

INICIOS DE LA MARINA MERCANTE DE CHILE (1800-1870)

*Sergio Martínez Baeza**

El tema que he escogido para mi disertación en este Simposio sobre "Historia Marítima del Pacífico", al que hemos sido convocados por el Centro de Investigaciones Históricas de América Central de la Universidad de Costa Rica y que se realiza en San José entre los días 13 y 15 de febrero del año 2001, tiene relación con algunas figuras de empresarios chilenos que se constituyen en auténticos precursores de la actividad naviera privada y del comercio chileno de ultramar, como son los señores José Francisco de Urrutia Mendiburu y su sueño frustrado de abrir la ruta del intercambio mercantil con las islas Filipinas en el siglo XVIII; Manuel María de Undurraga y Yávar, precursor de la idea de establecer una zona marítima costera de explotación

* El autor es miembro de Número de la Academia Chilena de la Historia, correspondiente de la Real Academia de la Historia de España, de la Academia Costarricense de Geografía e Historia y de otras instituciones similares; Presidente de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía y Profesor de Historia del Derecho de la Universidad de Chile.

exclusiva para Chile; Nicolás de la Cruz y Bahamonde, exitoso comerciante chileno establecido en Cádiz, caballero ilustrado y primer Conde de Maule; Manuel Riesco Vega y su plan de tener una fragata propia para comerciar con España; Agustín de Eyzaguirre y socios de la Compañía de Calcuta, primeros que llevaron la bandera chilena y los productos de nuestro suelo hasta la India y otros lugares del Extremo Oriente, en los albores de nuestra soberanía; Francisco Xavier Alvarez y su hijo Francisco Salvador Alvarez, audaces y ricos empresarios porteños que desarrollaron una gran casa comercial y extendieron las rutas de sus barcos hasta Macao, California y los puertos europeos; y José Tomás Ramos Font que desde su escritorio en este puerto de Valparaíso pudo manejar una empresa comercial y naviera de dimensiones sorprendentes, con agentes en los principales centros mercantiles del orbe.

Roque de Allende, Pedro Nicolás de Chopitea, Celadonio Villalota, Manuel Ramírez de Arellano, Antonio del Sol y Felipe Iturrate, mercaderes que en siglo XVIII introducían al país productos importados; así como los de Antonio Arcos, Felipe Santiago del Solar, Portales, Cea y Cía., José Matías López Dorrego, Francisco Ramírez, José Domingo Otaegui, José Vicente Sánchez, Onofre Bunster y otros que a comienzos del siglo XIX también ejercieron el comercio de mercaderías procedentes de ultramar. Sin embargo, solo me ocuparé de los señalados en primer término, por ser los más importantes y atendidas las limitaciones que impone la índole de este trabajo.

José Francisco de Urrutia Mendiburu

Nació en España, en San Sebastián, 1746 en el seno de una familia vizcaína vinculada al comercio marítimo. En una nave de su padre, "La Begoña Vieja", llegó a Talcahuano en 1765 procedente del Callao, con una "corta factura", lo que equivale a decir que traía una carga reducida, quizás solo destinada, a la apertura de un nuevo mercado. Lo cierto es que se quedó en Concepción, allí contrajo matrimonio en 1770 y formó una importante familia. Muy pronto prosperó

en sus negocios y llegó a ser el más acaudalado comerciante de la ciudad. Para el año 1800 ya era el vecino más rico del reino. De 19 barcos chilenos que efectuaban tareas de cabotaje en esa época, cuatro fragatas pertenecían a Urrutia Mendiburu, entre ellas "La Begoña Joven" y "La Amable María". Con razón, Eugenio Pereira Salas lo considera el verdadero fundador de la Marina mercante nacional.¹

Fue un hombre de mentalidad increíblemente progresista, un auténtico creador de riqueza, tuvo una notable visión económica y talento indiscutibles. De ello queda testimonio en los dos documentos que se mencionan a continuación. El primero es un informe que dirige al Gobernador Intendente de Concepción don Ambrosio Higgins, en relación con el Reglamento de Libre Comercio entre España y las Indias, aprobado por Real Cédula de Carlos III, del 2 de febrero de 1778. Para Chile resultaba muy importante este Reglamento pues permitía que el comercio con España pudiese hacerse por los puertos de Coquimbo, Valparaíso, Talcahuano y Valdivia. Entre los comerciantes consultados estuvo Urrutia Mendiburu, quien no se limitó a apoyar tan valiosa decisión, sino que se refirió en su informe a las dificultades que afrontaba la agricultura en el país, lo que era un escollo para el desarrollo del comercio exterior. "Lo fuerte y riguroso de los inviernos —dice— no da tiempo a cultivar la tierra y de aquí nace la mortandad de animales, ganado mayor y menor, de suerte que las estancias quedan desoladas y para rehacerse es necesario que pase algún tiempo, para que la gente campestre se surta de bueyes y demás necesario a seguir su cultura y, por consiguiente, este país no produce efecto de sebo, charqui y grasas con que fomentar el comercio a otros puertos del reino y sólo lo necesario para el sustento de la ciudad. Por lo tanto, que vengan más barcos sólo cuando los campos produzcan los frutos suficientes para cargarlos".

El segundo documento es del año 1800 y corresponde a una presentación de Urrutia Mendiburu al Gobernador Intendente don Luis de Alava en la que pide autorización para comerciar directamente con las islas Filipinas, abriendo ese mercado por medio de una vía directa entre Talcahuano y el puerto filipino de Santiago de Cavite. Inicialmente,

propone hacer “la navegación en derechura”, aunque más tarde propondrá hacerlo con escala en California. Dice así este documento: “Poseído de un espíritu patriótico agradecido al mismo tiempo a esta provincia, en donde estoy establecido hace muchos años, habiendo logrado un caudal regular que me ha proporcionado su comercio y mi corta inteligencia, para dar a sus moradores una prueba sensible y nada equívoca de mi gratitud y verdadero patriotismo, me puse a meditar muchas veces dentro de mi sobre varios arbitrios que podrían producir utilidad a un terreno fértil como éste, pero igualmente miserable por la pobreza de la mayor parte de sus pobladores, por la decadencia de la agricultura, motivada principalmente por la corta extensión del comercio marítimo y la falta de exportación de sus frutos”. Señala después, que en diciembre de 1799 arribó a Talcahuano la fragata de comercio “San Francisco Xavier”, alias “Filipinas”, y de los informes que él mismo pudo obtener de su capitán don Juan Ibargoitia y de sus oficiales, ha llegado a la conclusión de que en las islas falta el trigo, la harina, carne, sebos, mantequilla, quesos, aceite, aceitunas, almendras, pasas, higos, nueces, garbanzos, porotos, lentejas, vinos, aguardiente y cobre, todo ello producido con abundancia en Chile. Se refiere luego a las ventajas que ofrece su proyecto, ya que la exportación a Filipinas de “frutos frescos, a precios cómodos y en muy poco tiempo”, permitirá el retorno de géneros asiáticos que podrán venderse a muy buen precio. Agrega que ello sería un estímulo para la agricultura chilena y para el fomento de las artes, pues daría trabajo de operarios y marineros a muchos hombres robustos y hábiles que hasta aquí, por falta de destino, se hallan abandonados al ocio, al robo y la rapiña; y que, además, conduciría a una mayor capacitación de quienes sirven en los buques reales y de comercio, superando la perniciosa costumbre de “echar mano con violencia del primero que se agarre, sirva o no para el objeto que se necesita”. Finalmente, dice que la aprobación de su proyecto traería aparejado un incremento de los derechos que benefician a la corona y que, con la navegación periódica entre Talcahuano y Filipinas, Su Majestad tendrá noticias frescas y prontas de aquellos remotos dominios, las que se recibirán cuanto más en 6 ó 7 meses.²

