo anterior obligó además a concederle a la P.S.N.C. una subvención de \$ 60.000 anuales, según ley de 22 de octubre de 1853, (Mensaje Presidencial de 1854), cuyas antecedentes se encuentran en correspondencia preliminar sostenida entre el Ministro Antonio Varas y el Almirante Blanco Encalada.*

⁷ *Op. cit. (1) pp. 51-52. Según ley del 09 de enero de 1851, se autorizó el tráfico de cabotaje a las naves a vapor extranjeras y, por leyes del 9 y 10 de enero siguientes, se subvencionó a los nacionales hasta por una suma de \$ 35.000 anuales. Dicha concesión fue ganada por Simpson y Cía., la cual cubrió el tráfico hasta Ancud con un vapor de 200 toneladas, el Arouco.*

**Movimiento de buques de guerra, anualmente, tanto
extranjeros como nacionales:**

	1854		1855	
	Buques	Cañones	Buques	Cañones
Entrada	81	1298	87	1478
Salida	82	1251	73	1067

De lo expuesto es posible determinar el constante incremento de este intercambio, gracias al aumento incesante de nuestro comercio exterior, representado por una tasa anual de 225 buques con 89.843 toneladas.

Su diferenciación de acuerdo a nacionalidades, permite ilustrar a su vez la distribución aproximada de nuestro tráfico exterior según ordenamiento por países, correspondiente al primer semestre de 1855.⁸

Estado del Pabellón	Entrada		Salida	
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Nacionales	811	182.301	788	179.054
Ingleses	278	127.633	287	131.530
Franceses	25	10.552	20	9.001
Alemanes	29	7.074	28	7.034
Prusianos	2	642		4.298
Belgas	4	2.094	5	2.477
Dinamarqueses	11	2.831	9	1.825

⁸ En "Memoria de Hacienda", de 1856.

Holandeses	9	3.902	10	4.081
Suecos o Noruegos	4	229		6.908
Sardos o Italianos	6	1.818	5	1.509
Españoles	2	639		1 208
Norteamericanos	110	54.905	105	51.651
Polinesios	2	291		2 291
Granadinos	-	-		1 44
Mejicanos	2	285		- -
Ecuatorianos	3	461		1 93
Argentinos	-	-		1 318
Peruanos	28	6.336	34	7.557

De lo señalado se concluye que nuestros mayores intereses marítimos se encontraban vinculados en la época, por lejos, a Inglaterra y a la Unión Americana (E.U.A.) y en segundo término a Francia y Alemania; en el plano regional, Perú ocupaba el primer lugar. Al mismo tiempo es del caso consignar el movimiento de la Marina Mercante Nacional, debiendo considerarse que esta última cubría tanto el servicio exterior como el cabotaje.

No obstante, la inauguración del "ferrocarril del istmo de Panamá" el 5 de enero de 1855, abrió una nueva línea de navegación hacia Europa y la Costa Este de los E.U.A., en detrimento del tráfico por el estrecho de Magallanes y el de la ruta terrestre-marítima vía Buenos Aires. En dicho contexto la competencia pudo mantenerse, en particular debido al bajo costo de los fletes de los buques de vela, situación que sólo 60 años más tarde, se inclinaría en definitiva a favor de la vía por Panamá ante la apertura del canal homónimo.

La administración Montt comprendiendo en forma meridiana que la capacidad de competencia de nuestras exportaciones radicaba, no sólo en el transporte de ultramar

sino en el transporte interno,⁹ y que las provincias de Colchagua, Talca y Maule representaban la zona corazón de nuestra manifiesta riqueza agrícola, puso en marcha toda una política para facilitar la salida al océano de nuestras exportaciones y por primera vez se pensó en unir la laguna del Llico con el mar e incluso en canalizar el río Maule y construir el puerto de Constitución.¹⁰

Se construyeron con la misma intención numerosos caminos a saber:

- de Tomé a Chillán
- de La Higuera a Totoralillo
- de Illapel a Pichidegua
- de Valdivia a Osorno
- de Talca a Perales
- de La Serena a Andacollo
- de Rancagua a Parral
- de San Felipe a Llay-Llay

Del mismo modo se construyen los puentes sobre los ríos Cachapoal, Aconcagua, Cauquénés, Pudahuel, Choapa, Puangue y Melipulli, a cargo del ingeniero francés A. Charme.

Fue en dicho contexto general que la administración Montt-Varas aplicó toda una política de Estado, estableciendo las bases sobre las cuales se construiría decenios después, el Chile moderno, de acuerdo a un

⁹ *Op. cit. (1) p. 52. Agrega que esta preocupación era conocida en Chile porque databa desde fines de la Colonia.*

¹⁰ *Según mensaje Presidencial del 1 de junio de 1855, los altos réditos de transporte obtenidos en Europa, gracias a la navegación fluvial habían alentado estas iniciativas que no eran practicables en Chile por razones geomorfológicas, aunque luego se exploraría para estos efectos todo nuestro sistema orográfico más hacia el sur. Anteriormente se había presentado un peregrino y absurdo proyecto de construir un canal fluvial para unir Santiago con Valparaíso, provisto de 210 esclusas, fuera de todo sentido de la realidad.*

accionar que empleaba como instrumento impulsor un incesante incremento de nuestro comercio exterior.

Por dicha razón y ya en el año 1851 el Ministro Urmeneta advertía:¹¹

"El aumento progresivo de nuestras rentas es tal, que difícilmente se habrá notado igual en otros países. La expectativa del porvenir es bien lisonjera desde que puede asegurarse que ese aumento no está sujeto a vicisitudes sino que pende de causas que en adelante no dejarán de producir iguales resultados".

Al término de la administración Montt, su Ministro del ramo aseguraba que el porvenir de la Hacienda pública parecía asegurado definitivamente, toda vez que podríamos disponer de fuentes más copiosas de ingresos,¹² aunque para financiar la construcción del ferrocarril de Valparaíso a Santiago, más la vía al sur, se había debido negociar en Londres un empréstito de \$ 7.764.060 a fines de 1858.

