

DIFICULTADES DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA CHILENA DURANTE LOS PRIMEROS MESES DEL BLOQUEO DE LA ESCUADRA DEL PACIFICO (SEPTIEMBRE-DICIEMBRE 1865).*

JUAN CARLOS NAHUELCURA A.**

Hacia mediados de la década de 1860, la actividad portuaria nacional estaba rigurosamente reglamentada, de lo que se podría desprender un sinnúmero de ideas optimistas con relación al comercio que, por los cuarenta y ocho puertos habilitados por el gobierno, se realizaba durante los años del conflicto con España. Sin embargo, no podemos desconocer que, tanto la actividad portuaria como el comercio chilenos, no habían podido superar una serie de falencias, vicios y problemas de toda índole, y que se complementaron negativamente con los embates del bloqueo portuario español, a partir del segundo semestre de 1865.

En efecto, tras la crisis financiera y comercial de 1860-1861, el país había ido recuperando paulatinamente su economía, augurándose perspectivas de crecimiento y desarrollo que se vieron reflejadas en avances técnicos y materiales. No era, pues, del todo oscuro el panorama del comercio portuario chileno, previo a la guerra con España. A manera de ejemplo, es posible consignar que en 1862, los ingresos de la aduana de Valparaíso ascendieron a \$3.368.406 con 55 centavos, que en 1863, se incrementaron a \$3.787.729 con 79 centavos; era una aduana de la que dependían, en 1864, varios puertos habilitados para comercio mayor y menor, tales como San Antonio, Papudo, Pichidangui, Zapallar, Vilos y Costa de Algarrobo y San José.¹

Guardando las proporciones con relación al puerto principal, las aduanas de Huasco, Caldera, Constitución, Tomé, Talcahuano, Valdivia y Ancud, también habían experimentado incrementos económicos. Las aduanas del litoral norte del país se habían especializado en la exportación minera. En el quinquenio corrido desde 1858 a 1862, el Erario Público recibió, por diferencia o exceso en la exportación de minerales vía comerciantes, la suma de \$3.908 con 37 centavos. Pero resulta que el fisco sólo percibió \$781 con 67 centavos, cantidad harto insignificante si se atiende a los inmensos valores que, durante el período, se habían obtenido en minerales de toda clase, exportados al extranjero. Con todo, en los valores de exportación minera entre 1862-1863, se había producido una disminución de alrededor de \$1.121.384 con 90 centavos.

* Este trabajo pertenece a un estudio mayor del autor acerca del comercio portuario chileno durante la guerra con España (1864-1866), presentado como tesis de pregrado para acceder al título de profesor de Historia y Geografía en junio de 1999.

** Profesor Historia y Geografía, Licenciado en Historia, Universidad Marítima de Chile.

1. Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda, vol.525 (Aduana de Valparaíso 1864).

Por otra parte, la importación de mercaderías extranjeras por la aduana de Tomé durante 1863 ascendió a \$17.033 con 89 centavos, lo que casi duplicaba los niveles de los últimos dos años; los ingresos de la aduana de Valdivia se elevaron en 1863 a \$3.858 con 21 centavos, marcando también un aumento significativo, que se había manifestado constante. El movimiento mensual de mercaderías nacionales y naturalizadas en la provincia de Chiloé por la aduana de Ancud, llegó a elevarse en 1863 a \$315.850 con 32 centavos, el caso más contundente del desarrollo comercial portuario chileno de ese año.²

En realidad, hasta 1864, gran cantidad de productos eran comercializados a través de las aduanas del litoral chileno, importantes por el peso de sus valores y cantidades, muchos de los cuales tenían el rango de suntuarios (cigarros puros).

Sin embargo, este comercio portuario debió enfrentar problemas más complejos atendiendo al estado de guerra imperante, marcando un serio revés de acuerdo con los progresos que se habían proyectado para esos años. De estos avatares, nos parece crucial destacar los siguientes:

(a) La obtención de recursos para reportar el estado de guerra.

En octubre de 1865, se declaró que todas las gratificaciones civiles y militares, accidentales o permanentes, estuvieran sujetas a descuento, equiparando así a todos los empleados de la administración por lo que respecta a la reducción de sus haberes.³ Asimismo, las tesorerías fiscales comenzaron a descontar de los sueldos, pensiones y jubilaciones que se pagaban por el Erario Nacional, el 10% de los que eran desde \$300 hasta \$1000; el 10% de los primeros mil y el 50% del exceso, a partir del mismo mes de octubre.⁴

Entonces, contando el gobierno como principal recurso para la defensa del país las erogaciones voluntarias de los ciudadanos - cuestión legalizada a partir del 24 de septiembre - se nombró de inmediato una comisión denominada Comisión Central de Subsidios, integrada por el General de División Manuel Bulnes, el Vicealmirante Manuel Blanco Encalada, el Presidente de la Corte Suprema de Justicia don Manuel Montt, el Presidente del Senado Rafael Larraín, el Presidente de la Cámara de Diputados Domingo Santa María, don Antonio Varas, Joaquín Larraín Gandarillas, Manuel Antonio Matta, Francisco Echaurren Huidobro y Benjamín Vicuña Mackenna.

2. Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda, vol.522 (tesorería general 1864-1865)

3. Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda, vol. 456 (tesorería de Valparaíso 1862-1868).

4. Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda, vol. 469 (decretos supremos 1863-1865).

Esta central organizó comisiones en todos los pueblos de la República que se consideraban aptos para coleccionar las cuotas con que los ciudadanos deseaban espontáneamente contribuir para hacer la guerra al gobierno de España; se le autorizó para que por el órgano de su presidente y secretario se dirigiera oficialmente a todas las autoridades, y para que, por sí misma o por medio de otras comisiones, recibiera en préstamo voluntario no sólo dinero, sino también títulos de la deuda pública y documentos a favor del Estado.⁵ El importe de los préstamos en dinero o documentos se pagaron en títulos de la deuda pública, teniendo un 3% de amortización anual y una ganancia de intereses del 5%, también anual.⁶

El Contador Mayor de la República se encargó de designar a un empleado de su oficina para la apertura de un libro, el Gran Libro de la Patria, en el que se llevó una estricta contabilidad de las erogaciones, publicándose diariamente los nombres de los erogantes en periódicos y las cantidades y objetos erogados.⁷ Las tesorerías fiscales entregaban a diario el producto de las donaciones, abriendo una cuenta especial, llamada Subsidios.⁸

Pero, como no fue posible que una sola comisión coleccionara todos los recursos que se necesitaban para la guerra, se nombró una comisión que, por medio de comisionados, se encargó de recolectar los donativos en dinero o en especie con que los habitantes del país deseaban contribuir a la defensa nacional, tanto en Santiago como en las provincias, y de vender las especies donadas que no podían emplearse en el servicio del ejército o de la marina, más otra comisión para la cuenta especial, denominada Donativos.⁹

Lo fundamental de lo ya descrito es que el peso mayor de este sistema de recaudación recaía precisamente en los funcionarios relacionados con todas las actividades del comercio portuario, así como con el ejército, la marina y los comerciantes particulares.¹⁰

(b) De la Tarifa de Avalúos vigente.

Desde principios de septiembre de 1865, comenzó a operar otra comisión, encargada de iniciar el proceso de reforma en la Tarifa de Avalúos vigente y someterla a la aprobación del gobierno.¹¹ Estuvo conformada por el Ministro Contador, el Jefe de Vista de Aduanas de Valparaíso y varios comerciantes.

5. Idem.

6. De acuerdo con esto, las amortizaciones y los intereses comenzaron a correr desde el día en que el Presidente de la República declaró por terminada la guerra. Idem.

7. Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda, vol. 492 (contaduría mayor 1863-1868).

8. Desde noviembre de 1865, y mientras duraron las operaciones en que se ocupaban las Tesorerías Fiscales, estas oficinas se abrieron diariamente y sin la interrupción de días feriados. Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda, vol. 469.

9. Idem.

10. Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda, vol. 560 (aduana y estanco 1865-1866).

11. Sesiones Ordinarias del Congreso Nacional 1864-1865.

Sin embargo, a consecuencia del estado de guerra, el comercio se había visto afectado por perturbaciones que impidieron emprender reformas de esa clase. La reforma, por cierto, no tuvo efecto, y la Tarifa de Avalúos promulgada el 27 de agosto de 1864, continuó rigiendo hasta el 31 de diciembre de 1866, o sea, inalterable durante toda la guerra.

(c) De la circulación de moneda:

En julio de 1865, aún se encontraba circulando moneda de cobre del antiguo sistema. Como medida de emergencia, se decretó aceptar sólo 1/8s y medio 1/8s hasta junio de 1866. Hacia octubre del mismo año, debió decretarse la prolongación del uso de monedas de plata de 25 centavos en las oficinas fiscales, medida de carácter urgente y considerada final en noviembre de 1864.² Ello sugiere que la escasez de numerario se hacía sentir fuerte en el mercado.

