

LA COMUNICACION INTEROCEANICA Y EL JUEGO DE LOS INTERESES ECONOMICOS INTERNACIONALES SOBRE MAGALLANES Y EL ISTMO CENTROAMERICANO.

Rosario Güenaga de Silva.
Adriana Rodríguez.

La comunicación interoceánica constituyó desde las más antiguas épocas de la colonización, una cuestión de innegable interés. Valorizado durante el Siglo XVIII la ruta del Cabo de Hornos, el intenso comercio que por allí se realiza revitaliza los puertos del Pacífico que se convierten en puntos de descanso, reaprovisionamiento, reparaciones, depósitos y particularmente de nudos comerciales para la redistribución hacia otras regiones. Durante el Siglo XIX este fenómeno adquirirá una singular importancia para Chile, cuando las comunicaciones marítimas se vean renovadas por el aumento cada vez más considerable de la navegación a vapor. El desarrollo de este tipo de transportes afectará especialmente a la unión interoceánica a través del Estrecho de Magallanes, no demasiado utilizado hasta ese momento por los peligros que acarrea a las embarcaciones a vela, las cuales seguían prefiriendo la ruta del Cabo de Hornos por las mayores probabilidades de maniobras que, a diferencia del Estrecho, les brindaba.

La intensificación del movimiento naviero estaba directamente vinculada con el crecimiento del comercio mundial y con la expansión de las grandes potencias hacia nuevas tierras, en una clara política neo-colonialista que afectaría a las regiones asiáticas. Por ello el Estrecho de Magallanes se convirtió en una importantísima vía de comunicación que uniría los intereses del viejo mundo y las regiones del Pacífico que fueron ocupadas por las mismas y también una de las formas de vincular los tradicionales mercados abastecedores con los mercados compradores. Todo esto se movía dentro de un explosivo proceso expansivo que manifiesta la economía mundial y donde las rutas marítimas se convierten en el principal instrumento que favorecería el crecimiento de las naciones industriales.

En sí, tal conducta necesitaba del control de puntos estratégicos dentro del plano internacional que permitiera el dominio de determinadas áreas y vías de comunicación para favorecer el desarrollo comercial. Ya la ocupación inglesa en Malvinas había otorgado a Gran Bretaña singulares ventajas que despertaron la inquietud francesa; nación que busca emularla a través de una similar política.

Al respecto una publicación francesa de 1842 señalaba lo siguiente: "La Inglaterra tomará sin duda alguna la iniciativa a este respecto, como la toma casi siempre en materia semejante, con vergüenza de todas las otras naciones marítimas. Sabemos que varios oficiales de la Marina Británica han propuesto al Gabinete de Londres formar un establecimiento colonial sobre las tierras magallánicas; y lo que prueba que esta proposición está de acuerdo con un plan desde largo tiempo concebido por este Gobierno, es el cuidado que la Inglaterra a tenido siempre el mantenerse para con todos y contra todos, en posesión de las Islas Malvinas que dominan el pasaje del Cabo de Hornos, del Estrecho Lemaire y del de Magallanes.

Con la posesión del Cabo de Buena Esperanza y de la isla de Van Diemen, que forman las extremidades de dos partes del mundo hacia los mares polares del sur, la Gran Bretaña tiene en sus manos las llaves de los océanos Pacífico y Atlántico. La punta de la América del Sur, es la tercera posición dominante del hemisferio austral, y con las otras dos cierra todas las rutas por las cuales el comercio y la navegación pueden hacer la vuelta al mundo"¹.

No era tampoco ajena a Francia la posibilidad de instalarse en algún punto del Estrecho de Magallanes y en realidad circularon varios proyectos al respecto. La competencia establecida entre Inglaterra y Francia correspondía a la expansión colonialista de ambas naciones. Si Gran Bretaña tenía Malvinas, Francia necesitaba de algún puerto de recalada en la ruta hacia Oceanía, y Magallanes resultaba, a la nación Gala, el mejor lugar para un posible establecimiento para reabastecerse antes de llegar a sus recientes posesiones de las Islas Marianas y Tahití.

¹ Artículo editado en 1842 por la publicación francesa "Revista Independiente", transcripto por parte del diario "El Progreso" de Santiago de Chile en su edición del 21 de diciembre de 1844. En MARTINIC BEROS, Mateo: Presencia de Chile en la Patagonia Austral 1843-1879, Ed. Andrés Bello, Sgo. de Chile, 1971. págs. 60-61.

El peligro inminente que presentaba Francia y la valorización que cobra el Estrecho de Magallanes es lo que lleva a Chile a acelerar sus planes de instalación en el extremo sur, adelantándose así a los planes franceses. En algunos órganos de prensa trasandinos se empezaba ya a realizar una intensa campaña para concretar la presencia chilena en las regiones más australes. Razones de índole geopolíticas y el reconocimiento del valor comercial del Estrecho constituían los fundamentos principales de tales inquietudes. El diario "El Progreso" del 22 de noviembre de 1842 señalaba lo siguiente: "Creemos haber dicho lo suficiente en este y en nuestros artículos anteriores para hacer sensible la necesidad absoluta en que nos hallamos de tomar medidas oportunas, que facilitando y asegurando la navegación del Pacífico por el Sur, nos aseguren para lo sucesivo las ventajas que hoy poseemos y que pueden pasar a otras manos"².

