

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

*Gilberto Harris Blicher***

Introducción

La temática que abordaremos, estrechamente vinculada a la gente de mar, tiene importantes conexiones con el derecho marítimo y la historia diplomática del siglo XIX; lamentablemente los correctivos y la legislación evacuada para poner coto a los abandonos, castigos y malos tratos que debieron capear los nautas nacionales enganchados en naves de otras banderas serán por mucho tiempo letra muerta. Nuevamente, tal como aconteció con peones, labradores, carrilanos y picapedreros, la suerte de los rotos será la más desgraciada en latitudes lejanas. Y no se crea que las cifras involucradas en relación a los embarcados fueron diminutas. Por ejemplo, hacia 1851, Manuel Blanco Encalada, una autoridad en todo lo que dice relación con las tareas de mar, calculaba que a lo menos un 25% de los equipajes de todas las naves que surcaban el Pacífico eran chilenos¹; en 1860 Antonio Varas,

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

** Universidad de Playa Ancha

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

siempre con nutrida correspondencia epistolar con los representantes acreditados en el exterior, espetaba que la flor de los marineros de Chile andan expatriados navegando en buques extranjeros con perjuicio del comercio marítimo de la República, del servicio de la Armada y de ellos mismos². Cincuenta años más tarde, concretamente en 1912, el cónsul de Chile en Panamá oficiaba al titular de Relaciones Exteriores que eran miles los mapochinos embarcados en naves nacionales y extranjeras que cubrían la ruta Chile-zona del Canal-California³; y si de cifras se trata las mejores fuentes revelan que el movimiento de Valparaíso de 1889, en el renglón navegación exterior-vapores, registró la salida de 3. 850 nacionales, y en los catorce años comprendidos entre 1883 y 1896 los mapochinos enganchados alcanzaron la cifra de 24. 905 hombres⁴.

Lo anterior, ignorado por muchos, no nos sorprende pues Chile, sea en el siglo XIX o en el XX, ha sido un país expulsor de población activa⁵. Empero, las alternativas y concomitancias de este ramal de salida —otros fueron el enganche de peones, labradores, carrilanos, picapedreros, mercenarios y siervos-esclavos—⁶ son un fenómeno todavía no estudiado. Y aun cuando espigar en este tema sea una tarea difícil, por explicables lagunas documentales, parece lógico adelantar —aunque no contemos con cifras definitivas— que la sangría de marinería chilena fue ciertamente de nota aunque no pueda compararse a los dos momentos más estelares de las emisiones, esto es *Gold Rush* californiano y trabajos ferrocarrileros auspiciados por Meiggs en el Perú episodios que involucraron, por parte baja, la salida de más de 50. 000 compatriotas⁷; tampoco tienen parangón con quienes laboraron en las salitreras antes del conflicto del setenta y nueve, con los que desde los años ochenta hasta 1915 trabajaron en desmontes en la zona del Canal de Panamá o con los miles que se asentaron en Mendoza y el Neuquén argentino antes y después del cambio de siglo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Resulta evidéntísimo postular —más todavía si se considera el crecido número de nautas norteamericanos y europeos que defecionaron en aguas chilenas—⁹, que un número importante de marinería nacional se enganchó espontáneamente en naves foráneas de la carrera, loberas, balleneras o foqueras; es obvio que debió realizarse un recambio de tripulaciones para los viajes en redondo o incluso en distancias cortas considerando que por parte baja unos 6.000 extranjeros se fugaron en nuestras latitudes en el periodo que corre entre 1818-1888¹⁰. Es innegable también que los nuestros fueron seducidos por salarios que no tenían comparación con los pagados en la marina comercial o de guerra¹¹. Sin embargo, como veremos luego con cierto detalle en otro apartado, en el grueso de los enganches de la gente de mar se verificó un escandaloso tráfico corruptor auspiciado por cantamañas invisibles,

8 El Cónsul de Chile en Panamá al Ministro de Relaciones Exteriores. Panamá, 17 y 18 de marzo de 1912, en A. N. FMRREE, vol. 1623; el mismo sentido lo encontramos en oficio de noviembre de 1910, consignéndose que *gastan su existencia por una miserable pitanza, acabando casi siempre en hospitales víctimas de fiebres, pulmonías o tisis*. Relación en A. N. FMM, vol. 1447.

9 Para este tema GILBERTO HARRIS BÜCHER, *La marinería desertora: un ramal olvidado de la inmigración extranjera en Chile, 1818-1888*, en *Cuadernos de Historia* 16 (Santiago, 1996), pp. 173-190.

10 *Ibíd.*, especialmente pp. 173-176. Plañideramente, en 1850, Charles de Cazzote argüía que sólo uno de diez de los desertores franceses era finalmente aprehendido. Cazzote al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 18 de octubre de 1850, en A. N. FMRREE, vol. 66; Manuel Blanco Encalada respondería, ante las acusaciones de que en Chile se amparaba a los fugados, que resultaba difícilísimo distinguir en Valparaíso *quién es desertor y quién no lo es*. Manuel Blanco Encalada al Ministro de Relaciones Exteriores. Valparaíso, 28 de noviembre de 1850, en A. N. FMRREE, vol. 70.

