

EMPRESA, POLÍTICA Y CORRUPCIÓN EN EL CHILE OLIGÁRQUICO: EL CASO DE LA COMPAÑÍA SUD AMERICANA DE VAPORES (1872-1916)¹

Cristóbal Hernández Serrano

«*La administración pública en Chile es, como Ud. sabe, muy corrompida...*»
Sir Ashmead-Bartlett, miembro del Parlamento británico
28 de mayo de 1897²

Introducción

La corrupción, en palabras de Alfonso Quiroz, constituye un fenómeno amplio y variado que se manifiesta en la aceptación y recepción de sobornos, en la asignación arbitraria de recursos fiscales en beneficio de particulares, en los escándalos públicos de corte financiero, en el fraude electoral, entre otros. En definitiva, cualquier actividad que busque la prosecución de intereses particulares por sobre los de una comunidad, por medio de ventajas de dudosa moralidad y legalidad, es corrupta.³ Durante los últimos años, la historiografía se ha beneficiado de los nuevos enfoques desde las ciencias sociales y la economía en torno a las causas y efectos negativos de la corrupción en el desarrollo institucional, económico y en la sociedad civil⁴. Sin embargo, como enfoque de análisis

¹ Este artículo fue desarrollado en el Seminario de Licenciatura del Instituto de Historia UC, *Colonialismos poscoloniales: soberanía, expansión y construcción de Estado en Argentina y Chile*, del profesor Alberto Harambour Ross.

² Citado en Hernán Ramírez Necochea, *Balmaceda y la Contrarrevolución*, Santiago, Universitaria, 1969, 74.

³ Alfonso Quiroz, *Historia de la corrupción en el Perú*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 2013, 30.

⁴ David H. Bayley, «The Effects of Corruption in a Developing Nation», *The Western Political Quarterly*, 4: 19, December 1966, 719-732; Walter Little

histórico, la corrupción ha estado ausente en las explicaciones sobre la conformación y expansión de los Estados y del mercado a fines del siglo XIX. En cambio, han primado las interpretaciones de carácter político y económico, así como los trabajos sobre el ámbito militar, que omiten el fenómeno de la corrupción como factor del establecimiento de los Estados nacionales.

Este artículo analiza el establecimiento y consolidación de la marina mercante en las costas del Pacífico desde la óptica de la corrupción, a partir del estudio del caso de la Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV). Se propone que, durante las primeras décadas de su establecimiento, la CSAV, mediante su directorio y principales accionistas, obtuvo un trato especial por parte del Estado. Esto se tradujo en una situación ventajosa respecto a otras compañías de vapores, debido a prácticas de corrupción que aquí se analizan. Dichas ventajas de la compañía se manifestaron por medio de una serie de contratos y subvenciones que, a medida que corrían los años, se hicieron más cuantiosas y frecuentes. Incluso, ya entrado el siglo XX, se sucedieron una serie de iniciativas que apuntaron a la consolidación de un monopolio protegido y avalado por el Estado en beneficio de la CSAV. Aquellas iniciativas ocasionaron un conflicto dentro del sector dirigente, que debatía el rol que le cabía a la compañía en el desarrollo de la marina mercante nacional.

La construcción y consolidación del Estado moderno y su relación con la corrupción ha sido ampliamente estudiada en el caso de Inglaterra. Según Philip Harling, la «vieja corrupción» (*old corruption*) puede ser definida como un «sistema parásito» por medio del cual la élite sació su apetito de poder y dinero a costa del pueblo⁵. Dicho sistema «expresaba la influencia del rey en los municipios y en el Parlamento, adquirida a través del otorgamiento de privilegios corruptos»⁶. Por otro lado, en regiones de Hispanoamérica, las reformas del siglo XVIII solo habrían trasladado la corrupción de corte virreinal hacia una de tipo patronal, ligada al caciquismo y al caudillismo⁷. En el caso latinoamericano, Quiroz señala que

y Eduardo Posada-Carbó (eds.), *Political Corruption in Europe and Latin America*, Londres, Palgrave Macmillan, 1996.

⁵ Philip Harling, «Rethinking 'Old corruption'», *Past and Present*, 147, May 1995, 127-155.

⁶ Quiroz, *op. cit.*, 32.