Urrutia Mendiburu confió sus ideas a su amigo el capitán Román Márques, quien las tuvo muy en cuenta al solicitar y obtener licencia real para iniciar con la fragata "Mexicana" el tráfico comercial entre California y las Filipinas.³

El ambicioso y visionario proyecto del comerciante penquista no pasó de allí, frenado por la compleja tramitación burocrática a que debió someterlo la autoridad local, pero, sin la menor duda, se constituye en un hito significativo en la historia de nuestras rutas comerciales hacia el oriente. El Intendente Aláva remitió el proyecto al Presidente don Joaquín del Pino, calificándolo de utilidad para el fomento de la agricultura. Entregado a la decisión del Tribunal del Consulado, el síndico don Toribio Lambarri evacuó su informe el 19 de marzo de 1800, poniendo diversas objeciones. Dice que los viajes deben hacerse desde Valparaíso, por ser el puerto más importante del país; que un privilegio como el solicitado por el peticionario no ha sido dado ni en Lima ni Buenos Aires; que el proyecto topa con las facultades concedidas a la Real Compañía de Filipinas, con asiento en Perú. Propone, a cambio, la constitución de una compañía por acciones, de bajo valor unitario para interesar a vecinos, agricultores y comerciantes hasta enterar un capital de unos \$500.000, que se deben confiar a un factor que asuma la responsabilidad de la empresa.

El Administrador de la Aduana dio un informe favorable pero los trámites se prolongaron al mismo tiempo que se debilitaba el entusiasmo inicial y las energías del autor del proyecto.

Manuel María de Undurraga Yávar

Casi en ese mismo momento, otro chileno visionario empieza a agitar en nuestro medio, limitado, pequeño, carente de imaginación, otro proyecto tanto o más novedoso que el de Urrutia Mendiburu. Manuel María de Undurraga Yávar, nacido en Bilbao y venido muy joven a Chile a colaborar en negocios del tío don Agustín de Yávar, se había casado con la rica heredera doña Dolores Ramírez y Saldaña y se había formado en un próspero comerciante de la capital del reino.

El 9 de marzo de 1802, en nombre y representación de una sociedad conformada al efecto, elevó una petición al gobierno para obtener "el monopolio del laboreo y acopio de los lobos marinos de las islas desiertas de Mar Afuera, Juan Fernández y demás islas y tierra firme del Mar del Sur".⁴ El pensamiento económico de Undurraga y sus socios era el de impedir que norteamericanos e ingleses llegaran a arponear cetáceos y a cazar lobos en la proximidad de nuestras costas y, al mismo tiempo, con las pieles obtenidas, abrir el comercio de Chile con la China.

El Tribunal del Consulado informó favorablemente el proyecto, considerándolo "útil y por lo tanto digno de todos los auxilios y gracias que fueran compatibles con el bien general del comercio y el sistema mercantil establecido". Sin embargo, señaló que le asaltaba una duda, muy semejante a la que había echado por tierra el plan de Urrutia Mendiburu. Si las pieles estaban destinadas al comercio con Oriente debía tenerse en cuenta la prohibición del tráfico entre Asia y América que consagraba el capítulo, de "La Real Cédula de Erección de la Compañía de Filipinas". Allí se exigía que el regreso de los navíos debía ser directo desde esas islas a la Península, lo que significaba que no podrían introducirse en Chile los productos del trueque o venta de las pieles en el puerto de Cantón.

Por su parte, el Fiscal de Su Majestad se opuso al otorgamiento del privilegio exclusivo por 12 años solicitado por la Sociedad Undurraga y Compañía, por considerar que ello sería coartar la libertad de comercio.

El Síndico del Consulado, Joaquín Ruiz de Alcedo, apoyó la idea calificándola como una "justa esperanza de conseguir el lucro que hasta ahora han ganado sólo los extranjeros" y objetó la opinión del Fiscal, preguntándose: "A quién se le coarta la libertad? En 300 años que tendrá la conquista de Chile a nadie se le había ocurrido semejante empresa. Manuel María de Undurraga ha pensado, tal vez es el primero. ¿Por qué no ha de permitírsele esta feliz idea, por una cosa que nada cuesta como es el privilegio exclusivo?"

Undurraga resolvió insistir en su proyecto y en 1803 otorgó poder a D. Miguel de Eyzaguirre, a la sazón

en España, para que se presentara ante el rey y su Supremo Consejo de las Indias y consiguiera la concesión solicitada. En setiembre de ese mismo año, Eyzaguirre presentó un oficio al Ministro de la Guerra en Madrid, diciendo que los anglo-americanos que se dedicaban a la caza de ballenas y lobos marinos, frente a las costas de Chile entraban a los puertos de Concepción, Coquimbo y el Huasco a refrescar y tomar víveres y llenaban esos lugares de efectos clandestinos con grave perjuicio de la Real Hacienda. En lo que tocaba al discutido asunto del retorno de mercaderías de la China, Eyzaguirre opone las ventajas de lograr beneficios de una actividad productiva desconocida hasta ese instante. La resolución final fue, sin embargo, negativa por estar prohibido tal comercio y ser contrario al privilegio de que gozaba la Real Compañía de Filipinas. Pero, considerando la Corona que algunos aspectos del proyecto debían aprovecharse, en especial la idea de recolectar las valiosas pieles, aceptó por vía de ensayo que una moderada cantidad de ellas fueran puestas en el Callao para ser pagadas al precio corriente por la Compañía de Filipinas que debía llevarlas a la China. Si el negocio resultaba efectivo, la Compañía podría seguir adquiriéndolas sin limitación, y actuar de modo directo o por cuenta de Undurraga y sus socios, pagando a estos el producto de la venta con deducción de los fletes, comisiones, derechos y gastos ocasionados.

Lamentablemente, el mercado del Oriente ya empezaba a decaer. Los barcos anglo-americanos, cargados con pieles de nutrias y lobos de dos pelos chilenos, habían hecho bajar los precios hasta hacerlos muy poco remunerativos. Aún podía ser interesante el negocio si se llevaban mercaderías sustitutivas, pero el monopolio del comercio en el Extremo Oriente estaba entregado a la Compañía Inglesa de las Indias Orientales, cuyas flotas llevaban principalmente cobre de las minas europeas y retornaban al Viejo Mundo con té, arroz, azúcar, especias, cosméticos, sederías, encajes y lacas. La guerra de Inglaterra contra Napoleón había paralizado estos viajes y los comerciantes e inversionistas buscaban nuevos países que, siendo productores de cobre, fueran al mismo

tiempo potenciales compradores de productos asiáticos. Chile, Perú y México parecían señalados por el destino y, aunque la corona jamás concedió la autorización necesaria, la revolución de la independencia vendrá a cambiar esta situación.

