



## IMPORTANCIA DE LA MARINA MERCANTE EN LA HISTORIA DE CHILE

**Armada de Chile (\*)**

Hoy, miércoles 26 de junio de 2024, se cumple el 206º aniversario de la creación de nuestra Marina Mercante Nacional<sup>1</sup>, fecha importante para los hombres de mar y para la memoria de la patria.

Históricamente se conoce, que durante la conquista de Chile y después en época colonial, la Marina Mercante era dirigida y controlada por la Corona de España. Con la independencia de nuestro país en 1810, estas actividades pasaron a depender del nuevo gobierno recién constituido.

Con fecha 21 de febrero de 1811, se decretó el libre comercio, disposición esta que dio inicio a los primeros pasos de nuestra Marina Mercante Nacional.

Posteriormente, con fecha 22 de abril de 1811, se decreta la "libertad del comercio exterior" para todos los países amigos, quienes podían ejercer sus actividades marítimas comerciales en los principales puertos del país, como ser: Coquimbo, Valparaíso, Talcahuano y Valdivia.

La primera patente de navegación fue otorgada el 26 de junio de 1818 a la fragata "Gertrudis de la Frontera", nave que pertenecía a don Francisco

Ramírez, por esta razón se consideró esta fecha para celebrar el Día de la Marina Mercante Nacional; también en ese mismo día se funda la Compañía de Navegación de Calcuta, empresa marítima, que sus naves se conectaban directamente con los principales puertos de la India y China.

---

<sup>1</sup> El 26 de junio de 1818, fue otorgada la primera patente de navegación a la fragata "Gertrudis de la Frontera", nave que pertenecía a don Francisco Ramírez, por esta razón se consideró esta fecha para celebrar el Día de la Marina Mercante Nacional; también en ese mismo día se funda la Compañía de Navegación de Calcuta, empresa marítima, que sus naves se conectaban directamente con los principales puertos de la India y China



En 1819, ya se notaba en Valparaíso principalmente, el aumento de las naves dedicadas al comercio nacional y del exterior, dando así el fortalecimiento e inicio de nuestra actual Marina Mercante Nacional.

Esta nueva actividad marítima, creada con capitales nacionales, contribuyó positivamente al crecimiento y desarrollo económico de la nación y además en diferentes épocas y circunstancias contribuyó al eficaz desarrollo de nuestra Marina de Guerra, con aportes de naves y personal idóneos, como lo fue durante la Guerra del Pacífico.

Se resalta la labor de nuestra Marina Mercante, la cual, con su importante contribución anónima, colaboró en la obtención de la victoria de nuestras armas en el siglo XIX.

Después de esta breve síntesis, cabe traer a la memoria el momento en el que el General Bernardo O'Higgins Riquelme formó la Primera Escuadra Nacional con buques mercantes "armados en guerra" para disputar el dominio del mar al Imperio Español.

La naciente Escuadra tuvo tanto éxito en su primera campaña, que no sólo capturó la fragata "Reina María Isabel", sino que también a seis transportes que constituían el apoyo logístico, requerido por las tropas españolas para reducir las ansias de independencia de los criollos.

Del mismo modo, los buques que conformaron la flota de la Expedición Libertadora del Perú fueron el nexo logístico entre la Patria y los hombres que, al mando del General Juan José de San Martín y del Almirante Thomas Alexander Cochrane, trataban de romper el dominio español en América. Así, los buques fueron el medio en el cual se transportaron hombres, armamento, municiones y abastecimiento para que pudieran mantener su operatividad combativa en tierras extrañas.



*Flota que zarpó el 20 de agosto de 1820 hacia Perú desde Valparaíso, a cargo de escuadra iba Lord Thomas Cochrane*

Además, sirvieron como enlace de las comunicaciones entre el Mando en campaña y las autoridades nacionales que estaban prestas a satisfacer las necesidades de un Ejército y una Marina operando en ultramar.

El dominio español había impuesto desde el tiempo de la Conquista, el monopolio del comercio marítimo a buques hispanos. La Nación chilena, que se encontraba en formación, aún no contaba con una Marina Mercante propia que pudiera haber provisto los buques necesarios para ese propósito.

En 1813 se decidió rebajar los derechos aduaneros a las mercancías que arribaran en buques de bandera chilena, a buques cuyas tripulaciones estuvieran compuestas por dos tercios de chilenos, a buques comprados en el exterior y los insumos para mantener su operación.

Pero estos esfuerzos no dieron los resultados esperados. El factor de riesgo era muy grande para los financistas, debido a la hegemonía de la flota española en el Pacífico. Por estas razones, el Gobierno del General Bernardo O'Higgins debió comprar, con mucho sacrificio y esfuerzo, los buques necesarios para la magna empresa de liberar al Perú; y contratar tripulantes extranjeros, que no todas las veces cumplían con los deberes para los cuales habían sido enganchados.