⁷ Para el caso venezolano, Doug Yarrington, «Cattle, Corruption, and Venezuelan State Formation During the Regime of Juan Vicente Gómez, 1908-35». *Latin American Research Review*, 38: 2, 2003, 9-33.

«el patronazgo y el clientelismo se encuentran inextricablemente ligados a la corrupción»⁸. Por su parte, Hernán Ramírez Necochea plantea que la política y los sectores empresariales han estado históricamente ligados en el caso chileno durante la segunda mitad del siglo XIX; «la riqueza», dice Ramírez, «se mueve tras el poder y los busca ansiosamente», y agrega que, «los hombres de negocios» buscan posicionar la defensa de sus intereses particulares mediante incursiones en la arena política con el objetivo de ganar el apoyo de legisladores y personeros del gobierno.

Pueden mantener o conseguir privilegios, granjerías o beneficios de diversa índole y paralizar, en cambio, acciones perjudiciales o lesivas a sus intereses; en una palabra, los capitalistas colocan dentro de su órbita y para su servicio, las influencias que naturalmente proporciona el ejercicio de funciones públicas⁹.

En el caso chileno, la corrupción ha sido estudiada, además de Ramírez Necochea, por Harold Blakemore. Ambos historiadores se han centrado en la industria salitrera, destacando los mecanismos y ventajas mediante los cuales los inversores británicos se convirtieron en propietarios de gran parte de las oficinas salitreras que estaban en los territorios anexados por el Estado chileno desde 1879¹⁰. Por otro lado, la relación entre corrupción y expansión del Estado y el mercado también ha sido investigada en el caso de Patagonia por Alberto Harambour¹¹. En suma, existen evidencias documentadas que, hacia fines del siglo XIX, el sector dirigente monopolizó el acceso a la administración pública, es decir, del Estado en su conjunto. Este monopolio se basó en «una concepción patrimonial de las prácticas política, administrativa y legal» que, mediante una lógica estatal oligárquica, las interpretaba «como una prolongación de sus bienes personales»¹².

⁸ Quiroz, *op. cit.*, 32.

⁹ Hernán Ramírez Necochea, *Balmaceda y la Contrarrevolución*, Santiago, Universitaria, 1969, 73.

¹⁰ Harold Blakemore, *Gobierno chileno y salitre inglés: Balmaceda y North*, Santiago, Andrés Bello, 1977.

¹¹ Alberto Harambour, *Borderland Sovereignties. Postcolonial Colonialism and State Making in Patagonia. Argentina and Chile, 1840s-1922*, PhD Dissertation, New York, New York State University at Stony Brook, 2012.

¹² Enrique Fernández, *Estado y Sociedad en Chile, 1891-1931, El estado Excluyente, la lógica estatal oligárquica y la formación de la sociedad*,

En el presente artículo, se distinguen tres periodos y el elemento común que subyace es la corrupción que une el desarrollo económico de la CSAV y la paulatina consolidación del régimen oligárquico a fines del siglo XIX. El primero de estos periodos va desde la fundación de la CSAV (1872) hasta el fin de la Guerra del Pacífico (1884), y en él se destaca la relación entre la compañía y el Estado, tanto a nivel gubernamental como con el Parlamento, respecto a la celebración de acuerdos y subvenciones. La Guerra del Pacífico implicó la participación directa de los vapores de la CSAV, producto de un contrato contraído con el Estado. El segundo periodo se extiende desde el fin del conflicto internacional hasta la Guerra Civil de 1891, etapa marcada por el otorgamiento de subvenciones. Por otro lado, durante la Guerra Civil, la CSAV nuevamente se vio involucrada en un conflicto bélico, el cual tuvo repercusiones para la compañía, cuyos accionistas y directores dividieron su apoyo entre la causa del Congreso y del Ejecutivo. El último periodo va desde el fin de la Guerra Civil hasta 1914, cuando se inició la Primera Guerra Mundial. En él se abordan las discusiones parlamentarias sobre la mejor forma de proteger la marina mercante nacional frente a la competencia internacional, así como las acusaciones que recayeron sobre la compañía apuntando a su ventajosa posición en el mercado.