El mismo Undurraga, asociado con D. Santiago Solo de Zaldívar, solicitó nuevamente al rey en 1815, autorización para llevar a la India \$100.000, en frutos del país y traer el consiguiente retorno en mercaderías producidas allí. Su petición fue apoyada por el gobernador del reino brigadier D. Mariano Osorio, pero fue también rechazada por Real Cédula de 21 de noviembre de 1816, a pocos días del histórico cruce cordillerano del Ejército de los Andes que lograría la independencia definitiva de Chile en los campos de batalla de Chacabuco y Maipú.

Cabe aquí recordar que la primera ley de trascendencia económica dictada en Chile por el gobierno nacional fue el decreto de Comercio Libre de 21 de febrero de 1811 que abrió los puertos de Valdivia, Talcahuano, Valparaíso y Coquimbo al tráfico internacional. Aunque en 1814 quedó derogado con la restauración del régimen absolutista, recuperó su vigencia a partir de 1817.

Como consecuencia de lo expuesto, presurosos acudieron a nuestras costas, desviándose de sus rutas habituales por el Cabo de Buena Esperanza, los famosos "inchimines" o "indiamen", barcos que iban a servir de base a nuestra incipiente escuadra nacional. Aparecen también los navíos de las casas fuertes norteamericanas de Stephen Girard, Le Roy, Le Bayard, Perkins and Company y otras que disputan a los ingleses sus rutas al lejano oriente.

Así comienzan a llegar a Chile los barcos que retornan de la China, procedentes del puerto de Cantón, con su carga de refinamiento y lujo: delicados mahones amarillos, ropas blancas de lienzo, sedas brillantes azules, rosadas y grises, diademas y collares de coralina, finas porcelanas, mantones floreados, bastones de malaca, sillas de junco, biombos policromados, baúles de perfumado sándalo, oloroso té, bellos marfiles y ricas maderas talladas. Este comercio producía a la Compañía de las Filipinas una utilidad calculada en un 200% sobre el capital invertido.⁵

Agustín de Eyzaguirre y Arechevala

Es en este momento en que se hace presente otra figura precursora del comercio chileno al Oriente, el probo patriota don Agustín de Eyzaguirre y Arechavala, Alcalde de Santiago en 1810 y futuro miembro de las Juntas Gubernativas de 1813 y 1823, Vicepresidente de la República en 1826 y, por renuncia del Presidente Blanco Encalada, primer magistrado de la Nación desde setiembre de 1826 hasta enero de 1827. Asociado a otras figuras eminentes de su época dio vida a la llamada Compañía de Calcuta que estaba destinada a hacer realidad el viejo sueño de Urrutia Mendiburu y Undurraga. De la constitución de esta sociedad comercial, hay abundantes noticias en las "Sesiones de los Cueros Legislativos", en la "Historia General de Chile", de Barros Arana y en las reseñas históricas de nuestra Marina Mercante de Luis Uribe y Claudio Véliz. Por lo tanto, no me referiré a ello, salvo para decir que quedó formada con un capital de \$104.384 e integrada por diez personas: los señores Agustín de Eyzaguirre, Ramón Valero, Santiago Larrain, Agustín Valero, Amalia D'Enos, Joaquín Vicufia, Manuel Yávar Eyzaguirre, Bernardo Solar, Gaspar Marín, Domingo Bezanilla y Antonio Palazuelos. Obtenida la licencia del Congreso y del Director Supremo don Bernardo O'Higgins, la fragata "Carmen", alias "La Sociedad", alias "La Elena", de 396 toneladas y 6 cañones, adquirida en \$22.000, estuvo lista para zarpar de la rada de Valparaíso, al mando del capitán Santiago Henderson y con una tripulación de 35 marineros y oficiales.

El 9 de noviembre de 1819 se hizo a la mar y el buen tiempo la acompañó hasta las islas Sandwich. El 12 de diciembre se acercó al barco una curiosa canoa que conducía a una mujer, la esposa favorita del rey Kamehamaha II del pueblo Canaca, que había organizado la comunidad isleña bajo sabias leyes entre los años 1782 y 1819. La noble aborigen subió a bordo, bebió con gran dignidad una copa de aguardiente que le fue ofrecida y con porte grave regresó a su canoa y se alejó. El 27 de diciembre ancló "La Carmen" en Honolulu y de allí siguió hasta la isla de Formosa y el Mar de la China, estrecho de Singapur y estrecho de Malaca.

El 27 de marzo de 1820 alcanzaba su destino en el puerto de Calcuta y por primera vez en el Extremo Oriente era izada nuestra bandera, saludada desde el fuerte Williams con 19 cañonazos, en respuesta de otros tantos de la fragata chilena.

Todas estas noticias provienen de un raro folleto suscrito con las iniciales J.A.H. que al parecer corresponden al capitán Henderson, titulado "Noticias del viaje de la Fragata "Carmen" alias la "Elena", desde el puerto de Valparaíso a Calcuta", impreso en la Imprenta del Gobierno en 1820, que citan Diego Barros Arana y Pereira Salas y que se conserva en nuestra Biblioteca Nacional.

Este diario termina el 8 de mayo de 1820, y su autor, consciente de ser el primer tripulante de un barco chileno en pisar suelo de Calcuta, emite el siguiente mensaje: "Habitante de las orillas del mapocho; recibe las letras que te escribe un hombre desde las riveras del famoso Ganges, para quien el Mapocho es un niño de teta, y cuando tus ojos se lean, tu debilisima imaginación ha de estar contraída únicamente a tan importante objeto".⁶

El factor de la Compañía de Calcuta vendió los 3.200 quintales de cobre chileno que transportaba la "Carmen", a razón de \$23 —en lugar de los \$17— que podían obtenerse en Londres, pero, debió enajenar la nave y reemplazarla por una nueva, la "Stammore". La razón de este cambio se ha dicho que fue el mal estado del casco de la "Carmen" taladrado por los moluscos tropicales, pero la razón parece haber sido otra. En Calcuta la Sociedad de Eyzaguirre y Compañía quiso obtener una rebaja de los derechos de exportación cobrados por la India, para lo cual necesitaba fletar un barco de bandera británica. Con la intención de obtener este beneficio, el socio factor Manuel Yávar vender la "Carmén" en \$6.000 y adquirir la "Stammore", poniendo a esta última al mando del capitán inglés Charles Gray y registrándola a su nombre. Esta maniobra permitió zarpar de Calcuta pagando derechos de exportación muy reducidos.⁷

Para conocer las peripecias del regreso a Chile de la "Stammore" debemos recurrir a un cuaderno manuscrito de que fue propietario el historiador Jaime Eyzaguirre Gutiérrez, en que se contiene el "Diario de navegación de la fragata "Stammore" en la que me embarqué en Calcuta, pagando

600 rupias, el 12 de mayo para Sudamérica”, escrito por Manuel Yávar Eyzaguirre, socio y sobrino, de don Agustín de Eyzaguirre, hijo de su hermana Manuela.⁸

El 11 de mayo los prácticos del río condujeron la nave hasta el puerto, la que allí esperó vientos propicios para iniciar la travesía. Cruzó en calma el mar de Bengala, pero a comienzos de julio fue sorprendida por una terrible tempestad. Los negros, cipallos y árabes que formaban parte de la tripulación estaban aterrados. La angustia cundió el 14 de julio. El balanceo no cesó hasta el 19 de setiembre en que la fragata cruzó a la altura de Juan Fernández. El 10 de octubre entraba a la rada de Valparaíso.