Durante la Guerra contra la Confederación Perú-Boliviana (1836-1839), sucedió lo mismo, pero con menor gravedad. El Gobierno tuvo problemas para adquirir naves para las expediciones del Almirante Manuel Blanco Encalada y del General Manuel Bulnes Prieto al Perú. Muchos buques nacionales habían cambiado de bandera ante el temor de los navieros de una eventual pérdida. Sin embargo, muchas de éstas se encontraban disponibles en el país, debido a un nuevo tratamiento especial para la Marina Mercante promulgada en 1836, lo que ya constituyó una fundamental diferencia con respecto a los tiempos de O'Higgins.

Pasado el conflicto, una década después, encontramos una Marina Mercante pujante, que activamente transportaba mercancías a California, lugar donde la fiebre del oro atraía a miles de personas de distintas nacionalidades y orígenes. Nuestra Marina Mercante contribuyó con muchos de sus buques a mantener a los mineros californianos provistos de los artículos necesarios para su subsistencia. Por otro lado, los astilleros Duprat y de Don Martín Stevenson en Valparaíso, además de los siete existentes en Constitución, bullían de actividad de construcción o reparación de naves.

Sin embargo, la gran actividad naviera inicial se vio perjudicada por la gran desertión de los capitanes y tripulantes al llegar a San Francisco. Estos solían dejar abandonadas las naves sin que pudieran retornar a Chile, lo cual mermó en un tercio la cantidad de la oferta de transporte de cabotaje.

El 6 de septiembre de 1838, Guillermo Wheelwright, quien posteriormente construyera el ferrocarril de Copiapó a Caldera, fundó con capitalistas ingleses una empresa naviera de esa nacionalidad en Liverpool, que unió Europa con la costa occidental de Sudamérica, creando así a la Pacific Steam Navigation Company (P.S.N.C.), la cual obtuvo del Gobierno de Chile el monopolio de la navegación a vapor por sus costas hasta 1845. El 15 de octubre de 1840 recalaron a Valparaíso sus primeros vapores de 700 toneladas, de casco de madera, de nombres "Chile" y "Perú", los que constituyeron la base de un lucrativo negocio. Al correr de los años, en 1870, contaba con treinta y cinco buques con un total de 65.762 toneladas gruesas.

En 1859 se produjo una revolución encabezada por el empresario y político, Pedro León Gallo en el norte, que tuvo ramificaciones en el centro y sur del país. Fue necesario movilizar tropas para restaurar el orden y el Gobierno debió comprar el vapor "Independencia" y arrendar el vapor "Antonio Varas", los que se encontraban disponibles en el país gracias a la política de fomento a la Marina Mercante de dos décadas atrás. De esta manera, controlando el dominio del mar



y teniendo la capacidad de transportar tropas y sus abastecimientos, el Gobierno chileno pudo finalmente sofocar al movimiento revolucionario, que contaba con cuantiosos recursos económicos.

Paralelamente, los inversionistas nacionales se interesaron por el negocio naviero y formaron en 1864 la Compañía Nacional de Vapores, cuyo buque más representativo era el "Paquete del Maule", que podía remontar el río de ese nombre, lo cual constituía una ventaja ante los buques extranjeros.

El 19 de agosto de 1870 se funda otra empresa naviera nacional, la Compañía Chilena de Vapores, que empieza a operar sus buques "Limarí" y "Copiapó", "Bío Bío" y "Maipú", tanto en cabotaje como en viajes al exterior.

Ante los nuevos competidores que atendían parte de su tráfico, la Pacific Steam Navigation Company (P.S.N.C.), bajó drásticamente sus fletes, lo que casi llevó a la quiebra a ambas compañías chilenas e inició gestiones para tratar de fusionarse con la Compañía Chilena de Vapores, su más fuerte competidora.

Sin embargo, las compañías chilenas prefirieron fusionarse entre sí, lo que fue aprobado por Decreto Supremo de 9 de octubre de 1872. Su nuevo nombre fue Compañía Sud Americana de Vapores (C.S.A.V.)<sup>2</sup>. Esto trajo la reacción de la P.S.N.C. que, con una numerosa flota operando, disminuyó sus fletes hasta límites increíbles para sacar a su adversario del mercado, lo que trajo como consecuencia la inminente quiebra de la naciente Compañía.

---

<sup>2</sup> Compañía Sud Americana de Vapores S.A. (CSAV) fue fundada en Chile el 9 de octubre de 1872. Nació de la fusión de las empresas marítimas Compañía Nacional de Vapores (1864) y la Compañía Chilena de Vapores (1870). Es la empresa naviera más antigua de América Latina y una de las cinco primeras sociedades anónimas de Chile que subsiste en la actualidad.