11 Esto último puede corroborarse en las siguientes fuentes: Varios tripulantes del buque *Mariposa* sobre arrego de sueldos (1872), En A. N. Fondo Judicial de Valparaíso, legajo 139, pza. 31; los marineros de la barca *Therese* contra el capitán por cobro de salarios (1850) en A. N. Fondo Judicial de Valparaíso, legajo 87, pza. 15; la tripulación de la barca *Lautaro* contra el capitán y dueños por cobro de salarios (1860), en A. N. Fondo Judicial de Valparaíso, legajo 359, pza. 7; los tripulantes de la barca *Los Hermanos* contra su dueño por pago de salarios (1859), en A. N. Fondo Judicial de Valparaíso, legajo 101, pza. 3; Cuaderno de prelación del concurso de la fragata *Jesús Ramos* (1858), en A. N. Fondo Judicial de Valparaíso, legajo 101, pza. 30; los tripulantes de la goleta *Archimedes* contra su capitán por pago de sueldos (1856), en A. N. Fondo Judicial de Valparaíso, legajo 95, pza. 16; la tripulación de la barca *Mary* contra el capitán y dueños por pago de salarios (1858), en A. N. Fondo Judicial de Valparaíso, legajo 99, pza. 13; Cuaderno de embargo de la fragata *Juana Guzmán* (1858), en A. N. Fondo Judicial de Valparaíso, legajo 99, pza. 15, etc. Aunque siempre existió cierta laxidad al respecto los nuestros, por lo general, ganaban salarios fluctuantes entre \$14 y \$18, mientras que los foráneos se embolsaban desde \$22. 50 hasta \$35 y más. En la escuadra, por el contrario, la paga fluctuaba entre \$ 10 y \$ 15, pero, esta es la gran diferencia, estaban obligados a comprar una cantidad de ropa; inclusive estaban obligados a devolver los gastos de vestuario que se le entregaba al engancharlos. Véase "Armada Nacional. Un colaborador", en *El Mercurio*. Valparaíso, 23 de junio de 1858.

tratantes de mar, colocadores de marineros y corredores que aguijoneaban la imaginación del bajo pueblo con promesas de crecidos salarios, cuestión que al fin de cuentas derivó en una importante deserción que inclusive afectaría a la marina de guerra. Como hemos visto dos habrían sido los ramales de salida: uno totalmente espontáneo —el recambio de tripulaciones por deserción, muerte o enfermedades indefectiblemente debía producirse—; otro casi forzado, auspiciado por quienes medraban de una situación coyuntural —siempre las naves extranjeras necesitaban hombres de mar—, problema que a la vuelta de los años trocó en serios problemas para los nuestros. Estamos hablando del hecho de marinería abandonada, desvalida, menesterosa y carente de toda posibilidad de auxilios luego de ser abandonadas en otras latitudes puesto que eran enganchados sin ninguna formalidad, los que se refiere a la obligación de ser reintegrados al puerto de salida. Afortunadamente para nuestros nautas el cuerpo diplomático acreditado en el exterior salvaría a muchos de una muerte segura y se ocuparía de su posterior repatriación; claro está que lo anterior fue una empresa no exenta de trabazones, y no porque los cónsules carecieran de emolumentos para verificar esas operaciones, sino por cuanto era rarísima la presencia de naves que tremolaban el tricolor en Europa o Norteamérica. De hecho para ayudar en sus desgracias a la marinería chilena varias legaciones contaron con recursos provenientes de las cajas de marineros desvalidos, las que se engrosaban con una tercera parte de los salarios por vencer en aquellas naves que cambiaban de bandera y cuyos equipajes literalmente quedaban en la calle; esta disposición ya aparece en un proyecto presentado a las Cámaras en 1856¹². Lamentablemente, muchas veces se retrasaba la vuelta de los nuestros al país obligando a los cónsules a cancelar sumas importantes a los capitanes de naves foráneas para que finalmente regresaran a nuestros lindes. En verdad, las disposiciones, reiteradas en la década de 1870, en orden a que los capitanes de bandera chilena asilaran a bordo a los abandonados en puertos foráneos fue letra muerta puesto que rara vez se presentaban en puertos lejanos, particularmente en los meses de invierno¹³.

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

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

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

extranjeros¹⁴. En verdad, existió, sin exagerar, una desnacionalización de las tripulaciones. Basta recordar aquí que nuestras autoridades se vieron obligadas a permitir que la participación de extranjeros pulsara de la mitad, en 1847, hasta dos tercios de los equipajes, medida inaugurada en 1855 y reeditada, por sendos decretos, en 1863, 1865, 1874, bajo Errázuriz, y quizá también después¹⁵. Crudamente, en 1849, cuando todavía el efecto del Gold Rush no era letal para nuestra marina comercial, el senador J. Bello fue lapidario al decir que aquella no *era más que unos palos con bandera chilena en que ni siquiera los capitanes eran nacionales*¹⁶; en fin, sintomático es el hecho de que en 1853, cuando el efecto de la fiebre del oro californiano se batía en retirada, la marina mercante apenas echaba mano a unos

2. 200 a 2. 700 contingentes, de los cuales más de la mitad eran forasteros¹⁷. Y es altamente probable que después de Valparaíso y alrededores haya sido Chiloé la región que más perdió población ya sea por enganches en la Escuadra —que muchas veces desertaban y se embarcaban al exterior— o por enganches silenciosos para enfrentar los recambios de tripulaciones de naves foráneas; dicho argumento se basa en parte en una relación del Gobernador Marítimo de Chiloé quien señalaba, en 1886, que los habitantes de la provincia parecen decididamente navegantes, por lo menos el 40%, pero “sólo 460 han sido formalmente enrolados por la Oficina de enganche de marineros”¹⁸.

¿Quiénes entonces tripulaban nuestros mercantes? Ciertamente un número importante de extranjeros; no olvidemos que, y es una cifra que consideramos bajista, más de 6. 000 defecionaron en nuestros puertos y no existe ninguna prueba documental que permita adelantar que llegaron premunidos de bártulos, maquinaria o crecidas sumas ahorradas después de largas jornadas de trabajo para permitirles mudar rápidamente de condición ascendiendo a *posiciones empresariales*¹⁹. Sin generalizaciones intuitivas y apelando a buenos