Alfonso Quiroz plantea que la evidencia histórica de los rastros o actos de corrupción en América Latina es abundante¹³. Para el caso aquí estudiado se consultaron documentos emitidos desde la Compañía Sud Americana de Vapores, tales como panfletos, folletos, proyectos de ley, correspondencia, así como copia de contratos. Además, la investigación incluyó proyectos emanados desde el gobierno y discusiones parlamentarias. Mediante la nómina de accionistas y del directorio se estableció una genealogía entre los principales inversores y la clase política. Las fuentes impresas existen y estudiarlas como posibles manifestaciones de actos corruptos abre nuevas perspectivas en torno a la relación entre el poder público y los intereses privados.

Santiago, Lom, 2003, 69.

¹³ Se puede encontrar en archivos como pesquisas, juicios de residencia, memoriales, así como en «informes publicados e inéditos sobre las rentas y el gasto del sector público, investigaciones parlamentarias, juicios, registros notariales, correspondencia oficial y privada, diarios, panfletos, informes en periódicos y revistas» Quiroz, *op. cit.*, 31.

Antecedentes históricos de la navegación en Chile

El reglamento de 1813, conocido como *Apertura i fomento del Comercio i Navegación*, fue la piedra inicial en torno a la regulación del comercio en las costas de Chile. Los legisladores de la naciente República buscaban, por un lado, la recaudación de ingresos para el erario público y, por otro, la protección de la industria nacional por sobre la de los países con los cuales Chile buscaba establecer vínculos económicos formales¹⁴. Sin embargo, la regulación legal del monopolio del cabotaje no se tradujo en un desarrollo de la marina mercante de bandera chilena; los intentos por parte de particulares de establecer compañías de navegación fueron escasos. Frente a esta situación, los centros mineros del Norte sufrieron de desabastecimiento y una desconexión respecto al resto del país y, en consecuencia, en 1820, el Senado recomendó alterar la legislación en vista de que los «naturales renuncian la gracia» y que eran «pocos o ningunos los que usan del beneficio»¹⁵.

A grandes rasgos, la reserva del comercio costero consistía en generar mecanismos para asegurar el comercio marino a una u otra compañía. Esto fue un imperativo ideológico por parte del sector dirigente durante la primera mitad del siglo XIX. En teoría, la consolidación legal de un monopolio de cabotaje en desmedro de las embarcaciones extranjeras debía traducirse en un desarrollo de la marina mercante nacional. Pero hubo implicancias prácticas que impidieron dicho objetivo y que, en definitiva, hicieron insostenible la situación comercial. Las causas del escaso desarrollo del comercio de cabotaje se encuentran en la escasez de capitales durante la década de 1820, así como en la inestabilidad política del país. Además, algunos autores se han preguntado si el comercio de cabotaje en sí mismo constituía un «mal negocio». En este sentido, Bernardo O'Higgins, desde su exilio en Perú, escribió en 1830 que los «buques nacionales que han probado la especulación de cabotaje (...) se ven precisados a desatenderla», a lo que agregó que «los riesgos son muy superiores a las ventajas que han usufructuado»¹⁶.

¹⁴ «Un estudio sobre las consecuencias económicas del reglamento de 1813», en Eduardo Cavieres, *Comercio chileno y comerciantes ingleses 1820-1880: (un ciclo de historia económica)*, Valparaíso, Instituto de Historia Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 1988, 104 y ss.

¹⁵ *Sesiones de los Cuerpos Legislativos*, Tomo V, 21 de abril de 1820, 587.

¹⁶ Citado en Gonzalo Vial, Patricia Arancibia y Álvaro Góngora, *La Sudamericana de Vapores en la Historia de Chile*, Santiago, Zigzag, 1997, 19.

Con la llegada de José Joaquín Prieto a la presidencia en 1831 se inició la «era portaliana». En lo que respecta al cabotaje, el ministro de Guerra y Marina, Diego Portales, y el ministro de Hacienda, Manuel Rengifo, repitieron los intentos proteccionistas de la década anterior. Se creó una Escuela Náutica para suplir la falta de capitanes y tripulación chilena. De igual forma, se insistió en la reserva del cabotaje a las naves de bandera chilena. De acuerdo a lo anterior, frente a la solicitud de un comerciante británico de transportar ladrillos al puerto de Huasco en una embarcación extranjera, Portales escribió a Rengifo que «escandaliza ver a esos extranjeros del carajo presentarse con toda la arrogancia necesaria para robar a los chilenos el único bien que poseen, con exclusión de ellos (...) el comercio de cabotaje que en todas partes del mundo está estrictamente declarado a los buques nacionales»¹⁷. El mismo Portales poseía una nave, *Resolución*, la cual mantuvo durante su sociedad con José Manuel Cea. Al poco tiempo, Pedro Alessandri, inmigrante italiano fundador de una larga dinastía política, adquirió dicha nave. Alessandri fue uno de los primeros empresarios navieros en recibir un privilegio o concesión por parte del gobierno en 1838, con el cual se comprometió a mantener una ruta regular desde Valparaíso a Constitución. La exclusividad caducó en 1846 y, frente a los escasos resultados, no fue renovada¹⁸.