Del tal manera en 1843, se embarca una expedición en la Goleta Ancud y fundan en ese mismo año Fuerte Bulnes, con lo que quedan desplazados definitivamente los planes franceses y establecida la nación trasandina, que a partir de ese momento empezó a recibir los beneficios del movimiento transoceánico. Ya a los pocos meses empezaron a llegar varios buques de distintas banderas, en general balleneros, dado que en las primeras épocas era prácticamente desconocido el establecimiento chileno. A pesar de que la presencia de diferentes navíos era bastante común, sólo algunos, en los primeros momentos, anclaban en el Fuerte, permanecían estacionados, se reaprovisionaban y reacondicionaban para continuar su marcha. Otros pasaban directamente sin detenerse, mientras que la mayor parte de los veleros seguían usando la ruta del Cabo de Hornos, en parte por las mejores condiciones de navegación para este tipo de barcos y en otros casos por desconocimiento de la existencia de Fuerte Bulnes, situación que llegó al extremo de que cuando el capitán del Rimac pidió informaciones sobre la colonia de Magallanes al representante de Chile en Nueva York, Don Manuel Garvallo, éste no tenía idea de su ubicación ni de su existencia. La fecha de esta comunicación es del 23 de mayo de 1848 a casi cinco años de su creación"³.

El desarrollo de la navegación a vapor por el Pacífico está vinculado al surgimiento de la Pacific Steam Navigation Company, de Liverpool, pues aunque no era una firma chilena ni sus empresarios, capitalistas ni personal administrativo, tiene directa vinculación con la historia del movimiento marítimo chileno. El promotor de la idea fue William Wheelwright, norteamericano quien en 1835 interesa a un grupo de comerciantes de Valparaíso y a algunos funcionarios para iniciar la navegación a vapor por el Pacífico. En ese mismo año obtiene del gobierno de Chile, y en 1836 de Perú y Bolivia, el privilegio de ejercer la navegación por el Pacífico en condiciones monopólicas. Necesitando capitales para la empresa, viaja a Estados Unidos y al no obtener éxito se traslada a Liverpool, donde después de algunos sacrificios logra fundar la Pacific Steam Navigation Company. A pesar de su situación de privilegio la compañía pasa por difíciles momentos económicos que fueron superados dentro de algunas graves alternativas que incluyeron serios enfrentamientos entre Wheelwright y el directorio. Renovado este último en 1845 "solicitó un nuevo acuerdo postal con el Gobierno Británico que significó a la compañía un subsidio anual de 20.000 libras por transportar la correspondencia entre Valparaíso y Panamá, con escalas en los puertos de Coquimbo, Huasco, Caldera, Arica, Islay, Pisco, Callao, Huanchaco, Lambayeque, Payta, Guayaquil y Buenaventura"⁴.

Paralelamente a las actividades de dicha compañía, crecía en forma notable la navegación por el Estrecho particularmente la de vapor, mientras que no registra cambios considerables la de vela. El aumento más significativo empieza a registrarse a partir del descubrimiento del oro en California. Desde 1850, gran cantidad de embarcaciones a vapor atraviesan el Estrecho atraídos por la fiebre del oro que se desata inmediatamente. El rápido

² Ibidem, págs. 67-68.

³ VERGARA QUIROZ, Sergio: *Economía y Sociedad en Magallanes 1843-1877*. Ed. universitaria, Sgo. de Chile, 1973. pág. 16.

⁴ VELIZ, Claudio: *Historia de la Marina Mercante de Chile*. Ed. de la universidad de Chile, Sgo. de Chile, 1961. págs. 72-73.

aumento demográfico que se produce y la urgente demanda de alimentos, herramientas, materias primas, etc. que de pronto se abre, produce un efecto acelerante sobre el movimiento marítimo y comercial. A partir de 1848, gran cantidad de personas empiezan a trasladarse hacia California tanto por la travesía del Istmo, como por las rutas del Cabo de Hornos y del Estrecho de Magallanes. Gentes de distinto origen, raza, profesión y condición moral constituyen la continua corriente que utilizando las vías más variadas se trasladan hacia las costas del pacífico norteamericano. Tal fenómeno afectó profundamente la vida de los puertos y la economía en general de Chile y aún tuvo repercusiones sociales. Ante el inmediato y atractivo incentivo que se abría en la nación del Norte, se produce un proceso de rápida reacción de la agricultura, la minería y el comercio chileno, incentivados por los mejores precios, mayor demanda y más rápida colocación que alcanzan los productos en el nuevo mercado. Pero más aún, los efectos emocionales que produjo la fiebre del oro en California atrajo a gran cantidad de chilenos que se embarcaron hacia ese destino en busca de aventuras y riquezas. "De los 500 barcos que llegaron a San Francisco entre abril y diciembre de 1849, 233 habían zarpado de los puertos estadounidenses del Atlántico y habían efectuado la travesía del Cabo de Hornos. Un número importante del resto provino de los puertos del Pacífico del resto de América, Asia, y Australia. A fines de 1849 había más de 300 navíos abandonados en las aguas de la Bahía de San Francisco. No sólo los pasajeros habían sucumbido a la tentación de oro sino que también capitán y tripulación. Muchos barcos fueron utilizados como habitaciones flotantes, otros fueron desarmados y sus maderas utilizadas para construir casas en tierra, otros se pudrieron y se hundieron y un gran número sobrevivió para sucumbir en el gran incendio de 1851. Entre estos barcos estaba gran parte de la flota mercante de bandera chilena"⁶.