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

15 Véase Decretos del 7 de mayo de 1855, 7 de julio de 1857, 4 de julio de 1859, 10 de agosto de 1863 y 3 de agosto de 1865, en A. N. FMRREE, vols. 83, 96 y 84; A. N. FMM, vol. 158 y Boletín de Leyes y Decretos de Gobierno (1874), p. 300. Hay casos en que ni siquiera se cumplía con esa legislación. Por ejemplo en 1860 la barca chilena *Augusta Amalia* se presentó en Londres sin marinos chilenos, derivando aquello en un incumplimiento de las leyes internacionales de rigor. M. García al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 21 de mayo de 1860, en A. N. FMRREE, vol. 96. Información cruzada nos permitió conocer que al parecer la citada nave salió de Valparaíso con marinería chilena la que fue abandonada en Guayaquil. Varas al Ministro de Marina. Santiago, 16 de mayo de 1860, en A. N. FMM, vol. 22. Ese mismo año el Cónsul de Chile en Hamburgo noticiaba la problemática internacional que se produciría por arribar naves comerciales sin chilenos a bordo. Varas al Ministro de Marina transmitiendo notas de Lumé de Lumie. Santiago, 16 de julio de 1860, en *ibíd.*

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

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

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

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

frentes documentales hay que consignar, por ejemplo, que de decenas de naufragios y varamientos verificados en las subdelegaciones marítimas de Atacama, Coquimbo, Valparaíso, Valdivia y Chiloé en la brecha 1852-1866 era cortísimo el número de tripulaciones chilenas de nuestros mercantes²⁰; de la revisión de los informes de los gobernadores marítimos en el periodo 1869-1879 y, mejor todavía, observando las nóminas de las oficinas de enganche de marineros de Caldera, Lota, Coronel y Talcahuano entre 1868 y 1888 se desprende, con la excepción de lo que ocurría en Lota, que los extranjeros superaban numéricamente a los nuestros en los embarques y desembarques²¹. Un buen botón: en el puerto de Caldera, entre el 31 de diciembre de 1868 y el 30 de diciembre de 1871, la relación de los embarcados-desembarcados muchas veces fue la de tres foráneos por un chileno²²; también es importante señalar que un censo de bahía realizado en el puerto de Valparaíso en 1875 arrojó la presencia de 2. 182 tripulantes de los cuales 1. 351 eran foráneos²³. Y si de cifras esclarecedoras se trata es importante indicar que la oficina de enganche de marineros de Valparaíso proporcionó, en 1868 y 1869, más de 3. 000 libretas de enrolamiento a extranjeros, cifras que debieron ser más amplias puesto que las casas de agencias y los consulados embarcaban a muchos más a espaldas de las autoridades marítimas²⁴. Pero hay más. El movimiento marítimo del puerto de Valparaíso en 1899, y sólo vapores en servicio de cabotaje, comprendió a 8. 999 tripulantes chilenos contra 7. 387 foráneos; otro dato importante: en 1894 la Oficina de enganche de marineros enroló a 3. 420 extranjeros en la marina mercante contra 2. 561 nacionales, y en 1896 la relación fue de 3. 315 contra 2. 665²⁵.

En la larga duración los fríos números de los Censos de Población de fines de siglo confirman en todo el hilo conductor seguido hasta aquí. Por ejemplo, el levantamiento de 1885 registró a nivel nacional un total de 6. 563 marineros de los cuales 3. 417 eran foráneos; de esa cifra 3. 113 eran europeos. Ahora sobre el relevamiento de 1895 la relación fue de 7. 827, 3. 174 y 2. 746 respectivamente. Y es importante consignar que las cifras definitivamente fueron más amplias respecto a los contingentes alógenos puesto que no consideran los Censos de bahía que se verificaban intermitentemente como tampoco a los centenares que se naturalizaron entre las décadas de 1830 y 1870. En fin, si hiciéramos el ejercicio matemático de descontar a la cifra total nacional la marinería chilena de la zona de Chiloé —que tripulaban miles de chalupas, canoas, balsas, botes y lanchas de poco calado

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

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

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

22 A. N. FIA, vol. 347.

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

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

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

en el *comercio de pacotilla*— tendríamos que convenir entonces que en los puertos más septentrionales la presencia foránea ciertamente fue de nota²⁶. Inclusive muchos años después, concretamente en 1911 el Senador H. Eyzaguirre reconocía que resultaba imposible a corto plazo, por la escasez de brazos, la formación de una marina con personal nacional²⁷.

Mal podríamos sentenciar aquí que en todas las épocas se produjo una sangría tan importante de chilenos que trocó en una total desnacionalización de los tripulantes de nuestros mercantes; aquello sería una burda exageración. Mas, los porfiados hechos permiten consignar que tempranamente se verificó una importante expatriación. Por ejemplo, en 1844 el Ministro de Guerra y Marina informaba que *andan dispersos en las marinas extranjeras*²⁸; el mismo año el Comandante General de Marina espetaba que *las repúblicas del norte nos arrebatában muchos marineros pagándoles mejor sueldo*²⁹; en 1850 el Ministro Varas hacía notar *el enganchamiento demasiado frecuente de marineros chilenos en la tripulación de buques extranjeros*³⁰; en fin, la misma tónica es posible encontrar en la Memoria del Ministro de Guerra y Marina de 1847 o en un importante documento evacuado por el Cónsul de Chile en Londres fechado en 1860³¹. En verdad, muchos aspectos conectados con la gente de mar pueden deparar más de alguna sorpresa. Por ejemplo, hacia 1852 todavía era importante la estampida de brazos hacia California, particularmente de marinería que era llevada gratis en los mercantes foráneos sin más exigencias que la de trabajar a bordo³²; hacia 1855 los miembros del gremio de jornaleros y lancheros, en número de casi 700, abandonó el país al entrar en vigencia nuevas disposiciones sobre economía en el servicio que se prestaba a las naves surtas en la bahía³³.

26 Para todo: República de Chile. Censos de población de 1885 y 1895, desperdigadamente; Libro registro de títulos, rescriptos y cartas de naturalización, en A. N. FMI, vol. 133; en los años 1859 y 1860 el territorio marítimo de Chiloé-Llanquihue era transitado, y sólo consideramos a las oficialmente empadronadas, por 5. 102 embarcaciones. Informe de M. Hurtado. Ancud, 23 de mayo de 1860 y noticias de Daniel de la Cruz. Puerto Montt, 17 de junio de 1860, en MMM (1860), p. 243 y 247.