Por último es del caso reproducir el siguiente cuadro de nuestro comercio exterior en aquel momento, dado que este diferenciada debidamente el sentido y vías de dicho tráfico. Cifras indicadas en pesos:¹³

¹¹ En "*Memoria de Hacienda*", de 1852.

¹² Se refiere a la memoria presentada por el Ministro del ramo, don Jovino Novoa, el 14 de julio de 1860.

¹³ Según "*Memoria de Hacienda*", al año 1861.

A Ñ O 1 8 6 0

Movimiento

- 1.- Exportaciones nacionales y naturalizadas. \$ 25.451.179
- 2.- Importaciones, incluida aquella en tránsito. \$ 26.764.149
- 3.- Cabotaje \$ 17.393.652

Ahora en cuanto al tráfico en tránsito cabe agregar:

- 1.- Reexportación por mar de mercadería extranjeras para el extranjero. \$ 3.784.319
- 2.- Exportación por cordillera de mercaderías extranjeras para la Confederación Argentina. \$ 1.484.176

3.- Las disposiciones Aduaneras

Según ley del 26 de diciembre de 1850, se reestructuró el Servicio de Aduanas y luego, el 8 de marzo de 1851, se dictó un "Reglamento de Puertos, Internación y Exportación de Mercaderías", el cual razonaba sobre la base de aumentar el arancel a nuestras importaciones de un 20 a un 25% y en aplicar una escala progresiva de desgravamen a la exportación de los minerales y metales nacionales. Meses más tarde, el 23 de agosto, entró en vigencia la "Ordenanza de Aduanas" la cual reiteró la mencionada política tarifaria. Sin embargo, al año siguiente, según ley del 20 de octubre, se dispuso suspender la aplicación de la escala de aranceles decrecientes a nuestras exportaciones de plata piña y cobre en barras, medida que sí bien incrementaba los ingresos fiscales en esta glosa, disminuía el interés de la mediana y pequeña minería por exportar, en especial en cuanto al cobre, además que la limitación de Fundiciones obligaba a embarcar materia prima en bruto con los siguientes resultados.¹⁴

¹⁴ "Memoria de Hacienda", 1861.

1860, Exportaciones de Cobre

1.- Fundido en barras	789.360 quintales
2.- En mineral	1.319.571 quintales
Total	2.108.931

En consecuencia se producía en contra del exportador nacional un gasto adicional en fletes de tierra y piedras correspondiente a 60.000 toneladas anuales, cuyo valor, al ser de \$ 20 por dicha unidad de peso, alcanzaba en el período la suma de \$ 1.250.000, circunstancia que ya aconsejaba desarrollar su fundición total en el país.

Por otra parte en relación al tráfico transandino, éste era transportado entre Valparaíso, Santiago y Mendoza por unas 20.000 mulas, tanto el de orden bilateral como aquel en tránsito para su reexportación a terceros países, el cual también dio lugar, aun ante la existencia del Tratado de 1856, a que parte de las mercaderías argentinas a su paso por Chile fuesen introducidas de contrabando y vendidas en nuestro mercado interno, a pesar de la aplicación de sellos de plomo que garantizaban la inviolabilidad de los bultos.

Otra iniciativa que fue planteada como asunto nacional durante el referido período fue la construcción, tanto en Santiago como en Talca, de depósitos aduaneros regidos por las mismas leyes que se aplican a los de Valparaíso; sin embargo esta idea no prosperó.

4.- Los nuevos Almacenes Fiscales de Valparaíso

Su construcción fue promovida por el gobierno anterior de Bulnes, el cual al margen de considerar la expropiación por compra de las casas y sitios existentes entre los almacenes del Arsenal colonial y el Castillo de San Antonio, vino en considerar la construcción de un malecón

al término de la explanada a construir, demoliendo parte del cerro del Arsenal (actual cerro Artillería), a fin de facilitar la descarga de los buques.

Si bien finalmente fue posible consolidar un gran terraplén, sobre el cual se inició la construcción de la obra, el puerto de Valparaíso como tal, debió perder sus mejores fondeaderos, por encontrarse estos ubicados en su cuadrante sur occidental, correspondiente al sector más abrigado,¹⁵ trabajos que fueron los precursores de sus actuales sitios 4,5 y 6 en cuanto a su futura extensión artificial.

Resuelta entonces su construcción, en junio de 1853 se entregó a la Aduana la primera fila de edificios, compuesta de 88 almacenes; la segunda hilera se entregó al año siguiente y la tercera en 1857, totalizando 246 almacenes, con un costo final de \$ 1.200.000.

Al respecto las Memorias de Hacienda de aquel entonces decían, según extracto:

"El pensamiento de hacer de Valparaíso una gran factoría donde concurren los frutos del Atlántico y del Pacífico para cambiarse unos y otros y se establezca el nudo de las negociaciones que se verifiquen entre los puertos de ambos océanos, es sin duda un gran pensamiento en cuya realización conviene trabajar sin descanso. No sólo debe esperarse de este gran depósito la formación de un poderoso foco de actividad comercial que despierte la animación de la industria en toda la República y del cual irradian en todas sus partes el bienestar y la ilustración que se establecen en los grandes centros de riqueza, sino que, "a la existencia de ese depósito está librada en gran parte la prosperidad de la República".¹⁶

¹⁵ *Estos surgideros fueron empleados desde los primeros tiempos de la Colonia hasta la construcción de dichas obras, a partir del año 1850.*

¹⁶ *"Memoria de Hacienda", 1850, pp. 519-520.*

"Por consiguiente nos conviene acumular a toda costa los frutos propios de otras latitudes para dar con ellos mayores facilidades y estímulo a las negociaciones que se dirijan directamente al país. El depósito encierra un tesoro inmenso de esperanzas para el porvenir económico de la República" etc. "para el depósito franco de las mercaderías que vengan del Atlántico y del Pacífico a cambiarse en Valparaíso" etc.