El fenómeno descrito resultaba una suerte de caos varias veces repetido, provocado por la enfervorizada imaginación de los especuladores y aventureros. Los armadores se apuraron por fletar barcos hacia el Oeste y estos eran prácticamente ocupados por nuevos pasajeros en cada puerto que tocaban. El primer caso fue el del vapor "California" que había zarpado de Nueva York el 6 de octubre de 1843, para iniciar una línea regular hacia California. La noticia del descubrimiento del oro, la recibió en el Callao y allí tuvo que hacer frente a cientos de personas que aspiraban a embarcarse. Situaciones similares tuvo que afrontar el navío, ya repleto de pasajeros y mercaderías, en otros puertos; pero en cuanto llegaron a San Francisco, solo quedaron el capitán y el tercer oficial, la tripulación desertó y los pasajeros rápidamente abandonaron la embarcación. Aunque se dio el caso del "Oregón", en donde el capitán tuvo que engrillar a la tripulación mientras permanecían en puerto, el caso del "California" lamentablemente fue repetido. No sería una excepción a la regla los abundantes barcos chilenos que cargados de pasajeros, trigo y mercaderías se dirigieron hacia el norte y en donde muchos de ellos se tuvieron que quedar afectados por similares deserciones. El fenómeno terminó por repercutir ante la falta de barcos y marinos, sobre el movimiento de cabotaje y el abastecimiento de los puertos locales.

A tal punto llegó la situación -afectando incluso al abastecimiento interno- que el Comandante General de Marina, Vicealmirante Manuel Encalada, envió la siguiente nota al Ministro de Marina: "Llamada nuestra marina en gran número hacia las costas de California y retenidos nuestros buques en aquellos puertos por falta de marineros para volver, pues todos desertan con el aliciente del oro, se halla nuestro cabotaje reducido a una completa nulidad por falta de buques.

Yo aconsejaría la apertura, por seis meses prorrogables, de la navegación de cabotaje a todas las banderas limitando esa libre navegación a sólo los buques de más de 200 toneladas.

Por esta medida salvaremos a nuestros productos de la especie de bloqueo que les impone la falta de buques para el cabotaje, ponemos a las provincias del Sur, en aptitud de

⁶ Ibidem pág. 78.

alimentar cómodamente a las del Norte, llevamos alimento a los distritos mineros y favorecemos la circulación y el tráfico⁶.

La cuestión del cabotaje, que trajo serias discusiones entre el grupo de Valparaíso y los intereses de los mineros del norte, era en última instancia una consecuencia del problema de la escasez de barcos que produjo el fenómeno del oro californiano. Pues al hallarse la mayor parte de la marina mercante hacia esa línea, la falta de embarcaciones para el movimiento interno afectaba el desarrollo y circulación de las minas de cobre del norte de Chile, provocaba la escasez de combustible y ponía en peligro a las fundiciones mineras.

El crecimiento del movimiento comercial entre Chile y California puede observarse claramente en el siguiente cuadro:

Años	Exportación total de Chile a California (en pesos de cada año)	Re-exportación total
1848	134.821	115.374
1849	1.746.809	288.651
1850	2.246.457	199.411
1851	3.406.332	133.454
1852	2.107.507	96.222
1853	2.518.445	69.787
1854	686.595	18.875
1855	267.644	24.081
1856	193.460	17.503
1857	76.366	61.589 ⁷

El interés despertado, afectó, como es de suponerse, la vida del Estrecho y consecuentemente de Punta Arenas fundada en 1848. Según los datos consignados en esta colonia, pasaron por esa vía entre abril de 1840 y julio de 1850, 149 navíos, siendo 21 vapores. El destino de 111 de ellos era San Francisco y solo 24 fueron a Valparaíso y 3 al Callao⁸.

La utilización del Estrecho no fue al principio demasiado grande pero a medida que corrían los años esa cantidad fue aumentando. Pasado el deslumbramiento de los primeros tiempos por el descubrimiento del oro, naves con otros destinos, como Oceanía, atravesaron el paso descubierto por Magallanes. Muchos de ellos eran buques de guerra de Inglaterra, Francia, Rusia y Estados Unidos que por diferentes motivos iban de uno a otro océano.

El movimiento marítimo repercutió en forma singular sobre la vida económica de Punta Arenas. En primer lugar porque los vapores se servían de combustible para sus calderas, en segundo término porque adquirían animales bovinos y ovinos para alimentar a su tripulación y pasaje, y finalmente porque a partir de 1860 se agiliza el comercio entre los barcos y los particulares de Punta Arenas, produciendo en consecuencia una activación del comercio puntarenense gratamente beneficioso para sus lugareños, no obstante sus quejas por el aislamiento que provocaba la falta de una navegación regular entre el resto del país y esas regiones. Poco antes de vencer el período de privilegio que había obtenido la Pacific Steam Navigation Company se plantea en la defensa de su renovación la necesidad de que dicha compañía, extienda su navegación más hacia el sur. La lucha entre los defensores de la Pacific Steam Navigation Company y sus detractores retrasan la prórroga y finalmente en abril de 1853 se establece la carrera regular entre Valparaíso y Ancud. A partir de 1860 la necesidad de establecer líneas regulares entre el

⁶ Carta fechada en Valparaíso, mayo 24 de 1849. Publicada en "El Mercurio" de Valparaíso el 17 de agosto del mismo año. En VELIZ, Claudio: Historia de la Marina Mercante de Chile. Ed. de la Universidad de Chile, Sgo. de Chile, 1961. págs. 79-80.

⁷ Ibidem pág. 65.

⁸ VERGARA QUIROZ, Sergio: op. cit., pág. 41.