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

28 MMGYM (1844), p. 320.

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

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

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

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

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

Lamentablemente, y sobre ello volveremos luego, ya antes de la década de 1850 las autoridades marítimas observaban con gran preocupación el hecho de que muchas veces los mercantes nacionales volvían con menos tripulación en sus expediciones al exterior, sospechándose primero, comprobándose después, la existencia de un escandaloso abandono de nuestros nautas en puertos foráneos³⁴; afortunadamente el cuerpo diplomático acreditado en el exterior pudo auxiliar a muchos en sus desgracias en El Callao, Iquique, Arica, Panamá, Colón, Liverpool, Le Havre, Génova, Barcelona, Lisboa, Marsella, Palmería, La Rochelle, La Pallice, Santurce y otros puntos³⁵.

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

Serías denuncias, irregularidades de nota y conductas escandalosas que afectaban a nuestros nautas obligaron a las autoridades a poner en práctica, con mucha fuerza desde la década de 1850, un conjunto de arbitrios que perseguían, enterrar la sangría de la gente de mar —no todos versados precisamente en los oficios náuticos— la que permanentemente era abandonada por capitanes, agentes o armadores de mercantes, sea para evitar incurrir en gastos relacionados con la repatriación, sea por la preferencia de los patrones de buques por las tripulaciones que se contrataban por el viaje en redondo; en fin, por la posibilidad de enganchar marinería por salarios más bajos o para evitar el pago de ajustes cuando el zarpe se difería por falta de carga, situaciones todas que indefectiblemente se traducían en ser *echados a la calle*, como reiterativamente aparece en la documentación³⁶. Es muy probable que

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

35 Desde 1887 se incluyó en el presupuesto nacional la glosa de gastos imprevistos, por \$5. 000, para auxiliar y repatriar a chilenos desvalidos. Cuenta general de los gastos y entradas que ha tenido la República en 1887 (Santiago, 1888), p. 8. Posteriormente, en 1901 el Presidente de la República envió un Proyecto al Senado para aumentar a \$7. 000 el presupuesto para repatriar connacionales argumentando que los gastos en socorros y pasajes se habían elevado considerablemente, especialmente para los chilenos residentes en Argentina y la costa norte del Pacífico. Cámara de Senadores. Sesión Extraordinaria del 28 de noviembre de 1901.

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

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

Las prevenciones, que ya analizaremos en detalle, también perseguían refrenar la expatriación de individuos formados en la marina de guerra nacional, los que ante la posibilidad de mejores salarios o la acción de enganchadores o *cantamañanas invisibles* desertaban o se negaban a renovar las respectivas contrataciones de mar, pasando a servir muchos en la marina mercante nacional o de otras banderas, incluso en la armada boliviana y peruana³⁸.

Pero las preocupaciones estatales, al complicado cuadro hasta aquí trazado, también se hicieron extensivas, por la reedición de innumerables problemas, al transporte de mano de obra y a los sistemas de enganchamiento practicados por capitalistas, casas comerciales con asiento en Valparaíso, casas de trato, corredores marítimos y oscuros agentes, que colectaban brazos clandestinamente para tareas muy diversas a las de mar, agricultura, industria, minería y obras públicas³⁹; contingentes todos—marineros, peones y carrilanos— que eran enganchados

16 de mayo de 1860, en A. N. FMM, vol. 22; Antonio Varas al Ministro de Marina comunicándole oficio del Cónsul de Chile en Londres. Santiago, 9 de abril de 1861, en A. N. FMM, vol. 22, documento reproducido ahora íntegramente en Gilberto Harris Bücher, *Una fuente para la historia de la marina mercante chilena, con introducción y notas*, en *Revista Notas Históricas y Geográficas* 3. Facultad de Humanidades. Universidad de Playa Ancha (Valparaíso, 1992), PP. 153-166. Manuel García al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 11 de abril de 1861, en A. N. FMRREE, vol. 96; Manuel García al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 28 de abril de 1864, en A. N. FMRREE, vol. 96; A. Errázuriz al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 28 de abril de 1864, en A. N. FMRREE, vol. 96; Miguel Luis Amunátegui al Ministro de Marina comunicándole oficio del Encargado de Negocios de Chile en el Perú. Santiago, 24 de diciembre de 1869, en A. N. FMM, vol. 220; José Ramón Lira al Ministro de Relaciones Exteriores, comunicándole oficio del Plenipotenciario de Chile en el Perú. Santiago, 2 de diciembre de 1879, en A. N. FMRREE, vol. 84; W. Higgins al Ministro de Relaciones Exteriores. Guayaquil, 2 de octubre de 1874, en A. N. FMM, vol. 285.

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

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

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

sin formalidades en todo lo que dice relación con la duración de los trabajos, salarios y fianzas que garantizaran, al menos en teoría, su posterior repatriación⁴⁰.

Ahora sobre las prevenciones gubernamentales adoptadas para refrenar tantos males habría que destacar primeramente la exigencia de la matrícula de quienes ejecutaban oficios de mar, lo que apuntaba a extender la protección oficial —a través de los Cónsules— hasta lejanas playas, facilitando la repatriación y eventuales auxilios en metálico y gastos hospitalarios⁴¹; la dictación de precisas órdenes para vigilar tabernas, tambos, casas de trato, lugares de diversión y *mansiones* en las que la marinería frecuentaba y pernoctaba, sea en Valparaíso, Talcahuano y puertos del norte, lugares donde los traficantes conseguían brazos, amparaban a desertores y plagiaban hombres, creando, de paso, serios problemas a la marina mercante y a la escuadra⁴²; la decisión de suprimir las casas de enganche regentadas por particulares, tanto por la reedificación de los antenotados problemas, cuanto porque aquellos no hacían gran cosa por exigir de los capitanes la observancia de los acuerdos contractuales, especialmente el que decía relación con la exigencia de reintegrarlos a la nación⁴³; la preocupación por dar estricto cumplimiento a todas y cada una de las instrucciones y órdenes respecto de que las contratas de nautas y mano de obra fuesen visadas por los Gobernadores Marítimos, Intendentes o escribanos públicos, lo que pretendía, a costa de capitanes, empresarios, enganchadores, armadores o despachadores, asegurar la repatriación de los contingentes cuando

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

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

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

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

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

los plazos fenecieren; la dictación, y reiteración, de instrucciones en el sentido de que se practicasen, como estipulaba la reglamentación vigente, visitas inspectivas a las naves que hacían cruceros prolongados, a objeto de constatar si cumplían con las mínimas exigencias de navegabilidad, práctica que apuntaba a evitar la pérdida de las mismas y los decesos a bordo⁴⁴.