Aunque el resultado económico de este primer viaje no fue nada halagüeño para la Compañía, el espíritu de la empresa no decayó y la “Stammore”, después de una gira de 68 días por los puertos del país, volvió a zarpar rumbo a Calcuta, esta vez desde el Huasco, con un nuevo cargamento de cobre. Representando a la Compañía viajaba nuevamente el joven Manuel Yávar, quien falleció en Calcuta, recién desembarcado, víctima de fiebre perniciosa.⁹

Por un tiempo la bandera de Chile y la enseña comercial de Eyzaguirre y Compañía, enarboladas en la “Carmen” primero, y luego en las fragatas “Stammore” y “Lady Blackwood” y en el navío “James Scott”, se pasearon por los mares del Oriente, de la India, de la China, de las islas Filipinas y por la costa pacífica de Centroamérica. Además, los viajes a la India de los barcos de la Compañía de Calcuta tuvieron otro efecto curioso. En 1817 se habían acuñado en Chile monedas de plata de valor de un peso. Las naves de Eyzaguirre y Compañía llevaban una buena cantidad de ellas y las utilizaron en las islas del Pacífico para pagar los aprovisionamientos. El diario de J.A.H. a que se ha hecho referencia, deja constancia de un pago de 6.000 de estos pesos en Malasia, que sirvieron mucho para reactivar su comercio, que estaba afectado por la falta de circulante. Dice un autor que hasta el gobierno de D. Manuel Montt circulaban por todo el Pacífico los “chilean dollars”, cotizados a la par con los dólares norteamericanos. En la Polinesia, principalmente, se utilizaban como moneda oficial, llamados “moni manu” o moneda del pájaro.¹⁰

Desgraciadamente, aunque estos primeros viajes a la India de la Compañía de Calcuta parecían estar cimentando las bases para una brillante actividad mercantil nacional, la operación antes descrita de registrar las naves como chilenas en Chile y como inglesas en la India, para obtener ventajas en el pago de derechos de importación y de exportación respectivamente, vino a echar todo por tierra. Tarde o temprano las autoridades británicas tenían que darse cuenta de la doble nacionalidad de las naves, que era lo que hacía lucrativo el negocio. Sus cónsules tenían la obligación de enviar informes semestrales del movimiento mercantil naviero en la región, con mención de las banderas correspondientes.

Por otra parte, entre 1824 y 1825 estalló la primera guerra birmana que cerró el golfo de Bengala a la navegación por casi tres años y, coetáneamente, el gobierno de Chile resolvió alzar el impuesto que gravaba la exportación de cobre en \$2 oro, lo que significó para los exportadores un alza en sus costos de un 15% a 18%.¹¹

Todo lo anterior llevó finalmente al fracaso a una bella iniciativa, a la que estaban ligados los nombres de quienes le habían dado vida en su imaginación: José Francisco de Urrutia Mendiburu y Manuel María de Undurraga Yávar; y a quien fue capaz de hacerla realidad con talento y esfuerzo: Agustín de Eyzaguirre Arechavala. Quedaba así abierto un nuevo horizonte comercial para Chile, con atrevidas vinculaciones con Hawái, California, Australia, la Polinesia y el Extremo Oriente, que otros esforzados empresarios chilenos deberían transitar muy pronto.

Nicolás de la Cruz y Bahamonde y Manuel Riesco Vega

Pero, volvamos un poco atrás. A fines del siglo XVIII, puede decirse que el comercio de exportación de Chile estaba limitado al envío de trigo al Perú, de algunas partidas de metales a España, vía Buenos Aires, y a muy poco más.

El envío de mercaderías a España aumentó considerablemente al producirse las perturbaciones ocasionadas por la Revolución Francesa y la guerra de esa nación con Inglaterra.

Ello significó un gran incremento del consumo de productos procedentes de la América española, especialmente del azúcar, cacao, tabaco y aguardiente, que fueron objeto de especulaciones afortunadas. Buenos Aires pasó a ser el puerto más opulento de la América meridional. En 1796 se embarcan para España 800.000 cueros del Virreinato del Plata. Chile exporta oro, plata y cobre y el volumen de su comercio con Cádiz asciende a \$1.000.000 que recibe en artículos manufacturados de todo tipo.¹² La situación parece ventajosa a los hermanos Nicolás y Juan Manuel de la Cruz y Bahamonde, nacidos en Talca, quienes constituyen una sociedad comercial que implica el traslado del primero a Cádiz, desde donde pasa a dirigir una empresa con agentes en diversos puertos de América y Europa. El éxito en los negocios hace que don Nicolás, el hermano gaditano, adquiera una gran fortuna, se transforme en un culto caballero ilustrado, coleccionista de libros y obras de arte, viajero por Europa, escritor prolífico, generoso mecenas de su ciudad natal, y protector de los jesuitas expulsos. En 1804 le es concedido el título de Conde de Maule.

Manuel Riesco Vega, español llegado a Chile en 1778, envió a España a su hijo mayor en 1805, con instrucciones para adquirir una fragata que se destinaría a la navegación directa entre Chile y la Península. Debía tener entre 600 y 700 toneladas y el precio debería andar por los \$30.000. Para financiar la compra, el hijo llevaba una partida de cobre para desembarcar en Santander o Barcelona. Aunque la guerra europea hizo imposible este negocio, Riesco no desistió de su propósito y en 1807 impartió instrucciones a su hijo para que comprara o fletara un barco y formara una sociedad para el comercio con la costa del Pacífico. Tampoco fue posible adelantar en este plan a causa de la invasión francesa a España y, entonces, Riesco dispuso que la fragata la comprase su hijo en Inglaterra, forrada en cobre, de unas 300 toneladas y precio entre \$25.000 y \$30.000. En esos trámites andaba su hijo cuando llegó el año 1810 y la situación de Chile tomó un giro inesperado, haciendo fracasar definitivamente su proyecto.¹³

En cuanto al comercio con el Perú, puede decirse que la principal exportación por ese tiempo era el trigo, llegando

a 170.000 quintales métricos anuales. También, sebo, cobre, jarcias, cordobanes y vino. Retorna azúcar, arroz, sal, salitre y tabaco. Este comercio no se suspende del todo después de 1810, pero sí se resiente mucho. Se recupera algo durante la Reconquista y vuelve a deteriorarse al asumir O'Higgins el mando y decretar el bloqueo de los puertos peruanos. Esta medida elevó en Chile el precio de los artículos de esa procedencia y la situación no mejoró con la conclusión de la independencia del Perú, pues ese país aumentó los derechos fiscales. Esto significó que el trigo chileno quedara gravado con \$3 por fanega a partir de 1824 y que el ingreso de la harina chilena se prohibiera. En la década de 1830, la guerra contra la Confederación Peruana-Boliviana paralizó el comercio, que solo viene a activarse nuevamente a raíz de la firma del tratado de amistad, comercio y navegación de 1835 que a la letra expresa: "los productos naturales o manufacturados de cualquiera de las repúblicas contratantes conducidos en barcos chilenos o peruanos, solo pagarán en aduana la mitad de los derechos de internación con los que se hallara en gravados o en adelante se graven las mismas o equivalentes mercaderías de la nación más favorecida".¹⁴ Los atractivos de este mercado atrae a varios empresarios chilenos, entre ellos los que siguen.