Pacífico y Europa por el Estrecho de Magallanes comienza a preocupar con más intensidad a las autoridades chilenas. En 1861 el Presidente de la República en su discurso de apertura del Congreso Nacional señalaba los siguientes conceptos: "Se ha llamado recientemente la atención del gobierno al establecimiento de una línea de vapores que ligue a Valparaíso con puertos de Europa por la vía de Magallanes. Según los datos suministrados, se trata de prolongar la línea que hace la carrera hasta Montevideo, i se desea obtener de la república una subvención algo mayor que la que antes se ha ofrecido. Es tan notoria la conveniencia de esa vía de comunicación que no he vacilado en expresar que un proyecto destinado a establecerla, sería bien acogido por vosotros"⁹.

La ampliación más ambiciosa de las comunicaciones marítimas, nuevamente nos vincula con la Pacific Steam Navigation Company, aunque hubo otras compañías interesadas en tales proyectos. En esta cuestión y en la postura del gobierno inciden dos causas de distinta magnitud, pero de semejante importancia: 1) Establecer la definitiva vinculación regular entre Europa y Chile por el Estrecho y 2) normalizar las comunicaciones entre el centro del país y las zonas australes.

El cambio en la intensidad de los objetivos estaba vinculado con la construcción del ferrocarril del Istmo de Panamá.

Ya antes del descubrimiento del oro en California, al crecer el comercio entre Europa y los países sudamericanos del Pacífico, el istmo centroamericano se vio favorecido en su vida económica. Pero indudablemente desalentaban la serias y graves incomodidades que resultaban del traslado a lomo de burro, carretas y demás medios de transporte de mercaderías y pasajeros entre una costa y otra. Es así como en la década de 1840 el gobierno colombiano comienza sus conversaciones con capitalistas ingleses y franceses a fin de establecer la comunicación ferroviaria entre las dos márgenes. Fracasadas ambas, finalmente se firma un contrato con un grupo de norteamericanos dirigidos por William Aspinwall en 1848, recibiendo la compañía el privilegio durante 49 años de establecer un ferrocarril que cruzara el istmo de Panamá. Para fortuna de los empresarios los inicios de la obra coincidieron con el descubrimiento del oro en California, lo que aceleró el interés por concluir en el menor tiempo posible la tarea. La construcción debía quedar terminada en 6 años, durante los cuales se debió luchar contra el clima y la naturaleza. Se hizo a costa del sacrificio de los lugareños, europeos, norteamericanos y especialmente de la vida de los numerosos chinos traídos de Cantón.

"A pesar de estas y otras dificultades -señala Alvaro Rebolledo- en 1855 antes de vencerse el plazo estipulado se colocó el último riel. Se ha ponderado el costo de vidas humanas diciendo que se llevó una por cada travesía de la línea. En dinero efectivo ascendió a siete millones de dólares"¹⁰

La terminación de la obra dio lugar a festejos entre los cuales se llamó a la nueva ciudad, donde se iniciaba el ferrocarril, "Aspiwall". Dicho nombre fue utilizado durante mucho tiempo, sobre todo en el exterior, corresponde a la ciudad de Colón, denominación dada por el Congreso Colombiano. Establecido el ferrocarril, este adquirió tal importancia que sus ganancias fueron considerables. Revitalizó grandemente la vida económica del Istmo de Panamá a causa del movimiento de pasajeros y mercaderías que iban del este al oeste norteamericano y del comercio y transporte proveniente del Atlántico hacia el Pacífico sur. El monopolio del transporte ferroviario y los altos precios que se cobraban aseguraban una duradera prosperidad.

Dentro de quienes disfrutaban de tales beneficios figuraba la Pacific Steam Navigation Company, que también era una importante accionista de la Panamá Railroad Company. Con la construcción de esa vía férrea se estableció una nueva y más favorable conexión aunque ya anteriormente existían combinaciones con la misma Pacific Steam Navigation Company u otras

⁹ Discurso de apertura en las sesiones del Congreso, i memoria ministeriales correspondientes al segundo quinquenio de la administración Montt, Imprenta del Ferrocarril. Sgo. de Chile 1861.

¹⁰ REBOLLEDO, Alvaro: El Canal de Panamá, Ed. Biblioteca de la universidad del Valle, Calif, Colombia, 1957. pág. 99.

compañías hacia el sur o norte del Pacífico. Pero el ferrocarril aseguraba un mejor y más rápido transbordo entre las dos costas. Con suma habilidad se regularon los arribos de la Royal Mail Lines con pasajeros, carga y correspondencia desde Liverpool a Aspinwall o Colón, allí cruzaban el istmo en ferrocarril y en Panamá tomaban los barcos de la Pacific Steam Navigation Company; con lo cual la travesía se hacía más directa. La cooperación entre las tres empresas funcionaba en forma perfecta y se dividían el producto de los fletes entre las tres. Las ventajas del negocio parecen explicar las reticencias que mantiene antes de 1860 la Pacific Steam Navigation Company para desarrollar en forma debida la navegación por el Estrecho.

Pero por otro lado, el gobierno chileno conservaba vigente la idea de establecer las líneas regulares entre Europa y el Pacífico por Magallanes. Ya en 1853 se había presentado una proposición por parte de Henry Griffin para obtener el privilegio exclusivo entre Liverpool y Caldera a través del Estrecho. Sin embargo a pesar de la aceptación del gobierno chileno el éxito de la futura compañía sería sumamente dudoso. En esos momentos la Pacific Steam Navigation Company no compitió con los planes de la compañía en formación debido a que estaba interesada en la terminación de la Panamá Railroad Company y evidentemente no iba a competir consigo misma colocando sus barcos para la navegación por el Estrecho. Pero poco después la situación será diferente. Los arreglos económicos entre la Royal Mail Lines y la Pacific Steam Navigation Company con la Panamá Railroad company empezaron a ser poco satisfactorios para esta última, debido a que según señalaba, la mayor parte de sus pasajeros y mercaderías iban hacia California.