(d) Tramitaciones de comerciantes particulares:

Durante el segundo semestre de 1865, especialmente en los meses de junio-agosto, las tramitaciones de particulares se intensificaron sensiblemente. Por ejemplo, varios comerciantes de Valparaíso solicitaron permiso, una y otra vez para depositar toda clase de mercaderías libres de derechos de objetos para una fábrica de paño; Julio Dittborn pidió la cancelación de una fianza para el embarque de harina; comerciantes de Valparaíso pidieron que ciertas mercaderías comprendidas en el artículo 125 de la Ordenanza de una póliza de renovación de tránsito de mercaderías; Peterson y Edington reclamaron liberación de derechos por una cantidad de aceite y cueros de lobo; José Squella exigió la copia de una cuenta sobre derechos de exportación de guano; Gibbs y Compañía solicitaron liberación de derechos de máquinas para limpiar trigo, afrecho y otras mercaderías para molino; los dueños de chatas de Valparaíso exigieron la rebaja en el valor del pago de sus patentes; varios comerciantes de Coquimbo reclamaron la liberación de derechos para la pólvora usada en las minas; otros tantos comerciantes porteños pidieron la liberación de derechos para fierro galvanizado liso; la Cámara de Diputados discutía sobre el pago de 10 centavos que debía hacer todo buque al llegar a cualquier puerto nacional; comerciantes de Valparaíso solicitaron también que se les permitiera trasladar sus mercaderías a Santiago; el ferrocarril de Carrizal pidió la liberación de derechos de objeto para la empresa; Graham Rowe y Compañía reclamó la liberación de derechos para el cobre que se exportaba al extranjero; Tornero e hijo solicitó que no se le impidiera el embarque de sus mercaderías; el hospital San Juan de

La Serena solicitó la liberación de derechos de los cajones de primera necesidad; Colman y Jackson pidieron se les permitiera cargar carbón en Lota por medio del vapor “Paquete del Maule”; Salas hnos. quisieron permiso para embarcar por el puerto de Constitución (el que se cerró en octubre del mismo año); José Hurtado solicitó permiso para construir un muelle en una caleta cercana al puerto nuevo de San Antonio...¹³

Como vimos, el problema de los derechos era uno de los más recurrentes en todos los casos mencionados. Por ello el gobierno, en octubre de 1865, declaró libres de derechos de aduana todas las mercancías que se importaban o exportaban por los puertos habilitados para el comercio, tanto mayores como menores.¹⁴ A partir de ese mes, dichas mercancías no estuvieron obligadas a sujetarse a otros trámites, fuera de los que la Ordenanza de Aduanas vigente establecía para las mercancías nacionales libres de derechos.

Ahora bien, para la exportación de provisiones que podían servir de consumo para la escuadra enemiga, se exigió que a las aduanas nacionales se les pagara una fianza equivalente al valor de la plaza de aquellas provisiones en que se garantizaba que ellas habían sido desembarcadas en puertos nacionales o neutrales, no ocupadas por la escuadra española. Esta fianza debía cancelarse en vista de un certificado de desembarque expedido por las respectivas autoridades del puerto y con el visto bueno de los cónsules de Chile, cuando las provisiones se destinaban al extranjero.¹⁵

Tal situación puede explicarse atendiendo el detalle de los siguientes puntos:

a. De la prohibición de embarques:

Por el mismo mes de octubre de 1865, el gobierno, sintiendo como su deber la toma de todas las precauciones que el estado de guerra hacía necesario, prohibió, en todos los puertos de la República, las exportaciones por mar, los reembarques y trasbordos de los siguientes artículos: aves vivas o muertas, frutas frescas y secas, ganado y carne de cualquier clase, huevos, leche fresca o conservada, legumbres frescas, manteca, mantequilla, pan y galleta.¹⁶ Con toda probabilidad, la intención debió de ser el corte de las vías de suministro de provisiones a la escuadra enemiga; medida bastante drástica, ya que, como veremos en el punto siguiente, significó incluso la quiebra de algunos productores que se dedicaban a comerciar estos alimentos.

13. Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda, vol. 533 (trámites 1864-1865).

14. Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda, vol. 469.

15. Idem.

16. Idem.

b. De las mercaderías estancadas y perdidas:

Ante las disposiciones expuestas hasta ahora, el tema de los productos estancados y su descomposición paulatina resulta francamente desalentador. Ello, porque no sólo significaba la pérdida de producciones enteras, sino la posibilidad de la ruina para comerciantes y productores o el endeudamiento a largo plazo. Además, las producciones que lograron salir del país durante el período en estudio, no lo hicieron a través de una marina mercante nacional, sino por medio de un grupo definido de embarcaciones extranjeras mayores y menores o que, simplemente, ocuparon bandera foránea.¹⁷