Francisco Xavier y Francisco Salvador Alvarez

En 1813 se estampa en los libros parroquiales de la iglesia Matriz de Valparaíso el matrimonio de Francisco Xavier Alvarez, natural del reino de Portugal, con la porteña Dolores Pérez Flores. Muy poco se sabe del origen del contrayente, solo que en su juventud fue marino. No hay noticias acerca de su llegada a Chile ni de sus primeros pasos en el comercio porteño. La primera información la proporciona Barros Arana, al decir que "los realistas, después de la batalla de Chacabuco, quisieron embarcarse precipitadamente hacia el Perú y se apoderaron de nueve barcos que estaban en el puerto. Como el capitán inglés de la fragata "The Will" se resistió a obedecer órdenes, se le arrojó violentamente del buque y se obligó a desempeñar esa función

a un comerciante portugués establecido en Valparaíso, llamado Francisco Alvarez, que había sido marino". Habiendo vuelto más tarde a Chile, llegó a ser uno de los más acaudalados comerciantes de la plaza.¹⁵

Tres lustros más tarde el portugués Alvarez, como se le llama en el puerto, es dueño de un almacén de abarrotes y actúa como proveedor de agua dulce, de víveres y de otros elementos para los barcos mercantes que arriban a Valparaíso. Además, en el año 1827 remata el impuesto de entrada y salida de mercaderías de Valparaíso, lo que le significará recibir un real por cada carga.¹⁶

Sin embargo, estas modestas actividades no resultan suficientes para generar la enorme fortuna que Francisco Alvarez logró reunir, lo que ha dado lugar a la formulación de algunas hipótesis, como la que dice relación con una afortunada especulación comercial. Dice un autor que el secreto del gran caudal de Alvarez, está en una hábil operación que realizó gracias a su amistad con el capitán norteamericano William Thayer, dueño de la goleta "Yankee" con la que realizaba negocios de cabotaje. Este último conoció en Valparaíso a la bella joven María del Carmen Garretón con la que contrajo matrimonio. Su goleta, la más velera entre las que zurcaban nuestras costas, recibió el nombre de "María del Carmen" al tiempo de su matrimonio y la puso al servicio de Chile durante la guerra que nos enfrentó contra Perú y Bolivia.

El capitán Thayer y el portugués Alvarez se habían hecho amigos y, ante la eminencia de un viaje de la "María del Carmen" al Callao acordaron que al regreso, si traía noticias de algún triunfo chileno que decidiese la contienda, pondría en su palo de mesana una señal convenida, de modo bien visible. En caso contrario entraría sin señal alguna, aunque demorando lo más posible el desembarco para dar tiempo a Alvarez de hacer algunas gestiones.

El portugués debió otear impaciente el horizonte con su catalejo, hasta que el 16 de diciembre de 1837, de madrugada, vio venir la goleta de su amigo Thayer, sin señal alguna y rondando la bahía, sin entrar al puerto. Inmediatamente el activo lusitano, recorrió el comercio local vendiendo todo el trigo posible y comprando toda la provisión de azúcar existente en las bodegas de la plaza.

Thayer traía noticias del tratado de Paucarpata, que fue rechazado con indignación por el gobierno de Chile, lo que prolongaba el estado de beligerancia e impedía por largos meses la exportación de trigo al Perú y la importación de azúcar desde ese país.¹⁷

Aunque varios autores dicen que esta novelesca historia es absolutamente verídica, debe tenerse presente que Francisco Alvarez era dueño de una goleta desde 1831 y, por lo menos desde 1833, había realizado operaciones de comercio con Perú y Bolivia. Además, era dueño de una gran barraca en El Almendral, que destinaba a la reparación de su goleta y más tarde, de su flota de barcos. Es decir, ya poseía un capital no despreciable.

En todo caso, la fortuna de Alvarez llegó a tan alto rango que le permitió comprar, casi enseguida, las dos ricas haciendas de "Las Siete Hermanas" y "Viña del Mar", separadas por el estero de Marga Marga, por las que pagó en conjunto cerca de \$100.000.¹⁸

En 1838 entra en contacto con José Tomás Ramos y Font, hijo de portugués y quillotana, que había sido su representante en Santiago, cuatro años antes, y al que acogió en su casa comercial en calidad de "dependiente interesado", a sueldo y comisión. A no otra calidad podía aspirar Ramos en ese momento, ya que no disponía aún de capital propio importante.

El giro principal de la compañía entre Alvarez y Ramos fue el comercio nacional e internacional con los barcos que aportó el primero. Estos eran la fragata "Hermosa Chilena", de 333 toneladas, el bergantín "Valparaíso", de 247, la fragata "Aguila", de 227, y la barca "Pacífico", de 127. En un principio, las operaciones mercantiles se orientaron hacia Perú y Brasil. Al Perú iba el trigo, harina, cobre, charqui, grasa, orégano, mantequilla, nueces, cocos, sebo y cáñamo. Los barcos llegaban a los puertos de Lambayeque, Paita, Huanchaco y Cerro Azul y retornaban con tabaco, azúcar, arroz, cordobanes, sombreros, algodón, salitre, chancaca, sal y café.

El intercambio con Brasil no estaba tan equilibrado y era frecuente el envío de numerario para saldar las compras de azúcar, yerba mate y café, ya que su valor no alcanzaba

a quedar cubierto con el valor de las remesas de nueces, cocos, anís, cobre, alpiste y trigo chilenos.¹⁹

Francisco Xavier Alvarez sólo tuvo un hijo en su matrimonio con Dolores Pérez, que fue D. Francisco Salvador Alvarez. Su gran fortuna se incrementó a partir de 1831 hasta alcanzar la increíble suma de \$1.700.000 a la fecha de su muerte acaecida el 8 de octubre de 1843. Falleció a consecuencia de una fuerte pulmonía que contrajo al mojarse los pies en su Hacienda "Viña del Mar", cuando celebraba su onomástico con sus amigos. Había llegado a ser el hombre más rico de Chile y dejaba a su hijo un sólido imperio comercial e inmobiliario. Su viuda lo sobrevivió 30 años y tuvo la sensatez de mantener sin ser tocadas sus haciendas, las que se valorizaron enormemente, en especial con el tendido de la línea del ferrocarril de Santiago a Valparaíso y con la estación de Viña del Mar, corazón del futuro balneario.