A guisa de balance general, habría que señalar que todos estos expedientes no lograron el fin que perseguían. Una vez más la práctica demostraría que en los movimientos de población la ley de la conveniencia de los hombres es más fuerte que las cortapisas gubernamentales, más aún, cuando inescrupulosos individuos aparecían aguijoneando la imaginación del pueblo con falsas expectativas de mejorar de condición. Nuestros gobernantes no sólo fracasarían en el intento de levantar una *gran aduana de hombres* que mitigará la sangría de población. Más que eso, fracasarían en una cruzada que perseguía dar por tierra con un escandaloso comercio de brazos baratos. De hecho durante el tendido de líneas férreas auspiciado por Meiggs en el Perú *los nuestros eran conducidos como rebaños* por los agentes del contratista⁴⁵

De partida, la legislación que ordenaba la obligación de que la gente de mar sólo podía embarcarse mediante contrata visada por la autoridad fue, una vez más, letra muerta. Así se infiere de la información general suscrita por los ejecutores de las mismas en todo el país⁴⁶. Respecto a Valparaíso, indirectamente, sabemos de la inobservancia de las medidas proyectadas, luego de constatar que tan sólo en tres ocasiones —de más de un centenar de juicios incoados por prelación de deudas originadas por naufragios, quiebras de los dueños de

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

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

46 Información en documentación reproducida en nota 31.

las naves o cobro de sueldos insolutos— que los nautas habían sido embarcados formalmente⁴⁷. Asimismo, se encuentra documentado, pero sólo para 1850, que el capitán de puerto de Valparaíso exigía a los patrones de naves extranjeras que enganchaban marinería, el levantamiento de un compromiso formal de reintegrarlos al país, aunque la travesía tuviera como destino el cercano puerto de El Callao; sólo, ante la escasez generalizada de hombres de mar, y en el contexto de la guerra con España, el Gobernador marítimo de Talcahuano sugirió a una autoridad mayor prohibir absolutamente el embarque de marineros chilenos en buques extranjeros⁴⁸.

El problema de la desertión sistematizada, siempre acicateada por *sujetos invisibles* y extraños a la marina, continuó afectando a la Escuadra. Las mejores fuentes, los partes de los capitanes de las naves, permiten cifrar en poco más de 1. 200, para el período 1852-1879, la pérdida de contingentes que sirvieron en los vapores *Constitución*, *Abtao*, *Ancud*, *Araucano*, *Cazador*, *Ñuble* y *Toltén*, en los transportes *Infatigable*, *Antonio Varas*, *Valdivia* y *Janequeo*, en el pontón *Chile*, en las corbetas *Esmeralda*, *Covadonga* y *O'Higgins*, y en los blindados *Cochrane* y *Blanco Encalada*⁴⁹, defecciones practicadas mayoritariamente en Valparaíso y de cuando en cuando en Caldera, Coquimbo, Juan Fernández, Lota y Corral. *El azote de la desertión*⁵⁰, mal que siempre motivó una especial preocupación de parte de las autoridades, comprendió principalmente a pajes y grumetes, aunque al final de cuentas abrazaban a casi todos: marineros primeros y segundos, soldados de guarniciones, ayudantes de condestables, timoneles, veleros, carpinteros, herreros, cocineros, bodegueros, fogoneros, sangradores y patrones de bote⁵¹, pero nunca oficiales chilenos. Recién en los años ochenta el problema

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

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

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

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

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

palideció —y es una excepción toparse con requisitorias y órdenes de detención para desertores por segunda, tercera y hasta cuarta vez⁵²—, aunque la Escuadra, a pesar de muchos desvelos, prosiguió perdiendo hombres, ya que entre septiembre de 1881 y abril de 1882 —período en que fueron enganchados en buques de guerra 381 equipajes de diferentes clases— se remitió a la Comandancia General de Marina la documentación de un total de 150 desertores⁵³. Ahora a diferencia de otras épocas, se habían aumentado los sueldos y el vestuario completo se les entregaba gratuitamente, pero el problema persistió. En verdad, retrospectivamente, los males se conectaban con la dificultad de reemplazar hombres por el mayor sueldo de los buques de comercio⁵⁴ y principalmente por la desertión relacionada con un escandaloso tráfico del que tampoco escapó la emblemática *Esmeralda*, nave que perdió entre 1864 y 1876 la friolera cifra de 212 hombres —los contamos uno a uno— bajo las comandancias de Williams, Cabieses, Costa, Rondizzoni, Lynch y Prat⁵⁵. Con posterioridad en problema de las defecciones en la Escuadra alcanza cifras alarmantes: 6.000 en toda la década de 1890 y más de 7.000 entre 1900 y 1910⁵⁶.

Por último, con la creación de las oficinas oficiales de enganche de marineros también prosiguieron observándose problemas, puesto que en varios puntos del país rara vez existía una perfecta correspondencia entre embarcados y desembarcados, o lo que es lo mismo, entre el número de licencias expedidas y la cantidad de enganchados⁵⁷. Una vez más las esperanzas cifradas en regularizar el enganche de marineros en la escuadra, y en disminuir la desertión

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

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

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

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

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

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

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

quedaban burladas⁵⁸, subsistiendo el problema de que las dotaciones de los buques se hallasen incompletas⁵⁹.