Entre octubre de 1865 y junio de 1866, el comerciante ganadero Ignacio Espínola se arruinó finalmente al no poder exportar 300 bueyes y quintales de trigo al Callao por el puerto de Papudo; 150 sacos de papas de 100 kilos cada uno, se pudrieron ya que no pudieron ser embarcados desde San Antonio a Chañaral por el barco francés “Le Toi”; mantequilla, queso, jamón y tocino nunca salieron de Papudo al Callao por el bergantín colombiano “Lusitano”; otras papas se descompusieron al no ser embarcadas en la barcaza italiana “Juanita Boggiano,” desde Algarrobo a Caldera; a unos embarques de abarrotes y frutos del país no les fue posible salir desde Algarrobo y Papudo hacia Caldera y Chañaral, porque no se obtuvieron los certificados para cancelar las fianzas correspondientes; sufrieron el mismo obstáculo unos embarques de harina hacia Coquimbo que se pretendía realizar en la barcaza italiana “Alianza”; similar fue el caso de unos frijoles que nunca salieron hacia Caldera por la barcaza colombiana “Narciso”; cayó drásticamente la importación de licores por las aduanas del litoral chileno; un vapor inglés fue impedido de trasladar papas, mantequillas, huevos y gallinas desde Valparaíso hacia Iquique; mercaderías británicas que debían llegar a Perú y Chile a bordo del vapor inglés “Santiago” y la fragata francesa “Eclair”, fueron tramitadas implacablemente con motivo de evitar posibles contrabandos; otro embarque de papas de Papudo a Caldera fue denegado por el mismo temor para con los vapores ingleses; Emiliano Zamorano se arruinó al perder toda una producción de papas que año tras año exportaba al Perú. Muy significativo resulta ser el caso de un ciudadano francés que pidió incansablemente se le permitiera embarcar, desde Papudo al Callao, mantequilla, charqui, tocino, queso y otros frutos del país, en virtud de que el Encargado de Negocios de Francia había solicitado se permitiera a las naves de su nación embarcar, por los puertos de la República, los víveres frescos necesarios para sus viajes al puerto de su destino; el Ministerio de Hacienda concedió ese favor, en noviembre de 1865, cuando el Encargado de Negocios francés dio

17. Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda, vol. 551 (solicitudes 1865-1875).

plena seguridad de que, por el conducto de sus cónsules y demás agentes, daba a entender a los capitanes de naves francesas que los deberes de la neutralidad les impedían suministrar víveres a las naves españolas que se encontraban en el Pacífico; si tal cosa ocurría, dicho ministerio amenazó con suspender irrevocablemente la concesión.¹⁸

Pero, además de los indispensables productos prohibidos para su exportación, es menester preguntarse qué pasaba con otros de primera necesidad para el consumo interno y que, por lo general, eran suministrados desde el extranjero. Tal es el caso del azúcar: entre 1860-1864, se importaban 10.341.640 kg. por año, es decir, 28.333 kg. diarios; desde el 1 de enero al 27 de septiembre de 1865 (son 270 días), el consumo interno fue de 8.767.061 kg. los que se sumaron a los 2.502.387 kg. en tránsito en almacenes de aduanas, dando un total de 11.269.448 kg., cuya suma, dividida por los 28.333 kg. que se consumieron a diario, se obtiene que ese total debía consumirse en 397 días y que, rebajados de éstos los 270 días transcurridos hasta el 27 de septiembre, resultaba que sólo quedaba suministro de azúcar para 127 días.¹⁹

Ante tan crítico panorama, el gobierno declaró libre de derechos de internación el azúcar de toda clase que se introducía por mar a Chile, mientras existieran puertos de la República bloqueados por la escuadra española.²⁰

Al parecer, esta medida sí ayudó a soslayar los obstáculos que el abastecimiento de azúcar ocasionaba, puesto que, al menos las fuentes de primera mano depositadas en el Archivo Nacional que he estudiado, no hacen mención de este problema durante el año 1866.

c. De las transacciones efectuadas por ciudadanos españoles:

El gobierno chileno, preocupado ante la persistencia del Comandante en jefe de la Escuadra del Pacífico de hostilizar al comercio nacional, teniendo en cuenta que uno de los principales perjuicios que este comercio podía experimentar consistía en que los súbditos españoles practicaran transacciones fraudulentas destinadas a burlar los legítimos derechos de los acreedores chilenos o neutrales, halló prudente evitar que los españoles abusaran de la libertad de que hasta ese momento habían gozado para disponer de valores que debían servir para el pago de sus créditos.²¹ Con este fin, ordenó a las aduanas del país que no admitieran la firma de ningún súbdito español para el

18. Se autorizó a los Jefes de las Aduanas de los puertos mayores de la República que permitieran a los barcos franceses embarcar víveres de toda clase para su rancho en la cantidad que, atendidas al número y clase de las personas que viajaban a bordo, eran indispensables para el consumo durante los viajes; en Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda, vol. 469.

19. Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda, vol. 549 (aduana de Valparaíso 1865).

20. Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda, vol. 469.

21. Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda, vol. 533.

despacho de mercaderías, ni autorizaran la transferencia de los manifiestos que hasta esa fecha existieran en su nombre. Se exceptuaron las mercancías que, estando manifestadas por españoles, se pedían para ser internadas o exportadas, las cuales debieron ser despachadas de acuerdo a documentos fehacientes que pertenecieran a chilenos o bien a neutrales, por contratos anteriores al 24 de septiembre de 1865. En cambio, ninguna oficina admitió a los súbditos españoles como deudores o fiadores a favor del Estado a partir del 17 de octubre del mismo año.²²

Con el bombardeo a Valparaíso por parte de la Escuadra del Pacífico, la situación de los ciudadanos españoles en Chile se agravó tremendamente. Un decreto de 28 de marzo de 1866, dispuso que los españoles que, en el plazo de 30 días, no hubiesen pedido carta de ciudadanía, salieran del país. Aunque no se les expropió sus bienes, casi todos los expulsados se arruinaron.²³

En virtud de lo conocido hasta ahora hemos, reconstruido el panorama de la situación portuaria chilena durante el conflicto con España. Con todo, nos parece interesante echar un vistazo acerca del quehacer y las vicisitudes de las principales aduanas que operaban en el litoral nacional hacia los años en estudio:

1. Provincia de Atacama:

En Copiapó, a principios de 1865, la preocupación de la Junta de Minería era grande, sobretudo por lo referente a las disposiciones de la Ordenanza de Aduanas respecto a los derechos sobre el carbón inglés, derechos específicos sobre los minerales y otros.²⁴ Cabe recordar, al respecto, que en los últimos tres años se había manifestado una disminución de producción y exportación, y que si a ello sumamos los altos derechos de internación al carbón extranjero, tenemos una explicación concreta para entender la preocupación de esta Junta.

A pesar del problema del carbón, aun si éste era nacional, y de los embates del bloqueo, siguieron exportándose minerales, sobre todo la plata en barra con destino al Callao y Londres. Activas operaciones se efectuaron en la aduana de Caldera para el resguardo y transporte de barras de plata,²⁵ así como para evitar que las naves que se encargaban del embarque fuesen capturadas.²⁶ Considerando esto, se solicitó reiteradamente aumentar el personal de Resguardo de la Aduana de Caldera, a fin de que la costa estuviese suficientemente vigilada, cuestión justificada por dos motivos: los

22. Archivo Nacional. Fondo ministerio de Hacienda, vol. 469.

23. Cfr. Con ENCINA, Fco. A.: *Historia de Chile*. Ed. Ercilla, ed. Especial, Santiago, 1984, tomo XXVII, p. 230.

24. Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda, vol. 538 (Intendencia de Atacama 1865).

25. Archivo Nacional. Fondo ministerio de Hacienda, vol. 540 (Intendencia de Coquimbo, segundo semestre 1865).

26. Hacia noviembre de 1865, el temor por la captura de vapores que sacaban la plata por Caldera era enorme. Ello porque la mayoría de esos vapores eran ingleses, a quienes el almirante español había hecho concesiones con la condición de que éstos sólo transportarían pasajeros, correspondencia y moneda. En Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda, vol. 538.

repetidos de contrabando y las posibles capturas de embarcaciones mercantiles.

Con relación al primero, las sentencias de comiso en Caldera fueron frecuentes. Gracias al ejemplo de contrabando de mercaderías de exceso no manifestadas (zapatones de hombre, botines con elástico, camisas de lana, camisetas de franela de lana, corbatas de lana, calzoncillos de lana, medias de lana, papel, botellas de coñac, ginebra, etc.) en el barco “Britania Potestas”, y de acuerdo a una ordenanza del 31 de octubre de 1865, se autorizó cursar todas las sentencias de comiso habidas entre septiembre y octubre del mismo año.²⁷ El caso que mayores dificultades representó fue el de una exportación de ejes de cobre embarcados por el puerto de Carrizal Bajo, con destino al de Guayacán (y de allí hacia el extranjero), por el vapor nacional “Fósforo”, causando graves daños al fisco; este comiso abarcó desde mayo de 1865 hasta agosto de 1866.²⁸ Otro fue el caso de un bergantín goleta de vela, (se creía era el “Paquete de Tongoy”), que fue capturado y armado por los españoles bloqueadores de Coquimbo y que se dedicaba a hostilizar los botes del Resguardo con objeto de hacer advertencias a los mercantes que se acercaban a la costa con dirección al puerto de Caldera, es el más gráfico.²⁹

Aún peor, las marejadas ocurridas durante los últimos días de noviembre de 1865, terminaron por destruir la mitad del muelle del puerto de Huasco, el segundo en importancia para la salida de minerales.

2. Provincia de Coquimbo:

Si atendemos a la actividad realizada entre los meses enero-agosto de 1865, podremos verificar que ésta se realizaba con aparente normalidad, en relación con temporadas anteriores. Se caracterizaba por un activo comercio, como la compra de tabaco extranjero, naipes, papel sellado y la tramitación de patentes, alcabalas e imposiciones (el diputado Vicuña Mackenna había propuesto que se cultivara tabaco en Chile).³⁰

27. Idem.

28. Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda, vol. 492.

29. Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda, vol. 538.

30. Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda, vol. 564 (aduana y tesorería Coquimbo 1865).