Don Francisco Salvador Alvarez figuró en su primera juventud en Valparaíso, por su fortuna y capacidad, y con certeza habría sido uno de los chilenos más notables de su tiempo si no hubiese adquirido el mal hábito del juego y la manía de viajar incansablemente a los más lejanos puntos del orbe. Venía muy de tarde en tarde a Valparaíso, por cortas temporadas, para emprender siempre nuevas y prolongadas travesías. El mar lo atraía intensamente. Entre los bienes que le dejó su padre se encontraba una flotilla de tres navíos llamados "Mercedes", de 337 toneladas, "Elena", de 180, y "Dolores". Con ellos emprendió sus viajes, cruzando todos los océanos. Sintió especial predilección por la Isla de Macao, posesión portuguesa situada en el mar de la China meridional, por la que se hacía todo el comercio occidental con ese país hasta el tratado de Nankin (1842) que concedió Hong Kong y otros puertos a Inglaterra. Macao era una especie de Montecarlo en el Extremo Oriente, donde se podía disfrutar de todos los placeres y donde se jugaba desenfrenadamente.²⁰

En el curso de sus viajes, Don Francisco Salvador Alvarez se dedicó al comercio naviero con casa principal en Valparaíso y Manila, Golfo de Bengala, Siam, Bali, Shanghai, Cantón, Hongkong, Bangkok, Singapur y naturalmente Macao. También tuvo agentes en Nueva York y en Europa.

Desde Cádiz y Londres recibía mercaderías con destino a California durante la fiebre del oro. Hay constancia en su documentación comercial, que también comerciaba con los puertos peruanos de Lambayeque, Paíta y Callao y que hacía negocios en Australia. Su archivo muestra, asimismo, sus innumerables viajes a bordo de la "Mercedes" de la que hizo su hogar, como también sus menos frecuentes navegaciones en barcos comerciales de línea para pasajeros.²¹

En 1848 pasó un tiempo en California y es tradición que allí estuvo a punto de morir ahorcado. Realizaba en ese entonces complejos negocios de aprovisionamiento de abarrotes para los aventureros buscadores de oro. De ello da constancia una carta de sus agentes en Cádiz, los Sres. Lacave y Echeopar, con noticias de haber embarcado a su consignación una carga de 40 toneladas de abarrotes por orden de los Sres. Darther Hnos. de Londres, en el bric-barca inglés "Esther Francis", su capitán Thomas Davies. El mismo transporte conduce otras cargas para él, consignadas a los puertos de Veracruz y Tampico, por si deseara hacerlas pasar a México.²²

Todo parece indicar que el Sr. Alvarez trató de continuar con la actividad comercial de su padre, especialmente con sus empresas navieras que extendió hacia el Extremo Oriente impulsado por un irrenunciable espíritu de aventura. En un primer momento debió tener éxito en su gestión a juzgar por la amplitud de contactos que revela su archivo epistolar,²³ pero muy pronto debió hacerse incompatible la dirección de su casa comercial con su vida rumbosa y disipada. Lo cierto es que, 25 años después de la muerte de su padre, en 1868, la inmensa fortuna dejada por este, que hemos estimado en \$1.700.000 —se hallaba reducida a \$631.700— Así consta en la escritura de partición de sus bienes hasta entonces indivisos, y debe tenerse en cuenta la gran plusvalía obtenida por los bienes raíces, lo que hace aún mayor la pérdida de capital imputable a D. Francisco Salvador Alvarez.²⁴

Algunas de las ausencias de D. Francisco Salvador Alvarez de Valparaíso llegaba a durar hasta 12 años consecutivos. Dice Larrain de Castro que su amante madre llegó a creerle muerto por la falta de noticias, hasta que de pronto

aparecía en el puerto con sus veleros, atestados de plantas tropicales que traía desde lejanas tierras y que ella plantaba y cuidaba amorosamente en el maravilloso parque que es hoy la Quinta Vergara.

En 1849 el Sr. Alvarez se dejó tentar por la política y aceptó ser candidato a diputado por Valparaíso como suplente de D. Manuel Antonio Tocornal, contra el candidato del gobierno que lo era D. José Tomás Ramos, el antiguo socio de su padre. El Intendente de Valparaíso, Almirante Blanco Encalada, hizo fracasar los planes intervencionistas del gobierno y garantizó la más absoluta libertad electoral, lo que permitió el triunfo de los candidatos opositores por amplio margen.

Minada su salud por tantos viajes y aventuras y muy disminuida su fabulosa fortuna, D. Francisco Salvador fue víctima de una aguda neurastenia. Se encerró en su casa portueña y vivió algún tiempo aislado y distante. En 1873 falleció su madre, dejándole las haciendas "Las Tres Hermanas" y "Viña del Mar" intactas hasta entonces. Impulsado por urgentes necesidades de dinero, su hijo se apresuró a vender muchos sitios y casas a sus arrendadores de largo plazo, proyectó una población y comenzó a enajenar terrenos en abierta contravención de las disposiciones y reglamentos vigentes. Ello lo enfrentó con el Intendente D. Francisco Echaurren quien ordenó paralizar estas operaciones. La población que soñó D. Francisco Salvador en su hacienda "Viña del Mar" solo pudo ser realidad años más tarde, gracias a la gestión de su yerno D. José Francisco Vergara Echevers.²⁵

Don Francisco Salvador Alvarez falleció de pulmonía, igual que su padre, el 13 de octubre de 1873, a los 59 años.

José Tomás Ramos Font

El último personaje que mencionaré en esta disertación como precursor de nuestra Marina Mercante es don José Tomás Ramos y Font, al que me he referido antes como "socio interesado" del portugués Francisco Xavier Alvarez, lo que le permitió reunir un pequeño capital propio y quedar habilitado para instalarse en Valparaíso con casa comercial independiente.

El señor Ramos era hijo de Antonio Ramos Pereira, comerciante portugués llegado a Valparaíso en 1792 como marino en la fragata "Aurora" que venía desde España con registro de comercio. Al año siguiente se le encuentra instalado con una pulpería en el puerto y dos años después contrae matrimonio en Quillota con doña Juana Josefa Font Azaola. Su hijo José Tomás nació en 1803 y se educó en Lima junto a un tío comerciante que lo introduce en los secretos del oficio. A su regreso, con poco más de 20 años, abre un pequeño comercio en Santiago en que vende jabón de California, becerros y licores franceses. Por 1829 desempeña algunas tareas comerciales por encargo de los comerciantes de Valparaíso Francisco Alvarez y José Vicente Sánchez, con los que después habría de tener estrecha relación. Por ese tiempo se inicia como productor de cerveza en sociedad con Luis Infante y forma sociedad con don Miguel Zañartu Santa María para producir y vender trigo, harina y lanas. Aún carece de capital para instalarse de manera independiente y es el momento (1831) en que se asocia con Francisco Alvarez, como antes se dijo. Se ha dado cuenta que las grandes utilidades sólo pueden obtenerse del comercio ejercido también en grande. Por eso es indispensable hacerse de un mediano capital y transformarse en mercader independiente. En poco más de tres años junto a Francisco Alvarez logra reunir un capital de \$24.000 e instala en Valparaíso su Casa Comercial propia en el sector más cercano a la rada, donde funcionaba el corazón comercial del puerto.²⁶

El escritorio de cualquier firma porteña se componía de dos o tres habitaciones, de las cuales el mercader destinaba una para su uso exclusivo pues allí sostenía reuniones, contestaba su correspondencia, preparaba contratos y cuidaba todos los detalles de sus variados negocios. No lejos de su mesa podía verse la caja de fondos. Los dependientes solían ser un contador o tenedor de libros, un cajero, un dependiente de aduana y un bodeguero, y se reclutaban entre los numerosos jóvenes que anhelaban interiorizarse en los secretos del comercio y labrarse una situación junto a un empresario experimentado. En el escritorio de Ramos trabajaron Zenón Navarro, Joaquín Meirelles, Gregorio Valenzuela, José

Santos Bordalí, Conrado Ehlers, Carlos César Maass, Antonio Ferreira y Salvador Vidal.²⁷

En poco tiempo Ramos tuvo establecidos agentes de su casa comercial en Montevideo (1846), San Francisco de California (1848), Lima (antes de 1851), Panamá, Río de Janeiro y Hamburgo (1857), San José de Costa Rica (1861), Guayaquil (1865) y Buenos Aires (1867).