Por otra parte veía como inminente competencia la inauguración del ferrocarril transcontinental en los Estados Unidos. Con tales argumentos exige mayores ganancias que las establecidas en el reparto anterior. A pesar de las conversaciones realizadas no se llegó a ningún acuerdo aunque la Pacific Steam Navigation Company advierte a modo de presión a la Panamá Railroad Company que en caso de no llegar a un arreglo desarrollaría la comunicación marítima a través del Estrecho afectando por lo tanto los intereses económicos de la empresa ferroviaria.

Mientras tanto en Chile se estudian otras posibilidades para establecer la carrera entre Liverpool y Valparaíso; es el caso de la propuesta de la British and South American Navigation Company y una compañía francesa. Tales proposiciones tienen vinculación con las palabras expresadas por el Presidente de la República en 1861 -citadas anteriormente- que son corroboradas en la Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento del Interior, Antonio Varas, presenta al Congreso Nacional ese mismo año. "Desde el año anterior -señala- existen en poder del gobierno propuestas para establecer la comunicación a vapor por la vía de Magallanes prolongando la línea que une a Montevideo con Europa. Se exige para ello condiciones que reputo accequibles i además una subvención de 120.000 pesos anuales. Como las tentativas hechas para establecer esta comunicación en años anteriores han salido todas frustadas el Gobierno ha creído que era de su deber esperar que diesen más seguros antecedentes de plantación de la línea i que se formularsen propuestas que ofreciesen alguna garantía para llamar a este negocio la atención del Gobierno"¹¹.

El conflicto de la Pacific Steam Navigation Company y la Panamá Railroad Company, más las competencias que ahora se presentaban, llevaron a que la Pacific Steam Navigation Company se apurara en 1867, en obtener del gobierno chileno un contrato para establecer el servicio entre Europa y los puertos chilenos. Esta nueva situación afectó a la compañía ferroviaria de Panamá dañada aún más a partir de 1869, cuando el 10 de mayo de ese año se unen en Promontory Point, la Central Pacific y la Union Pacific con lo cual quedaban vinculadas las dos costas americanas en forma interna.

Por otra parte, en el otro extremo del continente la nueva ruta establecida por la Pacific Steam Navigation Company favorecía evidentemente a Punta Arenas. "Punta Arenas por su posición geográfica en el Estrecho de Magallanes, único puerto de escala obligada de todas las

¹¹ Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento del Interior presenta al Congreso Nacional de 1861. Imprenta Nacional. Santiago de Chile. 1861.

líneas transatlánticas de vapores se ha llegado a constituir en la metrópoli comercial, no sólo de la Patagonia y Tierra del Fuego chilena, sino también de toda la Patagonia Argentina"¹².

El crecimiento de Punta Arenas se vio favorecido por el Decreto de 1868, que lo declaraba puerto libre.

A la actividad de la empresa británica se agregaron otras compañías. "La compañía alemana de vapores "Kosmos" inició sus viajes de Hamburgo a la costa occidental del Pacífico, pasando por el Estrecho de Magallanes en 1870. Años después otra compañía alemana, la "Hamburg Pacific" envió vapores fusionándose después con la anterior"¹³.

El rápido desarrollo que sufre Punta Arenas a partir de la década del 70 está en gran parte vinculado con el crecimiento de las comunicaciones marítimas y el comercio que se realiza en su puerto.

Desde esa época ya los enlaces por mar se hacen más constantes y rápidos con Valparaíso aunque se daba la curiosa circunstancia que todavía la colonia de Magallanes seguía vinculada mayormente con Europa y los países del Atlántico. Según expresa Bonacic Doric durante el año 1881 pasaron por el Estrecho más de 200 barcos casi todos vapores y durante el año 1883 la misma ruta fue utilizada por 160 barcos a vapor de línea regular, por 25 barcos de guerra y otros tantos veleros.

El análisis precedente y los datos allí señalados nos hablan de la importancia que adquiere la navegación por el Estrecho de Magallanes en la segunda mitad del Siglo XIX. El fenómeno repercute en forma considerable sobre la economía de Chile y especialmente sobre la actividad de los puertos que obligatoriamente tocaban los barcos transatlánticos. Punta Arenas por ser puerto obligado de todo navío que se dirigiese tanto hacia Oriente como hacia el norte del Pacífico, Valparaíso por ser el más importante y en donde se concentraban los capitales marítimos más influyentes del país. Allí a su vez se habían establecido intereses navieros extranjeros, muchas veces en estrecha vinculación con los locales.

Durante esta época la influencia económica de Chile se extiende por la costa del Pacífico llegando inclusive hasta Panamá. Ya en 1845, cuando otras fuerzas económicas y políticas habían empezado a moverse más consistentemente para revalorizar la comunicación a través de Panamá, una importante opinión Colombiana describía la siguiente situación: "Si se observa cuidadosamente la situación de Valparaíso y la que ocuparía Panamá en la nueva escala de comercio del litoral sudamericano, convendríase en que excepto la prioridad local todo lo demás sería contrario a lo que hoy pasa, Valparaíso es casi el único puerto de introducción para el comercio de Chile, que es muy considerable. Partiendo de aquí hasta California los consumos van disminuyendo casi gradualmente, muy natural, pues, ha sido que los negocios han designado a Valparaíso como un primer puerto de depósito, a fin de tentar algunos despachos para el consumo de Chile y llevar el resto a los demás puertos: Arica, Callao, Guayaquil, Buenaventura, Panamá, etc."¹⁴.