Las principales preocupaciones consistían en la conducción de fletes de especies estancadas; el encargo de reparación de herramientas agrícolas; la mantención de faroles, alumbrado, muelles y almacenes arrendados; construcción y reparación de edificios fiscales; aseo y atención de la compostura de herrería; celebración de contratos, defensa de los almacenes de pólvora; compra y reparación de los botes del Resguardo,³¹ y consideración de los altos niveles de desempleo.³²

Pero durante el segundo semestre de 1865, esta actividad se intensificó, debiendo enfrentar obstáculos ante los cuales no existían ni los medios ni la preparación para superarlos.

El hospital de La Serena fue una de las instituciones más afectadas, especialmente en el asunto de la excensión de derechos de internación de productos de primera necesidad. Los sueldos de los empleados en esta provincia eran demasiado bajos (\$37.50 ctvs.), lo que ponía en jaque la subsistencia; quizás, pueda ser una de las razones del mal funcionamiento de la Oficina del Resguardo, problema que se arrastraba desde marzo del mismo año. Los reclamos por el escaso cumplimiento de las disposiciones de la Ordenanza del Estanco era una cuestión que tomaba cuerpo a diario³³ y que se veía recrudescida por los altos niveles de contrabando de diversas especies (metales, naipes, tabaco).

Desde septiembre, la mayoría de los soldados alistados en la zona pertenecían al gremio de jornaleros, todos mal equipados; el resto de los funcionarios de aduana insistía en sus malos estados de salud.³⁴

31. Esta labor significó altos niveles de gasto y trabajo: pintura para los botes del Resguardo de Coronel y Lota; compostura de la chalupa de Valdivia; compra de un bote para Coronel; chalupa de Valparaíso; útiles y compostura para los botes de Coronel y Tomé; compra de dos embarcaciones para Valparaíso; compostura del bote de Talcahuano; compra de pescante para Coquimbo; útiles para el bote de Taltal; reparación del bote de Talcahuano; compra de pescante nuevo de fierro para Talcahuano; reparación del bote de Llico; refacción de los botes de Coronel; reparaciones en el Resguardo de Papudo, Tomé, Valparaíso, Huasco, Talcahuano, Coquimbo y Ancud; útiles para el bote de Caldera; compra de una embarcación para Valdivia; otro bote para Constitución; compra de muebles y útiles para todos los resguardos; todo dentro del segundo semestre de 1865, en Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda, vol. 564.

32. Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda, vol. 540

33. Fueron numerosos los problemas burocráticos entre La Serena y Coquimbo, entre ellos por la oficina de Administración del Estanco en asuntos relacionados con el cobro de derechos de alcabala por contratos de compra y venta; en Idem

34. Sensible es el caso de la pérdida del teniente segundo a quien, a consecuencia del bloqueo de puertos por los invasores fue atacado por una especie de enajenación mental y se suicidó; en Idem.

Resultaba carísimo mantener algunos puertos menores, como el de Totalillo, tan miserable y complicado que costaba más del doble que el de Coquimbo, por concepto de agua, víveres, materiales y funcionarios, ya que los recursos eran escasos o bien estaban destinados a la solución de problemas mayores, como la renovación de la chalupa de Coquimbo y la compra de armas.

En cuanto a los particulares, varios de ellos solicitaron incansablemente que se liberara de derechos el ingreso de la pólvora. Al menos durante los últimos meses de 1865, ello no tuvo solución, porque no podía ser vendida en las casas de comercio y se encontraba estancada en almacenes o bien la que provenía del extranjero (principalmente del Reino Unido) estaba gravada con un 15%. Más importante fue el caso de la Compañía de cobres de Panulcillo (encomandita): había llegado la noticia de que pronto el puerto de Tongoy sería bloqueado, el único que se encontraba libre cerca del establecimiento de la Compañía; por ello, se hallaron en la imposibilidad de exportar los ejes de cobre y de importar el carbón de piedra y demás útiles que necesitaba un establecimiento de fundición que contaba con doce hornos en constante funcionamiento. Se temió entonces graves perjuicios para la Compañía y la desocupación de unos dos mil hombres. Ante este drama, se sugirió habilitar una caleta que, a poca distancia, ofrecía seguridad a las embarcaciones y podía servir para internar también frutas que el país necesitaba para alimentar a los habitantes de la provincia, dada la escasez. El puerto de Tongoy fue efectivamente bloqueado por los españoles; por ello el gobierno, atendiendo a que gran cantidad de naves atracaban allí, decidió habilitar como puerto mayor a la caleta de “San Lorenzo”, en noviembre de 1865.³⁵

3. Provincia de Valparaíso:

La crítica situación de los empleados de la aduana de Valparaíso resultó ser la falencia más repetitiva: funcionarios destinados a los nuevos puertos habilitados por el gobierno, los descuentos en los sueldos y los costos de la guerra, se sumaron a irregularidades en todas las oficinas, errores de paso y en las pólizas, exceso de trabajo y escasez de recursos económicos para paliar la crisis.³⁶