Ya en 1860 la Aduana de Valparaíso ocupaba, con el depósito de mercaderías en tránsito, 358 almacenes, de los cuales 111 eran arrendados a particulares por el canon anual de \$ 34.736, depositándose los combustibles fuera del recinto y la pólvora en el alto del puerto.¹⁷

5.- La Marina Mercante Nacional

El Tráfico Marítimo

Con el propósito de incrementar su participación en el transporte de nuestro comercio exterior, desde hacía algunas décadas se habían dictado las leyes del 8 de enero y del 7 de agosto de 1834 sobre "Importaciones y Derechos de Puerto", las cuales consideraban una rebaja en los aranceles de toda importación transportada por buques chilenos, aparte de exceptuarse a éstos del derecho de tonelada que debían cancelar las naves extranjeras.

No obstante y a pesar que la mencionada modalidad había sido aplicada siguiéndose la usanza inglesa, esto es, en beneficio de las naves bajo pabellón nacional, ésta fue abolida por ley del 16 de julio de 1850, a fin de establecer la igualdad de trato entre los barcos extranjeros y chilenos que aplicaran el principio de reciprocidad, pero no en cuanto a

¹⁷ Según "Memoria de Hacienda" de 1861, pp. 399-400.

las naves de terceros países que no respetaran dichas condiciones.

A continuación es del caso entrar a conocer cual era el elenco total de nuestra Marina Mercante en aquel entonces: al inicio del decenio de Montt incluía 182 barcos y al término de su administración, en 1861, dicho inventario había subido a 267.¹⁸ Ahora, de la suma indicada, se empleaba unos 44 buques para atender el comercio exterior, total que se dividía a su vez en 40 unidades destinadas para atender el tráfico dentro de la cuenca del Pacífico y únicamente 4 de ellas para cubrir el servicio a Europa.^{19 20}

Como tendencia general, las potencias marítimas tendían a copar la capacidad de transporte disponible con el viejo Continente, porque ofrecían fletes más competitivos y líneas mejor establecidas, aparte de que no les afectaba haber aceptado el principio de reciprocidad.

De todos modos el gobierno había considerado correctamente que, el crecimiento del comercio exportador constituía el medio más adecuado para promover, por una parte, el desarrollo del país y, por la otra, armonizar los intereses de nuestros armadores ante la competencia implacable de sus pares europeos y norteamericanos, todo lo

¹⁸ *Op. cit. (1) p. 77. Además la flota de lanchas maulinas llegó a contar en 1859 con 124 faluchos y 18 botes tripulados por 808 lancheros, los cuales transportaban la harina de Talca y Maule vía Constitución hacia los lugares de consumo y embarque.*

¹⁹ *Según Memorias de Hacienda de la época, aunque en referencia a continuación se registran los datos dados por Encina en el lustro anterior.*

²⁰ *Op. cit. (1) p. 151. Esta última obra particulariza los datos siguientes correspondientes a 1856: elenco de buques, 265; tonelaje, 62.005 tons., distribuidos así: cabotaje, 166 con 35.007 tons.; costas del Pacífico oriental hasta California, 52 buques con 11.627 tons.; Asia, Australia y Polinesia, 18 buques con 4.525 tons.; Atlántico americano 3 buques con 1.141 tons.; Europa, 17 buques con 6.143 tons.; usa de puertos, 14 buques con 3.691 tons. En 1861, de los 267 barcos que componían el elenco, con 60.847 tons., 7 de ellos eran ya vapores.*

cual se corregía a través de disponer de un mayor volumen de carga a ser transportada.

A fin de tener una percepción lo más fidedigna posible del acontecer marítimo de aquel entonces, es del caso revisar sus antecedentes oficiales, los que indican, en lo grueso, las siguientes acciones adoptadas.²¹

1853.- Apertura del nuevo puerto de Melipulli dentro del golfo de Reloncaví, el que más tarde llevaría el nombre del primer mandatario:

- Revisión de las medias de policía a ser aplicadas en los puertos.

- Urgencia de reformar la Ley de Navegación anterior.²²

- La conveniencia de dictar reglamentos que determinaran el peso o cantidad de mercaderías que componen una tonelada.

1857.- Según Ley del 21 de junio de aquel año:

- Necesidad de proteger a la Marina Mercante Nacional en el extranjero y de liberarla, para ello, de toda traba burocrática inútil, además de abrirle más puertos para su tráfico y entregarle las tripulaciones que requería.

²¹ Según "Memorias de Marina", del decenio Montt.

²² Equívocadamente se cree a veces, que nuestra Ley de Navegación data del año 1878, en circunstancia que en la oportunidad mencionada únicamente fue actualizada, dado que el vapor tendía a imponerse definitivamente sobre la vela.

Bajo los móviles anteriores se dictó una ley que vino a facilitar la matrícula de buques en todos los puertos nacionales que correspondían a cabeceras de Gobernaciones Marítimas, además de autorizarse que los dos tercios de su tripulación estuviese compuesta por marineros extranjeros, por falta de tripulación nacional.

- Empleo oficial de las medidas métricas para determinar el arqueo fijado en toneladas.
- Medidas para establecer la señalización marítima mediante la construcción permanente y progresiva de faros y de la instalación de boyas.
- Uso de señales para la comunicación de buques entre sí.
- Establecimiento de oficinas públicas de enganche de tripulaciones y del mismo modo evitar que este servicio fuese otorgado por traficantes o especuladores.

1859.- Se reconoce que la Marina Mercante Nacional es algo más que un instrumento económico, al indicarse su gravitación como parte de lo que se denominaba "Fuerza Nacional" (Poder Nacional), haciéndose expresamente notar la necesidad de protegerla, a fin de evitar, a lo menos, su inferioridad ante los barcos extranjeros que le disputan el transporte marítimo, incluso el del cabotaje nacional.

Dicho informe agrega que las naves de otras banderas lograban costos más bajos de operación debido a que:

- No eran gravadas con el pago de patentes.
- No pagaban derecho de alcabala al cambiar de armador.
- Eran tripuladas según decisiones propias y no impuestas.
- Se regían en su navegación por las leyes que impartía el Estado del pabellón, las cuales eran más flexibles.