III. La marinería chilena en el exterior: abandono, postración y repatriación.

Deliberadamente queremos iniciar este apartado mostrando que los problemas que afectaron a nuestros nautas —sea por naufragios, cambios de capitanes, abandonos, desercciones y situaciones que lindan con el barbarismo— fueron fenómenos de larga duración. En rigor, ya en 1853 nuestro representante en Panamá noticiaba sobre *continuas limosnas que hay que dar a los chilenos pobres y desvalidos que abundan... y que perecerían sin auxilio y protección*⁶⁰; en 1861 Varas comunicaba al Ministro de Marina que, por informes del cónsul acreditado en Londres, los chilenos eran considerados *como plantas parásitas de las cuales había que deshacerse a la primera oportunidad*⁶¹; en ese mismo año, y antes también, el cónsul de Chile en Londres informaba de frecuentes *socorros que por vergüenza y decoro propio tenía que prestar a los desgraciados marineros chilenos que, procedentes de buques ingleses y americanos, se encontraban en Londres pidiendo limosna en el invierno*⁶²; casi cincuenta años más tarde nuestro representante en Río de Janeiro informaba que a la llegada de los buques a Europa los mapochinos eran echados a la *calle sin más nada*⁶³. Igualmente preocupante fue, de acuerdo a un informe del cónsul acreditado en Hamburgo, el arribo frecuente de marineros totalmente desprovistos de recursos y en cuya expatriación se cometían excesos de nota, especialmente en Iquique, conectados con la tónica de que en vez de los \$100 que correspondían al avance por el enganche agentes inescrupulosos sólo los proporcionaban la décima parte y se les recortaban sus salarios con la consecuencia de que al desembarcar en puerto europeo contaban con recursos suficientes para su manutención por dos o tres días; inclusive, como a los contingentes no se les realizaba un contrato en forma con compromiso para luego ser repatriados, ello derivaba en que muchas veces eran *inhumanamente echados a la calle*⁶⁴; en fin, en 1910 los maltratos, digamos psicológicos, a los chilenos de la ballenera Josephine llegaban al extremo que “no se les daba agua ni ingrediente alguno a propósito de lavarse después de las faenas de pesca y beneficio de las ballenas, y se les obligaba a usar de las

58 MMM (1867), p. 12 y s.

59 MMM (1870), anexo.

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

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

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

63 Memoria consular de Samuel Grade (1907), reproducida en Informes Comerciales Consulares 21 (Santiago, 1909), p. 11.

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

orinas que ellos mismos depositaban en un barril”⁶⁵.

Ahora bien, sin pretender configurar un catastro exhaustivo sobre casos de marineros abandonados y desvalidos, la documentación permite precisar que ya en 1843 era notoria la presencia de quienes necesitaban urgente ayuda consular en Tarragona, Rosas, Mahon y Palma de Mallorca⁶⁶; en 1845, en El Callao y en los distantes puertos de Macao, Shanghai y otros puntos de China⁶⁷; en 1850, en Gibraltar, Hamburgo y Liverpool⁶⁸; en 1851, en Islas Baleares, Liverpool, Le Havre y Hamburgo⁶⁹; en 1852, en Le Havre y California⁷⁰; en 1854 en Le Havre, Hamburgo, Buenos Aires y California⁷¹; en 1858, en Arica⁷²; en 1859, en Paita⁷³; en 1864, en Liverpool, Le Havre, El Callao y Pisco⁷⁴; en 1865, en El Callao⁷⁵; en 1866, en California⁷⁶; en 1868, en Panamá y El Callao⁷⁷; en 1873, en Arica⁷⁸; en 1874, en Liverpool⁷⁹; en 1876, en Panamá⁸⁰; en 1877, en Liverpool y Londres⁸¹; en 1878, en Lisboa y

- 65 Antonio Agacio al Ministro de Relaciones Exteriores. Panamá, 17 de septiembre de 1910, en MRREE, AGH, vol. 410 c.
- 66 MRREE, AGH, vol. 4.
- 67 A. N. FMRREE, vol. 56 y MRREE, AGH, vol. 4.
- 68 A. N. FMRREE, vol. 63 y Cuenta de la inversión de los caudales concedidos para el servicio público (Santiago, 1851), p. 112.
- 69 A. N. FMRREE, vol. 73 y A. N. FMM, vol. 130.
- 70 A. N. FMM, vol. 91 y Cuenta de los ingresos y gastos que tuvo la República de Chile (Santiago, 1852), p. 4.
- 71 A. N. FMRREE, vol. 81, A. N. FMM, vol. 130 y Cuenta de los ingresos y gastos que tuvo la República de Chile (Santiago, 1854), p. 21 y 116.
- 72 A. N. FMRREE, vol. 92.
- 73 Cuenta general de las entradas y gastos que tuvo la República de Chile (Santiago, 1859), p. 16.
- 74 A. N. FMRREE, vols. 120 y 140; Cuenta general de las entradas y gastos fiscales de la República de Chile (Santiago, 1864), p. 35.
- 75 Cuenta general de las entradas y gastos fiscales de la República de Chile (Santiago, 1865), p. 29.
- 76 Cuenta general de las entradas y gastos fiscales de la República de Chile (Santiago, 1866), p. 26.
- 77 Cuenta general de las entradas y gastos fiscales de la República de Chile (Santiago, 1868), p. 45, 46 y 47.
- 78 Adolfo Ibáñez al Ministro de Marina. Santiago, 3 de diciembre de 1873, en A. N. FMM, vol. 285.
- 79 Cuenta general de las entradas y gastos fiscales de la República de Chile (Santiago, 1874), p. 55.
- 80 A. N. FMRREE, vol. 172.
- 81 MRREE, AGH, vol. 59 y Cuenta general de las entradas y gastos fiscales de la República de Chile (Santiago, 1877), p. 6.