Continuamente, Valparaíso solicitó aumento de la dotación de sus empleados para auxiliar sus labores y de dinero para subvenir a los mayores gastos de escritorio que traía consigo el incremento del trabajo, producto de la guerra. Asimismo, se insistió en el retorno de sus empleados que se encontraban transitoriamente prestando servicios

35. Idem.

36. Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda, vol. 549.

en diversas oficinas fiscales.³⁷

Fue necesario ocupar almacenes de particulares para el almacenamiento de mercaderías y agilizar las tramitaciones de los casos de comiso, a partir de octubre de 1865, lo que no mejoraba del todo la situación de varios comerciantes. Así por ejemplo, no había sido posible sacar cobre fundido con carbón extranjero desde Lota-Valparaíso hacia el mercado internacional, como se pedía; tampoco se permitió a un ciudadano español internar yerba mate por el puerto de Papudo; otros comerciantes hispanos se habían visto imposibilitados de pagar sus deudas y vender sus mercaderías, situación que los mantuvo agobiados hasta fines de 1866.³⁸

Durante 1866, las transacciones se tornaron aún más complicadas: el comerciante Francisco Pacheco pidió la liberación de artículos destinados al culto divino; la firma Stokmeyer Schuz solicitó la prórroga para presentar certificados de embarque; J. María Berríos exigió la liberación de derechos para 30 cajones de cigarros; otra solicitud pedía la liberación de derechos de una máquina para el vapor remolcador de Valparaíso; causó polémica el tema de la cancelación de fianzas en las aduanas por el embarque de carbón de piedra; no fue transparente el donativo que unos comerciantes realizaron al Estado por parte de la venta de trigo, involucrando a varios funcionarios; tras cuatro meses de trámite, fue denegada la solicitud de liberar de derechos mercaderías de la firma Grisan Schuchard y Cía., lo que motivó la partida del vapor hamburgués “Margarita” hacia el Callao, dado el bloqueo; al comerciante Mariano Larratea se le concedió finalmente la prórroga para acreditar un desembarque que tramitaba desde hacía tres meses; se le pidió también a Alsop y Cía. que arribara directamente al puerto de Lota para cargar minerales en la barca norteamericana “Pepa”; a Rose Innes y Cía. se le permitió el depósito de armas en Valparaíso; a Antonio Sangüesa, se concedió tres meses de prórroga para acreditar un desembarque; a Schuter Wülhelm y Cía., otro depósito de armas y el embarque de productos por el vapor hamburgués “Overmann”; a David Sim, operar con sus vapores desde Valparaíso al sur desde el mes de octubre....³⁹

Sin embargo, durante el año 1866, el principal embate fue el bombardeo que desató la Escuadra del Pacífico, concentrada en Valparaíso desde marzo.⁴⁰ En efecto, cuando el cuerpo consular se impuso de que las escuadras inglesa y norteamericana, que se encontraban presentes en la bahía, no impedirían el bombardeo de Valparaíso, resolvió hacer una desesperada y última representación al almirante español, que por

37. Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda, vol. 456.

38. Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda, vol. 549.

39. Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda, vol. 592-B (ministerio interior y relaciones exteriores 1865-1868).

40. Sobre el bombardeo de otros puertos indefensos, ver MARKHAM, Sir Clements R.: *Historia del Perú*. Ed. Guía Lazcano, Lima, 1952, p. 291.

esa fecha era Casto Méndez Núñez,⁴¹ suscrita también por los cónsules de Austria, Bélgica, Brasil, Bremen, Colombia, Dinamarca, Estados Unidos, Guatemala, Hamburgo, Hannover, Holanda, Islas Sándwich, Italia, Noruega, Portugal, Prusia, San Salvador, Suecia y Suiza.⁴² El incendio y la destrucción de Valparaíso significaron la ruina de un puerto floreciente del Pacífico Sur.

Al amanecer del día 31 de marzo de 1866, la “Blanca”, “Villa de Madrid”, la “Resolución” y la “Vencedora se acercaron a cuatro y seis cables de los puntos que debían batir: los almacenes de aduana, la bolsa, la intendencia y la línea del ferrocarril a Santiago. A las doce del día, después de tres horas de bombardeo, se logró incendiar las series tercera y cuarta de los almacenes fiscales, con 151 bodegas atestadas de mercaderías;⁴³ por mucho que se hubiese preparado el puerto para soslayar un ataque como éste, los daños serían igualmente graves. Las pérdidas materiales ascendieron a \$14.733.700, distribuidos así: edificios particulares, \$633.000; edificios fiscales, \$550.700; muebles y mercaderías en edificios particulares, \$1.500.000; mercaderías incendiadas en los almacenes fiscales, \$12.000.000; daños varios, \$50.000. De la mercadería destruida, \$8.300.000 pertenecían a extranjeros (\$40.000.000 en propiedades de comerciantes e industriales ingleses en este puerto), y \$3.700.000 a comerciantes chilenos.⁴⁴