Ambos casos dan cuenta que, en sus inicios, el comercio costero se caracterizó por ser una empresa funcional a aquellos comerciantes que necesitaban transportar sus mercancías desde y hacia los puertos de la República. De igual forma, el contar con un medio de transporte privado otorgaba seguridad a los empresarios frente a la poca regularidad y movimiento del comercio costero de bandera chilena durante estos años. Los avances tecnológicos en la navegación desde la segunda mitad del siglo XIX en Europa tuvieron un impacto en la forma en que se desarrolló el comercio marítimo en todo el mundo: las distancias pudieron sortearse con mayor rapidez y el tonelaje que las embarcaciones podían transportar fue incrementando paulatinamente. En Chile, esta parte de la historia marítima fue de la mano con la llegada de Guillermo Wheelwright.

¹⁷ *Ibid.*, 10.

¹⁸ Valeria Maino, *La navegación del Maule. Una vía de conexión con el exterior (1794-1898)*, Talca, Editorial Universidad de Talca, 1996, 149.

Pacific Steam Navigation Company

En el Valparaíso de 1835, Guillermo Wheelwright, un británico de 37 años, se reunió en casa del empresario Joshua Waddington con Diego Portales y el capitán del *Beagle*, Robert Fitz Roy. El fin de aquella cita era solicitar un privilegio de cabotaje al gobierno de Chile para establecer la navegación a vapor en las costas del Pacífico, el que tendría una duración inicial de diez años. De acuerdo al historiador Ronald Duncan, Portales aseguró que el gobierno pondría atención inmediata a la petición de Wheelwright; el 25 de agosto de 1835, el Senado y la Cámara de Diputados aprobaron dicho privilegio con celeridad, gracias a los que Ronald Duncan ha llamado los «displicentes» métodos de la legislación latina¹⁹. Prieto hizo referencia a la «indiscutible utilidad»²⁰ que conllevaría al desarrollo de la navegación a vapor en las costas de Chile. Nació así la *Pacific Steam Navigation Company* (PSNC).

Hacia 1845 el estado de la marina mercante nacional no había progresado en absoluto. El descubrimiento de oro en California agravó la situación, lo que se tradujo en el desplazamiento de una parte considerable de la ya escasa flota chilena a costas norteamericanas. El vicealmirante Blanco Encalada, en una carta publicada en *El Mercurio de Valparaíso*, llamó la atención sobre el hecho que, producto del *rush* aurífero, «nuestros buques» estaban retenidos y sin posibilidad de retornar «por falta de marineros (...) pues todos desertan con el aliciente del oro»²¹. Producto de la disminución del cabotaje, el costo de los artículos se elevó y los problemas de abastecimiento tuvieron eco en el Parlamento chileno, donde algunos honorables plantearon la necesidad de abrir el comercio de cabotaje a todas las banderas. Andrés Bello, en sesión del Senado del 11 de junio de 1849, se hizo parte de la polémica: «Confieso que he sido siempre contrario a las prerrogativas concedidas a los buques chilenos, para hacer exclusivamente el comercio de cabotaje». Sin embargo, frente al fracaso que supuso la reserva en el desarrollo naviero nacional «no se

¹⁹ Ronald Duncan, «William Wheelwright and Early Steam Navigation in the Pacific 1820-1840,» *The Americas*, 32: 2, 257-81, p.268. citado en Harambour, *op. cit.*, 60.

²⁰ Citado en Arthur Wardle, *El vapor conquista el Pacífico. Anales de las hazañas marítimas (1840-1940)*, Valparaíso, Imprenta y litografía Universo S. A. Valp., 1940, 18.