Panamá⁸²; en 1879, en Guayaquil y litoral boliviano⁸³; en 1880, en Panamá⁸⁴; en 1881, en Bristol, Guayaquil y California⁸⁵; en 1882, en Liverpool⁸⁶; en 1883, en California⁸⁷; en 1884, en Liverpool y otros puertos ingleses⁸⁸; en 1886, en Panamá, Perú y California⁸⁹ y Europa y otros puntos en 1897 y 1898 con miles de pesos en gastos⁹⁰, en fin, en Sevilla en 1907⁹¹, contingentes que, aproblemado a los attaché, se presentaban muchas veces sin boleta de enganche, rol e inclusive papeles de nacionalidad. En verdad este problema ya fue denunciado con fuerza, en la década de 1870 por el Intendente Echaurren, a raíz de los múltiples inconvenientes para repatriar a los chilenos desde puertos ingleses⁹².

A decir verdad, la labor de los cónsules acreditados en el exterior será decisiva para ayudar a contingentes abandonados, menesterosos, enfermos y achacosos, auxilios que se traducirán en manutención, gastos médicos, ayuda para recuperar ropas empeñadas, gastos para el reembarque y, en ocasiones, gastos de enterramiento y derechos eclesiásticos, cuestiones todas que montarán el gasto de miles de libras esterlinas⁹³. Claro está que por momentos la situación de los nautas llegó a extremos que sorprenderán a cualquier lector. Por ejemplo, en 1851 en Islas Baleares y Barcelona era frecuente el arribo de nautas chilenos sin que tuviesen *medios para regresar a nuestra patria por la falta de comunicaciones directas y de recursos propios*⁹⁴; en 1852, en Le Havre, los chilenos se presentaban diariamente al

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

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

84 A. N. FMRREE, vol. 217.

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

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

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

88 A. N. FMM, vol. 91.

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

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

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

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

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

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

consulado en completo estado de abandono y medios para subsistir⁹⁵; todavía en 1865, después de que en 1862 la fragata Cubana naufragara en costas francesas, sus tripulaciones esperaban infructuosamente el pago de *salarios legalmente ganados*⁹⁶; en 1877, en Liverpool, los nuestros que se encontraban enfermos se curaban en hospitales de caridad⁹⁷; en 1884, en Liverpool muchos servían de carga al tesoro y de grave molestia al consulado, lo que gatillo, aprovechando el zarpe del crucero *Esmeralda*, de limpiar los puertos ingleses de compatriotas embarazosos⁹⁸; en 1902 el cónsul de Chile en Alemania informaba *que la protección de marineros desvalidos continua siendo una atención, por desgracia, demasiado frecuente del consulado*"; en fin, en 1907 la representación chilena en Panamá, por su posición geográfica, se veía *asediada constantemente de solicitudes que en su mayoría de los casos redundan en grandes pérdidas para su titular*¹⁰⁰. Pero, a pesar de los gastos que podían irrogar tantos auxilios, nuestros gobernantes jamás se mostraron refractarios para ayudar a compatriotas que muchas veces se encontraban entregados a la caridad pública. Y no se piense que solamente durante el *Gold Rush*, el tendido de líneas férreas auspiciado por Meiggs en el Perú o durante los prolegómenos de la Guerra del Pacífico se gastaron sumas que montaban miles y miles de pesos. En eventos que podríamos llamar extraordinarios también ocurrió así; de hecho luego de una gran inundación que afectó a la ciudad de Mendoza en 1894, los senadores de la República autorizaron al Presidente para invertir hasta la cantidad de \$10. 000 para ayudar a los chilenos damnificados entregados a la caridad pública, recomendándose, como solía ocurrir, proceder a la repatriación de muchos de ellos¹⁰¹.

Como hemos visto probablemente fueron centenares los casos de marinería desvalida que finalmente debió ser auxiliada por los *attaché* destacados en puertos americanos y europeos¹⁰². Pero conviene detenerse en el análisis de algunos casos que revelan una total indefensión gatillada por la acción de la naturaleza, discordias internas y guerras o la

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

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

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

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

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

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

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

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

brutalidad de terceros. Por ejemplo, en 1844 el Presidente Bulnes señalaba plañideramente a las Cámaras que centenares de chilenos eran arrastrados a las filas de la milicia, ejército y marina de guerra peruana¹⁰³; en 1851, según el Plenipotenciario de Chile en Francia eran *muchos los chilenos que se presentan diariamente a pedir auxilios (en Liverpool) y es urgente tomar una resolución eficaz para proteger a nuestros marineros contra los malos procedimientos de los capitanes que los enganchan en Chile sin firmarles obligaciones para reintegrarlos a la República*¹⁰⁴. Otro caso: en 1854 el marinero Rafael Rodríguez, nacido en Valparaíso, llegó a España desde La Habana, pero naufragó y salvó su vida milagrosamente... intentó llegar a Fralsund para luego conectar a Valparaíso, pero gastó todo lo que había ganado en sus viajes y a raíz del naufragio botaba sangre por la boca por lo que el Cónsul de Chile en Hamburgo debió internarlo en un hospital. Después de algunas semanas mejora de salud y logra ser repatriado en la nave chilena *Tres Amigas*, pero transcurridos ocho días su capitán llega a la conclusión de que no podía estar a bordo porque botaba sangre a la menor aplicación de sus brazos, de modo que fue necesario devolverlo nuevamente al hospital. Sólo después de 15 días logrará restablecer su salud, pero imposibilitado de volver por el hecho de que no se encontraban naves chilenas en Hamburgo¹⁰⁵. Sabemos también que en 1874, en Liverpool, se presentaron Eugenio Jiménez, de 21 años y natural de Lota, y Soriano Escobar, de 23 años y oriundo de Coelemu, suplicando, por su total destitución, ser devueltos a Chile¹⁰⁶.