La recuperación fue muy lenta. Con todo, entre abril y mayo de 1866, comenzó la construcción de un malecón frente a la primera y segunda sección de almacenes fiscales a cargo del ingeniero Carlos E. Escobar;⁴⁵ se había tomado en serio el proyecto del dibujante Teodoro Schmidt para la construcción, reparación y conservación de un muelle nuevo en este puerto, y se incrementaron los fondos para la reparación de los almacenes fiscales.⁴⁶

41. Don Casto Méndez Núñez nació en Vigo, el 1 de julio de 1824. Poco después del suicidio de Pareja asumió el mando supremo de la escuadra, imprimiendo inmediatamente a las operaciones el sello de su infatigable actividad y energía. Su primera medida fue abandonar el bloqueo de la mayor parte de nuestros puertos, excepto el de Valparaíso, y enviar a los mares de Chiloé las fragatas Villa de Madrid y Blanca, en busca de la escuadra enemiga. Para muchos autores nacionales, este hombre de mar español ha sido uno de los más formidables enemigos que haya tenido nuestra patria en el transcurso de su vida independiente. Cfr. Con GAJARDO Reyes, Ismael: *El Brigadier don Casto Méndez Núñez.*, en Revista Chilena de Historia y Geografía, No. 5 de 1912, pp. 41-67.

42. ENCINA, Fco. A.: *Historia de Chile*. OP: CIT, tomo 27, p. 228.

43. VICUÑA Mackenna, Benjamín: *Guerra de Chile con España (1863-1866)*. Imprenta “Victoria”, Santiago, 1983, pp. 477-478.

44. ENCINA, F.A.: *Historia de Chile*. OP CIT, p.229; cfr. con VICUÑA M.,B.: *Guerra de Chile con España (1863-1866)*, OP CIT, p. 316.

45. Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda, vol. 492.

46. Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda, vol. 564.

4. En la Provincia de Talcahuano:

Junto con considerar que, por las aduanas de esta provincia, hubo que sortear problemas similares al resto de las oficinas del litoral chileno, es necesario decir que la exportación del carbón piedra fue lo fundamental. El puerto de Lota, antes que el de Valparaíso, fue el primer blanco considerado por los españoles para dañar el comercio portuario chileno; si el almirante español se decidió por el primer puerto del Pacífico es porque, claramente, resultaba mucho más espectacular el daño ocasionado.

Sin embargo, las aduanas de Talcahuano orientaban gran parte de sus recursos a agilizar el trabajo de sus oficinas y modernizar los servicios que éstas prestaban.⁴⁷ Así, por ejemplo, durante el segundo semestre de 1865, se contrataron diversos servicios para la construcción de telégrafos, como de oficinas telegráficas en Tomé y Lota, Concepción y Copiapó (dado el intercambio producido para la fundición de metales con el carbón); se compró gran cantidad de alambre para ser utilizados en los trazados del ferrocarril del sur, y se abogó por las buenas relaciones comerciales con el Perú e Inglaterra.⁴⁸

Fundamentalmente, el quehacer de las oficinas de esta parte del litoral se concentró en el flete de cajones, desembarque y bodega, así como la recolección de contribuciones para la guerra.

En suma, la falta de personal y de oficinas adecuadas incidía perjudicialmente en el normal desarrollo de la actividad portuaria por todo el litoral. Durante el segundo semestre de 1865 y el primero de 1866, el problema se había agravado ante la escasez de jornaleros ocupados en descarga, la desorganización de los gremios, los continuos partes de enfermos, con las respectivas solicitudes de licencia, el crecido número de jubilaciones,⁴⁹ y las elevadas tarifas aduaneras.⁵⁰

En el plano global, todo el comercio portuario de nuestra costa, de una u otra forma, se vio enfrentado a gravísimos problemas durante la guerra con España, lo que le significó un traspié y hasta un retroceso con relación a las perspectivas que éste tenía desde el inicio de la década de 1860: la hostilidad de la escuadra española terminó por frenar el normal desarrollo de Chile, precisamente en las regiones más prósperas de la década, a saber, Atacama-Coquimbo, Valparaíso y Talcahuano-Lota.

47. Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda, vol. 565 (aduana de Talcahuano 1865).

48. Idem.

49. Cuestión que preocupaba sobremedida a las autoridades de la época, ya que no se descartaba que la intención de los trabajadores era eludir sus obligaciones ante el estado de guerra que enfrentaba el país, con mayor razón en la actividad portuaria: en Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda, vol. 561 (correspondencia general 1865-1866).

50. Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Hacienda, vol. 551 (solicitudes 1865-1875).