Sin duda los primeros negocios de comercio exterior los realizó Ramos con el Ecuador, proveyéndolo de harina procedente de sus propios molinos, a cambio de café, sombreros y cacao que vendía luego en Chile o remitía a los mercados de Brasil o Europa. Para mejor aprovechar el ramo del cacao solicitó y obtuvo del gobierno privilegio exclusivo para fabricar en Chile chocolate que comercializaba en el país o remitía a Alemania. Del Brasil comenzó a traer azúcar y yerba mate a cambio de trigo y harina de sus molinos. La yerba se embarcaba en el puerto de Paranaguá y el azúcar en Pernambuco.

Las operaciones de Ramos hacia California fueron hechas a través de una sociedad que formó con los españoles José Besa y Luis Mondiere. Este último debía viajar con la remesa y permanecer en San Francisco. La sociedad de Ramos, Besa y Mondiere no sólo llevó mercaderías sino que, además, habilitó al menos a 7 compañías mineras, entregando a sus peones y capataces las herramientas, víveres y pañales y todo lo demás necesario para el trabajo de extracción del metal, a cambio de una participación del producto obtenido.

Entre las mercaderías enviadas por Ramos a California se cuentan camisas de color, levitones de paño, chaquetas, jarabes, nueces, frangollo, quesos de durazno, panes de higos secos, huevos, chocolate, jabón, vino, casas de Madera, carretones y carretas.

Este comercio con la costa oeste de Norteamérica que atraía aventureros de todo el mundo en busca del oro fácil, fue inicialmente muy satisfactorio para Ramos y sus socios, pero muy pronto la situación cambió. Los precios bajaron por exceso de oferta. Mondiere, establecido allí, informa en 1850 que "no se vende más porque todo aquí es abundante; el vino cuesta trabajo venderlo por su mala

calidad comparativa con los de Madera, el jabón está estancado por haber mucho y ser su uso muy limitado, las velas de esperma escasearon un tiempo pero ahora son abundantes y baratas; las casas de madera que se vendían entre \$1.600 y 1.800 cada una, no valen nada, pues han llegado muchas y mejores". Sobre las compañías mineras habilitadas por la firma de Ramos, Besa y Mondiere, el informe de este último dice que sólo han producido pérdidas.²⁸

También tuvo Ramos negocios con Uruguay, al que enviaba harina, trigo y productos extranjeros, a partir de 1852, en una de las naves de su flota, la "Jesús Ramos". El retorno lo hacía con "yerba misionera", pasada desde el Paraguay. La competencia norteamericana en la costa atlántica terminó por desplazar de allí a los comerciantes chilenos, entre ellos a Ramos.

Todo este intenso tráfico comercial hacia diferentes lugares del globo, lo realizaba Ramos con una flota de naves que comenzó a adquirir con temprana previsión. Tuvo la visión de advertir que la falta de regularidad en las comunicaciones por mar, dejaba al mercader casi maniatado para realizar sus envíos. De nada servía tener un cargamento si llegado el momento de embarcarlo, se carecía de transporte a su destino. Pero quizás la mayor ventaja de tener una flota propia era la de mantener sigilo sobre las remesas recibidas o enviadas, lo que reportaba beneficios al momento de fijar los precios.

La gran etapa de Ramos como armador corresponde a los años 1841 a 1860 en que fue propietario de los siguientes barcos: el pailebote "Antonio Ramos" de 111 toneladas, el "Juana Josefa Font", el "Gaitero", el "María" y la fragata "Rumena" de 293 toneladas. En 1856 su flota llegaba a las 1.562 toneladas y al año siguiente ordenaba construir otro sólido buque en los astilleros privados de Nueva York, tal vez la fragata "Jesús Ramos" de 480 toneladas. Más tarde se agregan el bergantín "Antonio Joaquín Ramos" de 137 toneladas, la barca "Margarita Ramos" de 298 toneladas, el bergantín "Rómulo" de 154 toneladas, el pailebote "Teresa Ramos" de 69 toneladas, el bergantín-goleta "Antonio Ramos" que remplazó al pailebote del mismo nombre, y el bergantín "Emma". En 1878 aparece como dueño de los barcos

"Mathilde" y "Monroe", del bergantín "Washington", del bergantín goleta "Cobija" y de la goleta "Franklin".²⁹

Don José Tomás Ramos obtenía algunas entradas extras por la conducción en sus barcos de carga y pasajeros. La forma de hacer publicidad era colocando avisos en "El Mercurio" y otros periódicos, con datos de la salida, puertos de arribada, fecha aproximada del zarpe y nombre de las personas con que podían tratar los interesados. El mismo D. José Tomás se encargaba de estos negocios en su escritorio, también sus capitanes y algún "corredor marítimo". En los puertos distantes, sus agentes velaban por sus barcos, como él hacía por ellos en Valparaíso.

Con esta impresionante flota, Ramos mantuvo varios circuitos que ha sido posible reconstruir tras la revisión de los periódicos de la época, hecha por Vargas Cariola.³⁰

El circuito del Atlántico lo hacía, principalmente, la fragata "Rumena", de 293 toneladas, con frutos y productos de Chile que llevaba a Buenos Aires, Montevideo y después al Brasil, regresando cargado con azúcar.

El circuito del Pacífico lo cumplía de modo regular el pailebote "Teresa Ramos" de 89 toneladas, al mando del capitán Froedden, que iba hasta Panamá, con escala en Coquimbo, Arica, Paíta, Lambayeque y Guayaquil. Pronto, este tráfico sólo pudo ser regular con los puertos peruanos, por haber siempre carga que llevar y mercaderías que retornar. De allí que los viajes a Guayaquil y Panamá terminaran por hacerse con menos frecuencias y sólo cuando había certeza de negocios rápidos y efectivos.