De esta forma resultaba evidente que la ruta del Estrecho de Magallanes había quedado fijamente establecida como una de las formas de comunicación internacional más usada.

Sin embargo en la región del Norte se movían desde hacía ya varias décadas, diferentes intereses para establecer la ruta transoceánica a través del istmo de Panamá. Se conocen planes y conversaciones entre representantes colombianos y agentes extranjeros con suficiente antigüedad como para considerar que la construcción de un canal era un proyecto de vieja data repetidamente considerado. A principios de 1843 se realizan similares tratativas con algunas

¹² NAVARRO AVARIA, Lautaro: Censo General de población, edificación, industria y minería del territorio de Magallanes. Levantado por acuerdo de la Comisión de Alcaldes, el día 8 de septiembre de 1906. Punta Arenas 1908. Ed. "El Magallanes" pág. 372.

¹³ *Ibidem* pág. 246.

¹⁴ AROSAMENA, Justo: Estudios Históricos y Jurídicos. Ed. Talleres Gráficos de Edic. Selectas, Bs As, marzo 1857. pág. 80.

Naciones europeas tratando de excluir de esta iniciativa a Estados Unidos. Esta última consideración interesaba especialmente a Francia y a Gran Bretaña, posiblemente heridas por la participación de los estadounidenses en los sucesos de Texas.

La posibilidad del canal centroamericano no era tampoco ajena a los planes de la nación del Norte. Diversas circunstancias impidieron que este país en esos momentos actuara más decididamente sobre esta cuestión, pero cuando Inglaterra afirma su presencia en la costa de Mosquitia y en Belice, los norteamericanos no tardan en reaccionar.

La conducta británica estaba vinculada indudablemente a los diferentes proyectos de construcción de un canal que en esos momentos se manejaba. Aunque tales ideas concluyeron en el fracaso, la consolidación inglesa en Belice y Mosquitia favorecía a los intereses británicos para controlar este punto de gran importancia geopolítica. La respuesta de Estados Unidos a tal conducta fue rápida e inmediata. En 1846 se firma entre el gobierno colombiano y el norteamericano el tratado Mallarino-Bidlack que colocaba al istmo de Panamá bajo la protección de los Estados Unidos. Los aspectos más importantes del mismo consisten en la obligación de Estados Unidos "en proteger la neutralidad de Panamá y mantener la soberanía y propiedad de Colombia en dicho istmo contra ataques o agresiones de potencias extranjeras. Correspondía a Colombia mantener en paz y orden el tránsito interoceánico pudiendo los Estados Unidos, con el consentimiento o permiso de ella, preservar la libertad de ese tránsito de interrupciones o embarazos, guardando estricta neutralidad en los disturbios domésticos"¹⁵.

De esta forma vemos como sobre la región istmica confluyen los intereses de las naciones más importantes, convirtiéndose desde un principio en escenario de disputas internacionales en donde cada parte se lanza a una carrera competitiva por establecer su control.

El avance inglés se concreta nuevamente en 1848 cuando ocupan San Juan del Norte, rebautizado "Greytown", en la desembocadura del río San Juan, en el límite entre Nicaragua y Costa Rica. Mientras, Estados Unidos en 1849 obtiene de Honduras el control sobre la isla de Tigre que domina la bahía de Fonseca.

Los distintos proyectos que surgen de un posible canal, ya sea en Nicaragua como en Panamá, llevan a diferentes movimientos tanto por parte de Inglaterra como por Estados Unidos. La competencia y el enfrentamiento de las dos naciones concluyen momentáneamente cuando: "el 19 de abril de 1850 parece llegarse a un statu-quo conciliador por ambas partes mediante la firma del tratado de Clayton-Bulwer, cuya primera cláusula, y más importante dice así: "Ningún gobierno obtendrá o mantendrá por sí mismo ningún control exclusivo sobre canal de navegación alguno a través de parte alguna de Centroamérica, ni fortificará dicho canal ni sus vecindades, ni colonizará o asumirá dominio alguno sobre América Central. Lo mismo para el caso de decidirse la construcción de vías férreas"¹⁶.

Sin embargo continuó en forma creciente el interés de los colombianos por revalorizar la comunicación a través del istmo. En 1869, en Bogotá, se discutía un tratado con Estados Unidos para abrir un canal, pero cuando los norteamericanos quisieron imponer el derecho de cerrar el mismo al comercio de los países que pudiesen estar en guerra con ellos y demás pretensiones de privilegio, los colombianos opusieron a esta idea la obligación de mantener la neutralidad absoluta del canal.

En 1870 el Ministro de Relaciones Exteriores de Estados Unidos en Bogotá, Stephen Hulburt renueva las negociaciones con el gobierno sudamericano para suscribir un tratado destinado a la construcción del canal. El acuerdo fue aprobado por el Congreso Colombiano con algunas sustanciales reformas que provocaron el rechazo del gobierno Norteamericano.

Ante este nuevo rompimiento, el Congreso de Colombia dicta la Ley 33 por la cual se autorizaba a iniciar las negociaciones pertinentes a la apertura del canal.

Las variantes presentadas en la conducta colombiana lo llevan a entrar en tratativas con los capitales franceses firmándose en París un contrato para la apertura del canal, y aunque éste no llegó a concretarse fue la base para el que se celebró en Bogotá con Lucien Bonaparte

¹⁵ REBOLLEDO, Alvaro: op. cit., págs. 91-92.