A lo largo de sus años, la empresa ha operado con tecnologías de la época – vela, vapor y carbón y petróleo- naves de transporte de carga general y pasajeros, graneleras y frigoríficas, naves portacontenedores y de transporte de vehículos. Períodos de guerra, recesiones económicas y una industria altamente competitiva, han puesto a prueba la capacidad profesional y compromiso de sus trabajadores y directivos.

A la fecha se mantiene vigente en la industria de transporte de contenedores a través de su participación accionaria en la compañía alemana Hapag-Lloyd A.G.



*El "Alonso de Ercilla" de la C.S.A.V.*

El Gobierno del Presidente Federico Errázuriz Zañartu tuvo una clara visión de los acontecimientos que sucedían en los países limítrofes e intuyendo que el país podría necesitar de los servicios de buques mercantes en caso de un conflicto bélico, acudió en ayuda de la C.S.A.V. Es así, que el 5 de mayo de 1874 se firma un contrato entre el Gobierno y la C.S.A.V. en el cual se establecía que el primero subvencionaría por 10 años al segundo en \$100.000 anuales, pagaderos en trimestres vencidos, condicionado a cumplir un tráfico establecido entre puertos chilenos, rebajas a fletes fiscales y otras garantías, más la obligación de entregar las naves en arrendamiento al Gobierno en caso de un conflicto bélico, aceptando la designación de jefes navales cuando se considerara conveniente.

Este contrato, aparte de salvar a la C.S.A.V. de una quiebra, contribuyó enormemente a la victoria obtenida durante la Guerra del Pacífico, por cuanto las naves de la Compañía Sud Americana de Vapores constituyeron la columna vertebral de los convoyes que transportaron nuestras tropas a los puntos de desembarco asegurando, además, la logística necesaria para sostener las campañas terrestres y las comunicaciones con la Patria.

Durante los cinco años de guerra transportaron 146.195 personas, que incluían tropas y autoridades de Gobierno.



Sin la participación de esas naves, la victoria habría sido obtenida en plazos más largos, con muchas dificultades y sacrificios inútiles de vidas.

Cabe destacar, que en ese conflicto la Compañía Explotadora de Lota y Coronel aportó tres buques, el famoso "Matías Cousiño", el vapor "Carlos Roberto" y el vapor " Luis Cousiño", los que transportaron el carbón para los buques de guerra chilenos y además movilizaron a alrededor de 15.000 soldados hacia y desde las áreas de operaciones.

Pasada la guerra, en 1884 se firma un nuevo contrato entre el Gobierno y la C.S.A.V. en términos semejantes al anterior y con muchas ventajas económicas para el primero.

En los inicios de la Guerra Civil de 1891, cuando el Congreso Nacional se levantó contra el Gobierno del Presidente José Manuel Balmaceda Fernández, con la ayuda de la mayoría de la Armada, las fuerzas rebeldes se apoderaron de casi todos los buques de la C.S.A.V. con los cuales aseguraron la logística y movilidad de las tropas y elementos necesarios para combatir a las fuerzas balmacedistas. Teniendo así, el dominio del mar y la logística asegurada, pudieron tomar la iniciativa estratégica desembarcando en los puntos elegidos, asegurando con ello su victoria.

(\*) <https://www.armada.cl/tradicion-e-historia/archivos-historicos/importancia-de-la-marinamercante-en-la-historia-de-chile>



### **Nota del editor:**

En estos más dos siglos, la Marina Mercante nacional constituye un pilar estratégico en el desarrollo de la conectividad territorial y del acercamiento a puertos internacionales para el transporte de mercaderías. Ella, junto a la Armada de Chile, es y ha sido, un esencial soporte para el crecimiento del país, cuyo litoral de más de ocho mil kilómetros de extensión y más de medio centenar de puertos, juegan un papel fundamental en el desarrollo de las operaciones comerciales de Chile, basta decir que hasta el 88% de las exportaciones de Chile se efectúan por esta vía.

Cabe destacar finalmente que la Armada de Chile, dentro de su misión, tienen un rol indispensable en la seguridad y defensa del libre uso de las líneas de comunicaciones marítimas, por las que navega la Marina Mercante.

Aporte de JPH



*El vapor "Aconcagua" de la Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV), fondeado a las afueras de Chañaral. 8 de Noviembre de 1926.*



*Panorama de Valparaíso antes del terremoto del 16 de Agosto de 1906; éste dejó a gran parte de la ciudad completamente en ruinas y se estima que fue de 8,3 grados en la escala de Richter. Por lo menos 35 vapores son divisables; el vapor "Flora", de la Compañía R. W. James y Cía., yace en el dique flotante.*