Más información: en 1858, en Iquique, más de 150 chilenos eran compulsivamente levados y embarcados en la nave *Apurimac*, todo a causa de otro carrusel de guerras civiles peruanas¹⁰⁷. En 1864 Francisco Ramos embarcó en el Perú en buque americano pero sufrió un grave accidente al doblar el Cabo de Hornos perdiendo finalmente sus dos extremidades siendo abandonado en Amberes. Posteriormente sería auxiliado en estado de destitución completa por el cónsul de Chile en Bélgica¹⁰⁸; en 1865, en el Perú, equipajes chilenos de la nave *Huemul* que transportaba caballos, eran *villanamente abandonados a su mala suerte luego que*

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

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

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

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

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

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

no los necesitan¹⁰⁹; en el mismo punto, ahora en 1869, contingentes que trasladaban lanchas construidas en Constitución quedaban en la imposibilidad de repatriarse luego de que se licenciaban por la negativa de los dueños de las naves a dar cumplimiento a los contratos de enganche labrados en Chile¹¹⁰. Otro caso: en noviembre de 1869 se presentaban en el Consulado de Londres 3 chilenos en estado de absoluta indigencia, luego de que naufragara nave italiana tras de ser enganchados en El Callao¹¹¹.

Más ejemplos: durante la guerra con España fueron retenidos en cárceles de la península 131 oficiales y marineros chilenos¹¹². En Liverpool, en 1870, el marineró Bernardo Rojas se hallaba sin dinero, casi sin ropa, sin papeles y sin amigos¹¹³. En 1874, en aguas ecuatorianas, era moneda corriente que los capitanes de mercantes y balleneros se deshicieran de parte de las tripulaciones chilenas abandonándolas a su suerte; bajo el pretexto de que la nave debía tomar agua o víveres sus capitanes anclaban en puntos donde no existían autoridades enviando a tierra a los incautos que deseaban botar, dándoles licencia para pasear¹¹⁴.

Un año más tarde, nuevamente en Liverpool, el chileno Agustín Parra se encontraba totalmente desamparado en ese puerto¹¹⁵; otros tres, en 1877, en estado de suma miseria, conectarían a pie Liverpool con Londres dejando en el primer punto su ropa en poder de algún posadero cuya dirección no podían dar¹¹⁶. Ese mismo año Marcelino Suazo, natural de la zona del Maule, Raimundo Espinoza, de Cobquecura, José María Estrada, de Talcahuano, Manuel Parancan, de Chiloé, Roberto Orellana, de Valparaíso, Feliciano Muñoz, de Santiago, Francisco Mayorga, de Chiloé, Juan José Yáñez, de Chiloé, Domingo Morales, de Santiago, Ricardo González, de Talcahuano, Adolfo Falks, de Valparaíso, Juan Urrutia, de Valparaíso,

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

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

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

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

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

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

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

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

y muchos más, en aflictiva situación, serían auxiliados a veces por semanas y meses con manutención diaria, traslado a puerto de embarque, medicinas e incluso dineros para recuperar ropa empeñada en el puerto de Liverpool¹¹⁷. Situaciones similares, años más tarde, vivieron en Río de Janeiro Luis Jones, marinero, Federico Arteaga, marinero, Guillermo Orante, fogonero, José Matte, marinero, Juan Rojas, marinero y Manuel Arriagada, marinero, entre otros¹¹⁸. Señalemos también que en 1911 el Cónsul de Panamá debía atender a millares de chilenos embarcados en todos los buques que navegan por el Pacífico debiendo recorrer cárceles, oficinas de policía, y hospitales, tareas que debía verificar todos los días¹¹⁹.

Finalmente, para fechas más tardías, concretamente en 1912, los nautas chilenos quedaban imposibilitados de ser protegidos por los cónsules puesto que los enganchadores los hacían aparecer con otra nacionalidad, estrategia que impedía a nuestros representantes reclamar los haberes de los fallecidos o presos, a pesar de que por apariencia física y acento eran indiscutiblemente de Chile¹²⁰. Esa misma tónica se presentaba en 1908, puesto que el Cónsul de Chile en Hamburgo constató sólo en dos meses que 6 marineros, destituidos de todo y enganchados en Taltal y Tocopilla, a 2 no se les estipuló en su contrato la franquicia de la repatriación y a los otros 4 se les hizo pasar por portugueses, mexicanos y ecuatorianos a objeto de no formalizar su contrata en la capitanía de puerto, tráfico abusivo en el que según el *attaché* estaban involucrados Fernando Greve y Tomás Pieper¹²¹. Y este mal no terminó ese año puesto que sabemos que en 1914 arribaban al puerto de Hamburgo un gran número de chilenos totalmente desprovistos de papeles de legitimación o de permisos de embarque del capitán de puerto chileno, y para mayor remate sin rudimentos náuticos y menos hablando inglés o alemán¹²².

Resta señalar, según estadística comprehensiva que abraza a todos los consulados acreditados en el exterior para la brecha 1899-1900, que la marinería fallecida superaba con largueza a mineros, sirvientes, peones, picapedreros y otras denominaciones, fenómeno observable con fuertes pulsaciones en el Callao y Panamá y con menos frecuencia en Norteamérica y Europa¹²³. Otros frentes documentales como la información consular, las Cuentas de la República o inclusive información publicada en el Diario Oficial dan cuenta, intermitentemente por cierto, de decesos en los mares de Java, China, Tahiti, Atlántico del

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

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

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

120 El Cónsul de Chile en Panamá al Ministro de Relaciones Exteriores. Panamá, 17 y 18 de marzo de 1912, en A. N. FMRREE, vol. 1623; allí se consignan hechos verificados en naves de bandera peruana.

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

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

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

norte y otras latitudes por naufragios, infortunios, accidentes e inclusive por guerras como ocurrió con D. Cáceres, R. Gutiérrez, F. Mella y J. San Martín quienes, embarcados en Cardiff en la nave *Rosalie*, murieron ahogados tras ser torpedeada la nave durante la primera conflagración mundial¹²⁴.

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