- Si disponían de propulsión mecánica, automática se encontraban facultadas para acceder libremente al tráfico de cabotaje.
- Si su propulsión era a vela, accedían del mismo modo, pero únicamente a los fletes de graneles de carbón o al embarque de cualquier mineral que fuese producido en yacimientos ubicados al norte de Valparaíso.

1860.- El Ministro de Marina vino en reiterar en aquel año la necesidad nacional de reservar exclusivamente el tráfico de cabotaje en beneficio de nuestra Marina Mercante.

1861.- El Gobierno desiste de su disposición del año anterior, antes citada, y vuelve a sustentar su antiguo principio sobre la no protección aunque, como asunto aparte, promulgó por ley²³ el "Reglamento Consular", el cual hizo posible defender los intereses del pabellón nacional conforme al derecho, por intermedio de los representantes oficiales de gobierno en puertos extranjeros en las situaciones que fuesen del caso.

Por último, y en cuanto a los puertos, la administración Montt fue fecunda en cuanto a su desarrollo a lo largo del litoral, como parte de su Política de Estado ya precisada. Al respecto en su Memoria de Gobierno al término de su período exponía.²⁴

²³ Ley del 28 de noviembre de 1860.

²⁴ En "Memoria de Hacienda", de 1861, pp. 401-402.

"Durante los últimos diez años se ha abierto al comercio dos puertos mayores, tres menores y siete habilitados, a saber:

Puertos mayores: Tomé y Talcahuano.

Puertos menores: Colcura, Lota y Coronel.

Puertos habilitados: Manso (1852); Melipulli (1854); Los Vilos (1857); Mejillones (1858); Guayacán (1858); Taltal (1858); Carrizal Bajo (1858)

Los anteriores se venían a sumar a los ya existentes, siendo mayores los de Caldera, Coquimbo, Valparaíso, Constitución, Valdivia y Ancud y menor sólo el de Huasco.

Por otra parte los habilitados por contar con su respectiva aduana comprendían todos los lugares desde donde se hacía comercio marítimo, a saber de norte a sur: Chañaral, Flamenco, Pan de Azúcar, Paposo, El Cobre, Tongoy, Totoralillo, Papudo, Pichidangui, San Antonio Viejo, San Antonio Nuevo, Llico, Tumán, Curanipe, Penco, Lirquén, Río Bueno, Lamenguape y Milagro.

En cuanto a la existencia de infraestructura portuaria los particulares habían construido muelles en casi todos los puertos, pero exclusivamente para el atraque de faluchos, los cuales eran empleados en la faena de carga y descarga mientras la nave permanecía al ancla en su surgidero.²⁵

Reparación y Construcción Naval

Valparaíso. Para estos efectos existía un dique flotante de propiedad de Nicolás Teighe el que carenaba y reparaba, conjuntamente con otros cuatro astilleros, unos 412 buques al año y ocupaban para ello unos 300 operarios²⁶

²⁵ *No obstante, hasta dicha época se continuaba con la costumbre colonial de efectuar el movimiento de mercaderías por las playas, aún en Valparaíso, sin riesgos en verano, pero con frecuentes pérdidas en invierno. Op. cit. en (1), p. 152.*

²⁶ *El dato corresponde al año 1853 y se desglosaba en: 108 fragatas, 103 barcos, 75 bergantines, 48 bergantines-goleta, 38 goletas y 12 vapores. Op. cit. en (1), p. 152.*

En cuanto a la construcción naval el Astillero Duprat era el mayor del país y en aquellos años construyó la corbeta *constitucion*, de 600 toneladas de desplazamiento, proyecto que significó la mayor empresa de este orden durante el siglo XIX.²⁷

Constitución: Existían ocho pequeños astilleros, los cuales construyeron, durante el segundo período del gobierno de Montt, una balandra, 7 goletas, 48 lanchas de mar de 12 toneladas (faluchos), 22 lanchas y 14 botes de río.

Talcahuano-San Vicente. Existía un astillero y un varadero, los cuales construyeron durante 1853 un vapor y repararon 107 buques.

Chiloé (Ancud, Puerto Montt y Quemchi). No existían varaderos artificiales, pero se empleaban los naturales de Tenglo, San Francisco y Quemchi, habiéndose construido un bergantín de 120 toneladas, tres goletas y numerosas lanchas de mar, además de carenar numerosos buques. Ocupaban 5 constructores navales y 451 carpinteros de ribera.

6. La Armada Nacional²⁸

Durante este decenio le cupo a la institución naval un trascendente papel, tanto en el plano externo como en el interno. En efecto, en el primer caso para salvaguardar nuestra frontera septentrional, delimitada oficialmente al norte de la bahía Mejillones, de las eventuales incursiones bolivianas desde Cobija y con ello dar seguridad a las explotaciones de guano y de salitre.

²⁷ Sólo al botarse el *Meteoro* a fines del siglo pasado, en los nuevos astilleros de Caleta Abarca, fue posible superar dicha iniciativa.

²⁸ *Op. cit.* (1) p. 66. Al término del gobierno de Montt, el escalafón de la Armada estaba compuesta por un Vicealmirante (B. Encalada), un Contraalmirante, 3 Capitanes de Navío, 5 Capitanes de Fragata, 6 Capitanes de Corbeta, 18 Tenientes, 18 Guardiamarinas y 20 Cadetes. Además se había iniciado la construcción de sus arsenales en Valparaíso.

Asimismo le correspondió a la corbeta *Esmeralda*, la reciente adquisición, oponerse a la presencia de naves de terceras banderas que pretendían cargar salitre en el litoral chileno con autorización boliviana y en esa forma fue apresada en 1857 la "Sportman" de matrícula de Boston E.U.A., en la pequeña bahía de Santa María, al norte de Antofagasta.

Paralelamente tanto en la Revolución de 1851 como en la de 1858 la Armada bloqueó los puertos del norte y sur de la República, como también transportó tropas, para hacer posible la movilidad del Ejército y así derrotar a los insurgentes.