¹⁶ CLEMENTI, Hebe: Formación de la Conciencia Americana. Ed. La Pleyade, Bs. As. 1972. pág. 15.

Wyse. Dicho concesionario regresó a Francia con el objeto de formar la compañía constructora. El constructor del canal de Suez, Conde Fernando de Lesseps fue designado para organizar, dirigir y llevar a cabo la realización del canal.

En 1879 se reúne en París nuevamente el Congreso Internacional de estudios del canal interoceánico, para discutir los distintos proyectos acerca de la construcción de un paso en Centroamérica que uniera los dos océanos. La mayoría de los asistentes votan en favor del trabajo presentado por Wyse, oponiéndose como era de esperar, el representante norteamericano y el inglés.

La concesión se transfirió a la Compagnie Universelle du Canal Interoceanique de Panamá, mas popularmente conocida como la Compañía francesa del Canal.

La primera suscripción para financiar la empresa no tuvo la acogida que se esperaba; un elemento que ayuda a impulsar la obra fue una activa propaganda en la prensa; de esta manera gran cantidad de franceses invierten en una empresa supuestamente próspera.

"Vencidas las dificultades, Lesseps logró reunir con empréstitos públicos los fondos necesarios para comenzar la obra"¹⁷.

Paralelamente un sentimiento adverso al proyecto francés había surgido en las altas esferas oficiales y comerciales de los Estados Unidos. Los norteamericanos pensaban que la presencia de los franceses en el istmo de Panamá afectaba la política internacional basados en la doctrina Monroe que en realidad no tiene aplicación en una empresa particular.

En el fondo el conflicto se reducía a que Estados Unidos se había visto desplazado por capitales franceses. Pero los estadounidenses insistiendo en sus argumentos señalaban lo siguiente: "En efecto, -escribía desde París el delegado norteamericano W. E. Johnston- aquí se dice que una de las posibles soluciones que M. de Lesseps tiene en reserva, es separar el istmo de Colombia y erigirlo en estado independiente bajo el protectorado de Francia, y después permitir que asuma la propiedad, las deudas y la dirección del canal y del ferrocarril"¹⁸.

Estados Unidos, no sólo quiere presionar sobre Colombia haciendo valer el acuerdo de neutralidad de 1846, sino que también demuestra su desagrado cuando elabora un proyecto de construir otro canal por la ruta del lago Nicaragua.

A pesar de tantos inconvenientes el primero de enero de 1880 se inaugura oficialmente la obra y dos años más tarde, después del período de preparación, los trabajos de construcción empiezan a concretarse. Casi desde un principio la compañía francesa tuvo que hacer frente a innumerables inconvenientes que iban desde la corrupción hasta errores técnicos e inclusive dificultades para adaptarse a la zona tropical y a las enfermedades propias de la región.

La obra debía quedar concretada en 12 años; sin embargo empiezan a manifestarse los inconvenientes y errores que llevaron al fracaso desde los primeros momentos.

Aún así, al conocerse la iniciación de la construcción del canal, en Chile la preocupación comienza a crecer. Las obras que estaba realizando la empresa francesa demostraban a los intereses chilenos que dicha construcción constituía una seria amenaza para el mantenimiento del poder económico de la nación trasandina en lo referente a la importancia de la ruta del Estrecho de Magallanes. Resulta curioso observar como en 1887, la preocupación de Chile coincide, aunque por distintos motivos con la de Estados Unidos. Unos defendiendo los privilegios navieros hasta ese momento sustentados y otros heridos por el circunstancial desplazamiento de su influencia.

El 17 de octubre de 1887 en Chile, el Diario Oficial de la República publicaba un Despacho de su Ministro ante los Estados Unidos. Sr. Gana, que demostraba la alarma trasandina por la empresa de la compañía francesa. El problema era serio y de allí que dicho temor fuese retransmitido por la Legación de España en Santiago, en informe dirigido al ministro de estado español. Con respeto al mencionado Despacho: "Que considero de importancia someter a la

¹⁷ SUSTO, Juan A.: Panamá Centro del Mundo. En Panamá 50 años de República, Ed. de la Junta Nacional del Cincuentenario Panamá 1953. pág. 54.

¹⁸ REBOLLEDO, Alvaro: op. cit., pág. 110.

consideración de vuestra excelencia -señala el representante peninsular-. Se habla en él del Canal de Panamá, de las dificultades que existen para la continuación y terminación de la obra, de las sumas considerables que se necesitarán y de los escasos rendimientos que podría producir una vez terminada"¹⁹.

Evidentemente en estas expresiones no sólo se unía la realidad de la compañía francesa del canal, sino también los íntimos deseos del gobierno de Chile.

Varios eran los preocupados por la incidencia de la nueva vía transoceánica y según el diplomático español, los conceptos expuestos en el documento chileno eran coincidentes con la idea que se tenía en los Estados Unidos del tema: "La impresión general en los Estados Unidos -dice- es la que esa gran empresa no se llevará a término y de que la actual compañía está en vísperas de una desastrosa liquidación. Hay que tener en cuenta de que los informes del Sr. Gana proceden principalmente del presentado al gobierno de Washington por un Teniente de la Marina Norteamericana"²⁰.