También don José Tomás Ramos emprenderá ocasionalmente, negocios más complejos y ambiciosos. En 1857, envió su fragata "Jesús Ramos" de 480 toneladas a Guayaquil a buscar cacao. Llegó allí al mando del capitán Guillermo Antzen y una tripulación de 20 hombres embarcó 14.000 cargas de "cacao limpio", zarpando de ese puerto para Hamburgo el 17 de setiembre. Tras un viaje de 4 meses esta nave llegó a su destino, entregó su carga y fue reparada convenientemente para emprender el regreso. A la vuelta hizo su primera escala en el puerto galés de Swansea. Allí recibió los últimos víveres, cargó 635 toneladas de carbón y una partida de "piedras de enlozar", de

fácil colocación en el norte minero de Chile. En el Atlántico, a la altura del Brasil, la "Jesús Ramos" sufrió serios daños a consecuencia de una fuerte tempestad y debió efectuar una "arribada forzosa" a Río de Janeiro, cuyo costo significó a Ramos, un fuerte desembolso que terminó por absorber casi la totalidad de las utilidades esperadas.³¹

También Ramos hizo negocios de compraventa de barcos. Los adquiría a bajo precio en Valparaíso, generalmente en pública subasta, y los vendía en sumas superiores en otros puertos del Pacífico. Algunos capitanes, después de duras travesías a través del peligroso Cabo de Hornos, llegaban a Valparaíso con sus naves en malas condiciones y requerían dinero para repararlas. A veces podían conseguir un préstamo a la gruesa ventura, pero si no, no tenían más remedio que deshacerse de las naves, licitándolas al mejor precio. Así adquirió Ramos la ballenera "Bárbara", la mitad de la fragata norteamericana "Freermont" y los pailebotes de la misma nacionalidad "J.C. Mitchell" y "Lambert Suydham". Además, Vargas Cariola menciona un poder otorgado por Ramos al capitán del "Antonio Ramos" para la venta de este pailebote en Panamá, en precio no inferior a \$8.000, en circunstancias en que la tasación de esta nave en Chile no pasaba de \$2.000.³²

En los primeros nueve años de su Casa Comercial, es decir entre 1841 y 1849, Ramos vio aumentar su capital desde los \$24.000 iniciales a \$357.000. Buena parte de este incremento se debió a sus afortunadas operaciones en el comercio exterior y a la inteligente explotación de su flota de barcos en la que transportaba sus propios productos y que también fletaba para el uso de terceros. Ha podido sortear situaciones negativas como las pérdidas de "Besa y Cía." en California y el alto y permanente riesgo de trabajar con proveedores y compradores que no siempre cumplen con sus compromisos.

Ya para 1870 se advierte un franco alejamiento de estas actividades de comercio exterior, no sólo por parte de Ramos, sino también de otros mercaderes chilenos. Mientras el medio económico fue el propio del capitalismo mercantil, con agentes de características similares, aquellos no tuvieron problemas para incursionar en los mercados internacionales.

Pero, cuando las condiciones cambiaron como consecuencia de la revolución de las comunicaciones y de otros factores, quedaron enfrentados a la competencia de empresas de alta especialización y grandes capitales y, con sabiduría y prudencia, optaron por buscar otros negocios más seguros y rentables.

Ramos concentra, entonces, sus operaciones mercantiles y su actividad naviera, primero, hacia el Brasil, Ecuador y Perú, y luego hacia este último país donde adquiere en 1861 las dos valiosas haciendas o ingenios azucareros de "Patapo" y "Tulipe".

De ese modo se hace doble productor y transportista, pues en Chile tiene haciendas de trigo y molinos de harina y en Perú es productor de azúcar, mercaderías que transporta en sus propios barcos. Ha cerrado el círculo de un negocio admirable y sencillo, que le genera muy buenas utilidades, con un mínimo de riesgos.

Su flota naviera va disminuyendo en la misma medida en que aparecen firmas especializadas en el transporte marítimo, tales como la Pacific Steam Navigation Company, a la que alcanza a recurrir para el traslado de sus mercaderías.

La guerra del Pacífico desestabilizó los negocios de Ramos y el término del conflicto lo sorprendió ya viejo y cansado. Falleció el 21 de Junio de 1891.

Había sido un gran empresario mercantil con casa comercial propia en el puerto de Valparaíso y con agentes suyos distribuidos por el mundo. Había sido dueño de una flota importante de barcos comerciales que pasearon el pabellón nacional por mares distantes. Había demostrado que Chile podía producir hombres de talento y empuje como las grandes naciones desarrolladas del orbe.

Notas

1. Eugenio Pereira Salas. "Relaciones entre Chile y Oriente". En: *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*. No. 39. Segundo semestre de 1948. p. 9.
2. Publicadas por Sergio Carrasco Delgado en su trabajo "José Francisco Urrutia Mendiburu". En: *Revista de la Sociedad de Historia de Concepción*. No. 9. Concepción: 1995. Editorial Pinto S.A.

3. Eugenio Pereira Salas. op. cit. p. 9.
4. Eugenio Pereira Salas. op. cit. p. 11.
5. Eugenio Pereira Salas. op. cit. p. 11
6. El texto completo de esta carta y del diario de Yávar se encuentra en el trabajo de Carlos Torres Gandolfi, titulado *Primeras Monedas de Chile en los confines del Pacífico*, aún inédito, que me fuera facilitado gentilmente por el autor.
7. Claudio Véliz. *Historia de la marina Mercante de Chile* Santiago. Ed. de la Universidad de Chile. Ed. Universitaria S.A., 1961. p. 30.
8. Ver nota N° 6.
9. Jorge de Allende Salazar Arrau. "Los Yávar, señores de la casa de Herrero". En: *Revista de Estudios Históricos*. No. 12. Imprenta Los Andes. 1964.
10. Carlos Torres Gandolfi. op. cit. p. 62.
11. Claudio Véliz. op. cit. p. 31.
12. Sergio Martínez Baeza. *Epistolario de don Nicolás de la Cruz y Bahamonde, primer conde de Maule*. Santiago: Editorial Universitaria S.A., 1994. p. 26.
13. Sergio Villalobos Rivera. *Comercio y contrabando en el río de la Plata y Chile*. Editorial Universitaria de Buenos Aires. 1965. p. 120.
14. Sergio Sepúlveda. *El trigo chileno en el mercado mundial*. Instituto de Geografía. Universidad de Chile. Editorial Universitaria S.A. 1959. p. 31.
15. Carlos J. Larrain. *Vinya del Mar*. Santiago: Editorial Nascirriento, 1946. p. 224.
16. Juan Eduardo Vargas Cariola. José Tomás Ramos Font. *Una fortuna chilena del siglo XIX*. Santiago: Fundación Mario Góngora. Editorial. Universidad Católica de Chile. Editorial Universitaria S.A., 1988. p. 43.
17. Carlos J. Larrain. op. cit. p. 228.
18. Juan Eduardo Vargas Cariola. op. cit. p. 50.
19. Juan Eduardo Vargas Cariola. op. cit. p. 51.

20. Carlos J. Larrain. op. cit. p. 238.
21. Documentos en poder del autor.
22. Carta en poder del autor.
23. Documentos en poder del autor.
24. Carlos J. Larrain. op. cit. p. 230.
25. Carlos J. Larrain. op. cit. p.p. 238-241
26. Juan Eduardo Vargas Cariola. op. cit pp .41-44.
27. Juan Eduardo Vargas Cariola. op. cit pp. 81-84.
28. Juan Eduardo Vargas Cariola. op. cit. p. 127.
29. Juan Eduardo Vargas Cariola. op. cit pp. 135-136.
30. Juan Eduardo Vargas Cariola. op. cit. p. 137.
31. Juan Eduardo Vargas Cariola. op. cit. p. 139.
32. Juan Eduardo Vargas Cariola. op. cit. p. 140.