En la primera de ellas la Armada ocupó Coquimbo y contribuyó al sitio de La Serena, ciudad que fue bombardeada con los cañones del *Cazador*, los cuales fueron montados sobre carruajes para dicho efecto.

El mismo *Cazador* efectuó durante el señalado año, 72 viajes de patrulla por el litoral y luego, en 1852, disparó sobre el tren de Caldera a Copiapó, inmovilizándolo y a continuación con su personal de desembarco rindió esta última plaza. En la referida ocasión el Presidente de la República, en su mensaje anual al Congreso (1852), expresó:

"Muy importantes servicios ha prestado la Marina Nacional en la crisis pasada, obligándola al Gobierno a atender puntos muy distantes, a cerrar los puertos de las provincias sublevadas para ahogar en su cuna la revolución. Sin el auxilio de la Marina se habría visto el Gobierno muy contrariado en sus planes. Para llenar esta necesidad de adquirió el vapor *Cazador* que dio una movilidad que ha tenido muy grande influencia en la pacificación del país".

El cruento motín de Cambiaso ocurrido en la Guarnición Militar de Punta Arenas el 17 de noviembre de 1851, no tuvo únicamente como consecuencia la muerte del

ilustre Gobernador de Magallanes, Capitán de Fragata don Benjamín Muñoz Gamero, sino además la captura y saqueo de partidas de oro y plata de dos buques de bandera extranjera; el primero, el bergantín inglés *Elisa Cornish*, cuyo capitán y el hijo de su armador fueron asesinados, y el segundo, la goleta estadounidense *Florida*, en la que iba embarcada, por el viaje, una Guarnición de Artillería de Marina chilena al mando del Capitán Avalos, y que, estando al ancla en buques de Punta Arenas, fue capturada por los amotinados, manteniendo prisionero a su capitán; posteriormente, los amotinados intentaron fugarse en la goleta *Florida* hacia Brasil, siendo apresados en la navegación por su Capitán Brown con ayuda del Capitán Avalos, regresando al puerto chileno de Ancud.

Durante estos hechos, había recalado en Punta Arenas el HMS *Virago*, sin percatarse del motín, y se dirigió luego al Pacífico. La *Florida* con Cambiaso prisionero, recaló en Ancud el 15 de febrero de 1852, donde se encontraba el *Virago*, y los buques de la Armada de Chile *Infatigable* y *Meteoro* que habían sido destacados urgentemente a esa región.²⁹

La participación de la Armada también fue decisiva para amargar la segunda revolución que acaudilló, a partir del 5 de enero de 1859, Pedro León Gallo en Copiapó.

Otros hechos causales se agregaron a los referidos conatos revolucionarios y que fueron doblemente trágicos, como fue el hundimiento del *Pizarro* al doblar el cabo de Hornos, en el verano de 1859. El *Cazador* naufragó también el 30 de enero de 1856 al chocar contra las rocas de Punta Carranza. De 501 tripulantes y pasajeros sólo se salvaron 43.³⁰

²⁹ En aquel entonces la Fuerza Naval inglesa, de estación en el Pacífico Sudeste, el Almirante Moresby.

³⁰ El *Pizarro*, luego de navegar en conjunto con el *Meteoro*, se separó y se perdió de vista, al sur del cabo de Hornos en marzo de 1859, con toda su tripulación. Su Comandante era el Capián de Corbeta don Francisco Hudson Cárdenas. El *Cazador* por su parte, dejó un saldo de 458 personas ahogadas; éstas

Otras actividades que desarrolló la Armada durante el período de Montt, correspondieron a:

- Funciones propias del Territorio Marítimo y de su administración, a través de las Gobernaciones y Capitanías de Puerto, en relación al tráfico mercante y la seguridad marítima.
- Exploración y levantamientos de ríos y su evaluación para ser navegados, según el caso.
- Observación y fijación de coordenadas geodésicas.
- Servicio del Remolcador del Maule para atender el puerto de Constitución.

Finalmente, al hacer entrega el Presidente Montt de su alta investidura, en 1861, la Lista Naval correspondía a la siguiente:

Nombre del Buque	Año y lugar de Construc.	Nº de cañones
Chile (fragata)	1840, Francia	Pontón carbonero
Maule	1847, Chile	2
Independencia	1849, Chile	2
Maipú	1850, Inglaterra	5
Esmeralda	1854, Inglaterra	20
Constitución (Corbeta)	1855, Chile	(En venta)

7. Epílogo

Ya en esta etapa conclusiva del presente ensayo, se hace necesario efectuar un análisis comparativo entre aquella época y la presente y así poder comprender que muchas de las preocupaciones, problemas e iniciativas vigentes en el

pasado, en diversos planos, si bien no son iguales por razones obvias, ante el progreso y desarrollo de la técnica, sí son muy similares a las actuales.

Lo anterior, a mi entender, es así porque la dependencia marítima de Chile, para subsistir y desenvolverse, constituye una objetividad inmutable, dada nuestra realidad geomarítima constante, que hace que sus condicionamientos prevalezcan a través de los decenios en el carácter de un factor rector, y es por ello que esta circunstancia debiera considerarse al fijar los lineamientos de nuestras propias políticas futuras de Estado.

Así, ante el contexto descrito se hace necesario, pues, agregar la validez permanente del argumento que considera que es únicamente la capacidad política y económica de un país, sirviendo a sus intereses marítimos, la que viene en producir las condiciones fundamentales para llegar a ser posible que Chile llegue a ser una potencia emergente bajo una raigambre marítimo-oceánica.

Del mismo modo es dable comprobar a través del análisis, en este caso el carácter polivalente de los intereses oceánicos, que se proyectan, por lo tanto, en planos muy diversos del quehacer nacional, según la capacidad que tuvo Chile en esa época decisiva de su historia, el poder desarrollar y defender los mencionados intereses que vino en concretar y que han sido ya descritos.