Evidentemente la empresa dirigida por Lesseps había provocado en Estados Unidos una oposición manifiesta prefiriendo como es de suponer que la obra fracasara, para poder concretar el canal proyectado por Nicaragua, "que sería una obra puramente americana y de gran interés comercial y político para los Estados Unidos hasta el punto que podría considerarse aquella vía como de nacionalidad de aquellos Estados, y le facilitaría ejercer una influencia tal en la República de Nicaragua y poco a poco en las demás de Centroamérica, que acaso con el tiempo produciría la anexión de esos países a la Gran República, rodeando por el sur a México como ya lo está haciendo por el norte, y realizando así en parte el sueño o la idea de que los límites de los Estados Unidos deben ser del polo al istmo"²¹.

Dichas aseveraciones, que son responsabilidad del representante español, dejan expresadas la política norteamericana que tiende a concretar de alguna forma, aunque no necesariamente de acuerdo a las valorizaciones que realiza el diplomático peninsular, el destino manifiesto expresado hacía ya algunas décadas y puesto en práctica con mayor virulencia en los últimos años del Siglo XIX. La política expansionista de los Estados Unidos no podía disminuir la importancia de una vía transoceánica y para sus fines el control de Centro América resultaba de vital trascendencia. Lo demuestran las diferentes propuestas que en varias ocasiones presentó Estados Unidos ante el gobierno colombiano y en donde se destacaban las cláusulas referidas a la posición, privilegios, y control que ejercería la nación del Norte.

Mientras tanto en Chile como se ha señalado, la idea del Canal de Panamá era sumamente impopular. Se consideraba que cuando concluyera la obra disminuirían el movimiento de vapores por el Estrecho de Magallanes y de buques de vela por el Cabo de Hornos. Tal situación haría sufrir en forma considerable a los puertos australes e inclusive se estimaba que los efectos negativos repercutirían al poco tiempo en Valparaíso, "siendo lo único que pudiera salvarlo en parte el camino de hierro con la Argentina y tanto que su concesión la ha determinado más que otra cosa los temores que les causaba el Canal de Panamá"²².

Pero la especulación que hacen los chilenos sobre los potenciales peligros, resulta aún más arriesgada: "Pero aún así los perjuicios serían considerables viendo por otro lado que el Callao debería precisamente levantarse, y constituirse el primer puerto del Pacífico y acaso ser como el depósito de todos los productos de estas repúblicas"²³.

¹⁹ Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España. Legajo 1439.

²⁰ *Ibidem*.

²¹ *Ibidem*.

²² *Ibidem*.

²³ *Ibidem*.

Estos prejuicios posiblemente tuvieran como fundamento el temor chileno de que Valparaíso perdiera el primer puesto como puerto del Pacífico Sur. Según esta visión, en caso de concluirse con el canal se podrían repetir situaciones similares al del antiguo esquema económico colonial, volviendo a ocupar el Callao el predominio que tuvo en aquellos tiempos, desplazando a Valparaíso en su expansiva influencia comercial sobre las costas del Pacífico. Además está considerar que el Despacho del Sr. Gana fue seguido por el pueblo chileno con sumo interés y satisfacción esperando fervientemente el fracaso de la empresa francesa. En realidad lo que a Chile le preocupaba era que en caso de constituirse alguna vía transoceánica por el istmo, esta no perjudicara, o por lo menos afectara en el menor grado posible, sus intereses económicos.

Finalizando su informe el representante español expone singulares consideraciones que reflejarían tanto el concepto de la opinión pública chilena como de su gobierno.

"Chile además -escribe el diplomático peninsular- no ha extendido sus miras al Pacífico más allá del Perú principalmente y subsidiariamente más allá del istmo de modo que nada le importaría que los Estados Unidos se establecieran en las Repúblicas de Centroamérica, y aún en México con tal que no pasaran de aquellos límites la influencia y predominio de los norteamericanos. Porque a la verdad el espíritu y la aspiración de muchos aquí es, conservar, aumentándola y fortificándola la influencia política y comercial de Chile en toda la costa desde el Panamá hasta el Cabo. Y es de notar también que existe en general entre los hombres importantes de este país, poca afición y poco entusiasmo por la confraternidad Americana. Les parece que las manifestaciones de esta confraternidad son excelentes para las repúblicas débiles, con frecuencia sujetas a convulsiones políticas y a dificultades financieras pero que, un pueblo como Chile debe conservarse libre de compromisos con ninguna nación mucho menos con las repúblicas de este hemisferio encaminando todos sus esfuerzos al objeto que antes he indicado"²⁴.

Los conceptos precedentes si bien pueden ser considerados como una interpretación dada por la óptica particular del delegado español, de todas formas marcan algunas situaciones fácilmente comprensibles. En principio destaca la trascendencia económica de Chile sobre los países de la costa del Pacífico, en segundo término pone de manifiesto la intención del gobierno trasandino de mantener y ampliar esa influencia hasta la zona centroamericana y que en última instancia no le interesaba disputar privilegios con Estados Unidos con tal que este último no afectara su área de influencia. Idea indudablemente ingenua si se analizan los sucesos posteriores, pero que en esos momentos presentaba a la nación chilena como país dispuesto a luchar por mantener su hegemonía comercial y la importancia marítima del Estrecho de Magallanes.

De todas formas la empresa francesa dañada casi congénitamente por la especulación, el afán de lucro, la inmoralidad y aún por el ataque de sus enemigos en París, empieza su decadencia definitiva. En 1888 suspende sus trabajos y un año después se decreta la disolución de la compañía.

Mientras tanto y favorecidos por el descalabro francés, el movimiento marítimo del Estrecho de Magallanes y de los puertos de Chile continuará manteniendo su importancia y recién comenzará a ver su decadencia con la construcción definitiva del Canal de Panamá y el estallido de la primera guerra mundial.

²⁴ *ibidem*.