Conjuntamente con ello, amplió su capacidad de fomentar el comercio exterior, debido a que éste constituyó en aquel entonces la base de nuestra grandeza, al igual que ahora, y fortaleció el proceso en el cual el transporte marítimo representaba una parte inseparable del binomio de esta ecuación, cuyo despeje nos condujo y nos conducirá siempre, e inexorablemente, al éxito.

Sobre la base de las razones antes dichas se hace necesario exponer a continuación, en una breve síntesis, la proyección del análisis oceanopolítico³¹ entre aquel período y la actualidad, en función de las políticas oceánicas referidas a las siguientes categorizaciones de análisis, a saber:

- **Validez de los conceptos orientadores en el plano oceanopolítico**

Tanto el legado o'higiniano, sumado a la acción de sus sabios ajecutores los mandatarios Bulnes y Montt, constituyeron el motor que vino en dar forma a la plataforma sobre la cual, luego se construiría la superioridad de Chile en el siglo pasado. La Armada Nacional tanto en el ayer como en el presente, sumada a las organizaciones marítimas del país entregaron, y han continuado entregando a la Nación, todos los antecedentes y las evaluaciones necesarias sobre nuestra estrecha vinculación oceánica, no únicamente por mandato geográfico y por enseñanza de la historia, sino además por el efecto que producen las tendencias internacionales que fijan el acontecer mundial sobre los océanos y mares del orbe.

- **Las razones por las cuales Valparaíso y por ende Chile, perdió su preponderancia marítima en el siglo XIX**

La declinación de nuestro primer puerto en su calidad de emporio comercial del Pacífico, papel que había asumido en el siglo XIX no por casualidad, sino por las ilustradas e inteligentes políticas aplicadas en la mencionada época, y que ya han sido examinadas, se inició, "a contrario sensu" de lo que se cree, con anterioridad a la apertura del canal de Panamá en agosto de 1914.

³¹ *Martínez Busch, Jorge: "Política Oceánica Nacional". El autor analiza la política oceánica y muchos de sus conceptos han sido considerados en esta exposición.*

En efecto, su comercio y actividad naviera decayeron tan pronto los EE.UU. lograron construir en California una gran zona corazón, que vino en comerciar en su nombre directamente con el Lejano Oriente, sumada a la construcción, años antes, del ferrocarril que unió a la ciudad de Panamá con Colón.

Lo anterior significó una nueva red de tráfico sobre nuevas rutas que surcaban exclusivamente aguas del hemisferio norte. Y tal es así que, en 1861, cuatro compañías de vapores hacían la carrera entre Colón y Europa y entre Colón y la Costa Este de los EE.UU., fuera de siete compañías de veleros. De este lado del istmo, en aguas del Pacífico, operaba hacia California, Centroamérica y México la "Compañía Naviera de California" y hacia el Pacífico Sudeste, teniendo ahora a Chile como terminal, la P.S.N.C.

A lo anterior se sumó que en 1864 también Australia, además de la Polinesia, pasaron a depender, ya no en forma vital del tráfico en tránsito vía pasos australes chilenos y por ende de Valparaíso, además de aquel que en Chile se originaba, sino del comercio directo con Europa y los EE.UU. vía Panamá.

Fue así como, según cálculos de la época,³² Valparaíso, durante el gobierno del presidente José Joaquín Pérez (1861-1871), vino en perder la mitad y en seguida los dos tercios de su importancia en cuanto a su calidad de Imperio del Pacífico, a pesar del vértigo incesante de crecimiento que representaba la economía de Chile, basada en el desarrollo del comercio exterior y en la navegación. Finalmente y por ironía, este nuevo esquema que nos perjudicó por las razones aludidas, también atrajo el tráfico bajo bandera nacional, ya que ofrecía una disminución en el

³² Encina, Francisco Antonio: "Historia de Chile", tomo 26, pp. 144-145. Editora Ercilla, Santiago, 1984.

costo de los fletes, aunque aún continuó siendo parcialmente comercial, la ruta a Europa vía estrecho de Magallanes y en particular las líneas de veleros que seguían la ruta del cabo de Horn, por tener costos de operación inferiores.

- **Futura vigencia de nuestra dependencia de las líneas de comunicaciones marítimas, en función de los "focos de comercio" y de la red internacional de este orden, ante el advenimiento del contenedor**

La reorientación de los flujos de comercio, en relación a su transporte por agua, constituye, ya en sus inicios, un escenario que diferenciará las actividades del transporte.

La anterior se debe a la aparición de los buques portacontenedores, los cuales dominarían el tráfico marítimo del futuro, al margen de los graneles masivos y del transporte de vehículos, porque han logrado reducir los costos, aumentar la seguridad e integrar el flujo del transporte según un concepto multimodal que se acepta por ser puerta a puerta, bajo un solo contrato, con trámite e identificación única, más un estricto control computacional.

También el contenedor cambió el procedimiento de operación de carga y descarga de las naves, al facilitar su manipulación y al disminuir significativamente el tiempo en puerto desde un 80% anterior a un 20% actual, en relación a los períodos de navegación bajo porcentajes inversos.

Visto que los actuales barcos de este orden, con una capacidad de 1600 a 2500 unidades TEU los de tercera generación, y entre 3500 a 4000 TEU los de cuarta, originará una gran revolución en el comercio mundial, estableciéndose rutas principales exclusivamente entre los grandes centros de producción mundial y rutas secundarias o de alimentación de las primeras, por intermedio de centros de distribución, este proceso en marcha será examinado en el acápite siguiente.

- **La necesidad de adaptación a los cambios tecnológicos del transporte marítimo en relación a los focos y líneas de comercio mundial; papel de la Marina Mercante Nacional.**

A fin de evitar nuestra dependencia potencial de las líneas marítimas sustentadas por las naciones industriales del hemisferio norte, al asumir supuestamente el papel de segundones, deberíamos a futuro tener que estructurar nuestro propio esquema de rutas y puertos y conformar consorcios con terceros países, con el propósito de sustentar líneas primarias sobre la base de lograr masa de transporte, bajos costos competitivos, dentro del contexto de un mundo que en lo económico tiende a polarizarse en la UE, el TLC y el APEC.³³

Ante la situación descrita, el número de puertos nacionales, al margen de los forestales y de graneles específicos, empleados en el tráfico internacional de contenedores, tendría que reducirse exclusivamente al "Complejo Valparaíso-Puertos V Región", tal cual ahora y, potencialmente a futuro, a Antofagasta y Arica, según el volumen de carga que lleguen a movilizar los países del Cono Sur hacia el Pacífico, a través de los señalados puertos chilenos, tal cual se examinará.

Otro aspecto básico lo constituye la disminución de costos en los lugares de transferencia de carga del transporte multimodal, lo cual necesariamente nos obligará, desde ya, a efectuar fuertes inversiones para modernizar, adaptar y ampliar los mencionados puertos, dada su incidencia en el valor de los fletes y la seguridad del transporte, al constituirse nuevas obras de infraestructura de acceso y de despeje extraportuarios, incluidos los centros de

³³ *Nuestro principal "Núcleo de Intercambio Comercial" está constituido por la cuenca del Pacífico, inclinación que indicaría una tendencia definitiva, a lo cual habría que sumar, además, la probable incorporación del país al NAFTA.*

estacionamiento y de consolidación y desconsolidación de la carga, más la aplicación de la computación para unificar a los servicios conexos en su control, tal cual la aduana; las autoridades portuarias y marítimas y los agentes navieros, sumado a la necesidad de emplear nuevas grúas en los puertos, que sean más cortas e individuales, una por bodega, para acelerar el tiempo que demandan las faenas de carga y descarga bajo esta modalidad simultánea y con ello hacer nuestros terminales marítimos más competitivos por imperativo vital de este orden.

Ahora, estos cambios también harían necesaria la incorporación de naves más modernas al elenco de nuestra Marina Mercante, provistas de un alto grado de automatización a fin de reducir sus costos de operación, lo que conllevaría también el empleo de una dotación reducida.

- **La movilización del tráfico en tránsito hacia y desde los países del Hinterland del Cono Sur, con destino a la cuenca del Pacífico.**

La conformación potencial de bloques económicos ya en ejecución y anteriormente descrita, más el auge de la región Asia-Pacífico, se han sumado para incrementar el interés de los países del Cono Sur para comerciar con aquellos de la cuenca del Pacífico, ya sea directamente o a través de los puertos chilenos, dada la proyección favorable de estos últimos para dichos efectos en su carácter de puente de comunicaciones.

Sobre la base de lo expuesto, tanto Argentina como Brasil, Paraguay y Uruguay, han señalado su interés de poder movilizar parte de su comercio transpacífico a través de Chile, actividad que ha sido ejercida a su vez con anterioridad con volúmenes menores de carga por todos ellos. A este último respecto Bolivia, como paso aparte, transita anualmente con mas de 800.000 toneladas y

Argentina con unas 200.000 aproximadamente. Los ejes de intercambio visualizados para este efecto corresponderían a futuro a: Extremo Norte, Capricornio y Libertadores.

Sobre el particular es del caso destacar que en la actualidad transita de preferencia por los dos primeros, carga boliviana y por el tercero carga argentina. No obstante sus proyecciones incluyen carga brasileña en los tres mencionados, paraguay y argentina en los del norte, y uruguay en los Libertadores.

Al respecto la "Empresa Consultores Internacionales, Norconsulta", ha efectuado un estudio para unir antofagasta con Brasil, a través del paso Zico, con el auspicio de la ONU vía Salta, Resistencia, Curitiba, Santos y San Pablo. Por lo tanto, el comercio brasileño se sumaría para transitar de preferencia a través de este segundo eje.³⁴

Esta modalidad de paso ha sido estudiada ya para su aplicación internacional por la CEPAL y a este respecto ha pronosticado en una de sus publicaciones que se pasaría de las actuales conferencias de explotación de contenedores hacia Líneas Consolidadas; Conferencia Tradicional y Servicios de Corredores y abogaría en el caso regional por la formación de consorcios, entre otros aspectos, a través de una política concertada.³⁵

³⁴ *El tráfico transandino existió desde la Colonia toda vez que las tres provincias de Cuyo pertenecieron al Reyno de Chile, casi hasta el término del período hispánico, camarcía que se desarrollaba por el camino mejorado por Ambrasia O'Higgins y por el cual transitaban unas 10.000 mulas al año, las que aumentaron a 20.000 durante la República, hasta que el riel unió a Mendoza con Buenos Aires en 1885. El manto de dicho comercio en tránsito el año 1860 lo he incluída en la página 346*

³⁵ *Publicación CEPAL ONU 589 II G 14-1989 "La Industria del Transporte Regular Internacional y la Competitividad del Comercio Exterior de los Países de América Latina y el Caribe". Sobre el asunto deberá considerarse que dicho enunciado ese sólo una recomendación técnica a ser resuelta soberanamente por los Estados, como también que la fórmula contemplaría una componente destinada a dar lugar a las exigencias gubernamentales.*

Sobre el asunto, las cadenas y los flujos forman los canales de comercialización y un corredor de comercio internacional ha sido definido como un conjunto formado por 4 componentes para facilitar la corriente de tráfico, las que corresponden a las normas y prácticas comerciales y financieras: "las exigencias gubernamentales", la infraestructura, los vehículos, los equipos y las instalaciones y, por último, los actores.

En la actualidad existen en la ruta alrededor del mundo del hemisferio norte dos corredores bioceánicos que cruzan lo EE.UU. haciéndose uso del ferrocarril, como también que los países septentrionales intercambian entre sí la parte más significativa del comercio mundial (87%). Ante tal disyuntiva es muy poco probable que tengan interés en ejercer el comercio bioceánico a través del Cono Sur, salvo el uso habitual del estrecho de Magallanes y la ruta del cabo de Hornos. Por lo tanto nuestro caso es regional y sobre la base de que los países que poseen los puertos del Hinterland, correspondientes a los del Pacífico Sudeste, básicamente Chile, les debiera asistir a mi entender el derecho de servir por sí este servicio de transferencia del modo terrestre al modo marítimo y vice-versa, en sus variasas fases, en particular en lo que hace al almacenamiento y faenas portuarias, y sólo compartir, aunque necesariamente, la movilización terrestre y marítima, además de poder autorizar, regular y armonizar los flujos de tránsito originados por todos los países del Cono que hagan uso de nuestros puertos y exclusivamente a través de los ejes que se indiquen. De no ser así tenderíamos a ser suplantados por el estado en tránsito, con los consiguientes efectos en diferentes planos, lo cual sería absurdo e inconsecuente, toda vez que se trata de una ventaja comparativa otorgada por la mano de Dios a nuestro país, debiéndonos por último preguntarnos ¿dónde estaría el negocio en este caso, aunque dicho tráfico nos aumente la masa de carga de embarque?, o bien ante la existencia de posibles consorcios que fuesen manejados por otros intereses mayoritarios, en lo que hace a este tipo de tráfico y en circunstancias que se nos ha advertido de que, a

pesar de la globalización de la economía, el nacionalismo sería uno de los parámetros plenamente vigentes durante el siglo XXI.

Por último es del caso recordar que, el auge de Valparaíso en el siglo XIX se debió a que Chile asumió la gestión plena de la fase portuaria y de almacenaje del transporte en tránsito, además de gravarlo con derechos de aduana y habría compartido, pero como imperativo, el transporte marítimo y el terrestre.

Recientemente el Ministro de Economía argentino, Sr. Cavallo dijo que, "les gustaría avanzar en el futuro hacia la utilización recíproca de facilidades portuarias: las de Argentina sobre el Atlántico para Chile y las de Chile sobre el Pacífico para Argentina", enunciado que no aclara su complejo trasfondo, circunstancia que además debiera estar sujeta a una debida reciprocidad y regulación en beneficio del Estado territorial.^{36 37}

- Política Aduanera

Dicen algunos que la decadencia de Valparaíso, como emporio comercial en el siglo pasado, se debió a la puesta en vigencia de la nueva Ordenanza de Aduanas, la que recargó el derecho que pagaban las mercaderías depositadas para ser reexportadas, correspondiente a un 25% de su valor por cada trimestre, en un 12,5% en el mismo período, luego de un año de almacenaje.³⁸ Sin embargo, aunque la declinación de

³⁶ "Cavallo propone área de libre comercio entre Chile y Mercosur" diario "El Mercurio", de Santiago, del 12 de mayo de 1994.

³⁷ Riesco, Ricardo: "Visión Geopolítica para el Chile del Siglo XXI", "El Mercurio", de Santiago, del 8 de mayo de 1994. Al respecto en su parte última se refiere a la potencialidad nacional en cuanto a la emergente comunidad del Pacífico y a la relación vecinal.

³⁸ Op. cit. en 31, p. 142.

nuestro primer puerto se debió más bien a causas más profundas y complejas, las que ya han pretendido interpretarse, lo anterior no quita valor al concepto de que la aduana, de ser mal empleada, puede convertirse en un agente perturbador de nuestro comercio exterior.

A este respecto se puede añadir la actual utilidad de definir la posición nacional respecto a los convenios internacionales destinados a servir de marco jurídico al transporte multimodal, como también estudiar la conveniencia, dentro del campo de las relaciones comerciales, del empleo de los nuevos términos denominados INCOTERMS y desarrollados por la Cámara Internacional de Comercio.

Por último cabe citar, dentro de las innovaciones aplicadas por la ley Nº 18.040, de la Dirección Nacional de Aduanas, la autorización para la operación de "Centros de Desconsolidación de Carga de Contenedores" fuera de los recintos portuarios y que le facultó para licitar su operación bajo tuición de las aduanas.

- **Poder Naval e Intereses Marítimos**

Finalmente, y en el caso del proceso histórico ya examinado, es válido hacer notar entonces que, si bien fue muy meritorio el hecho de que el gobierno del Presidente Montt haya desarrollado los Intereses Marítimos Nacionales, según el detalle ya expuesto, nuestro Poder Naval no aumentó en consecuencia y en relación a la magnitud de estos intereses y a otras consideraciones de orden geomarítimos, en cuanto a nuestra dependencia vital de las líneas de comunicaciones marítimas y así, Chile conformó un "Poderío Marítimo de Base Económica" protegido por una disminuida Fuerza Naval heterogénea y sin valor militar, además de no contar la Armada Nacional con los fondos presupuestarios para artillar Valparaíso, ciudad-puerto que,

fuera de constituir su base de operaciones, alberga la mayor parte de estos intereses.

Fue así como sólo años más tarde, el 31 de marzo de 1866, ante el conflicto bélico insospechado, inesperado y no provocado, sus "Almacenes de Depósito Portuario", los mismos que habían sido construidos con tan inteligente propósito y que habían producido ya substanciosas utilidades al gobierno, ardían y se consumían como una pira, tal cual hubiesen sido víctimas de un sacrificio inútil, alentando por nuestra indefensión, provocando graves pérdidas, las que debieron ser sumadas a aquellas producidas por el bloqueo de nuestros puertos y la desarticulación infligida a nuestra Marina Mercante Nacional.³⁹

La gran columna de fuego y de humo negro que se levantó hacia la altura esa mañana en Valparaíso, sobre los techos de la Aduana, constituyó la señal que le indicaba a Chile todo, el alto precio que debe pagar un país que descuida el presupuesto de sus FF.AA., omisión que contribuyó del mismo al descenso de Valparaíso y por lo tanto de Chile, como el más importante punto focal de comunicaciones marítimas y emporio del Pacífico de aquel entonces. ¡Nuestro pivote oceano-político había sido destruido! Y aunque renació de sus cenizas 10 años más tarde, al contar con nuevos almacenes, ya no recuperaría su antiguo carácter, debido a la diversidad de factores que aquí he pretendido visualizar.

³⁹ *Se desempeñaba en aquel entonces como Jefe de Parte de los Almacenes, que fueron destruidas por la escuadra española, don Angel Custodia Guzmán Fuenzalida, mi bisabuelo.*