²¹ *El Mercurio de Valparaíso*, 17 de agosto 1849.

puede decir que tenemos una marina mercante verdaderamente chilena», aquella, «no es más que unos palos con bandera»²².

La posición que buscaba abrir el comercio marítimo fue ganando fuerza, lo que se tradujo, según Gonzalo Vial, en que hacia 1859, la reserva de cabotaje estuviera virtualmente en ruinas²³. Finalmente, el gobierno decretó una nueva Ordenanza de Aduanas (1864) que establecía que «el comercio entre uno y otro puerto de la República podrá hacerse por toda clase de buques»²⁴.

Los mayores beneficiados con la apertura del comercio entre puertos chilenos a todas las banderas fueron los accionistas de la PSNC. En 1861, es decir, tres años antes de la ordenanza, el ministro de relaciones exteriores de Gran Bretaña, Lord John Russel, ordenó al cónsul británico en Chile, Taylor Thompson, que tomara «medidas a fin de obtener del Gobierno chileno la concesión para el comercio británico, del derecho de hacer el cabotaje entre los puertos chilenos», a lo que agregó que el cónsul «deberá hacer uso de sus mejores esfuerzos y recursos para inducir al Gobierno chileno a acceder a esta proposición»²⁵. En su respuesta, si bien Thompson dio a entender que las negociaciones no produjeron resultados²⁶, es importante destacar la forma en que el gobierno británico se hizo parte de la discusión política nacional, a través de los conductos diplomáticos. Por su parte, Lord Russel decidió intervenir en base a un memorándum recibido directamente desde la PSNC en Liverpool²⁷.

²² *Boletín de sesiones ordinarias del Senado*, 11 de julio de 1849.

²³ Vial, *op. cit.*, 36.

²⁴ *Ibid.*, 38.

²⁵ Foreign Office Records /16, vol. 116, fol. 18-19, carta fechada el 29 de junio de 1861, citada en Claudio Veliz, *Historia de la Marina Mercante*, Santiago, Ediciones de la Universidad de Chile, 1961, 136. Cabe destacar que los esfuerzos de la PSNC por realizar el cabotaje en las costas de Chile son secundarios respecto a su principal objetivo: establecer la navegación transatlántica a través del estrecho de Magallanes. Los detalles en Harambour, *op. cit.*, 60 y ss.

²⁶ Veliz, *op. cit.*, 138.

²⁷ *Ibid.*, 136.

La Compañía Sud Americana de Vapores

La CSAV surgió a partir de la fusión de dos compañías navieras: la Compañía Nacional de Vapores (CNV) y la Compañía Chilena de Vapores (CChV). La CNV operó desde 1864 en Constitución y logró sobrevivir al monopolio de la PSNC gracias a su embarcación *Paquete del Maule*, el único navío capaz de remontar la barrera de arena de la desembocadura del río. En 1870 se trasladó a Valparaíso, lugar donde se sumaron accionistas y capital porteño. La segunda empresa concurrente en la formación de la Sud Americana fue la CChV, creada en 1870 y entre cuyos accionistas estaban personas como Santiago Lyon, Carmen Santa María de Lyon, Carlos y Roberto Lyon, E. N. Willshaw, Federico Santa María, Hortensio Escobar, Ossa y Cía., Tomás Gervasconi, Aniceto Vergara Albano y Alfredo Lyon por A. y H. Lyon y Cía., entre otros²⁸. Si bien 18 de los accionistas de la CChV controlaban más del 50% de las acciones de la CNV, la fusión entre ambas no se dio de manera inmediata. Una posibilidad era que la compañía chilena fuera absorbida por la PSNC, ya que esta vio con preocupación la consolidación de una compañía con el capital suficiente para competir en el mercado marítimo²⁹. Finalmente, la junta de accionistas desechó la posibilidad de unirse a la PSNC y se inclinó por formar la Compañía Sudamericana de Vapores, en 1872³⁰.

En la lista de accionistas destacaba el clan Lyon Santa María quienes, en conjunto, controlaban 109 acciones de un total de 578³¹. Eran descendientes de Jorge (George) Lyon Thomas, quien arribó al país en 1827 cuando tenía 21 años, trabajó como empleado en la empresa de Diego Portales, para posteriormente desempeñarse como agente de buques y consignaciones marítimas³². En un inserto de *El Mercurio de Valparaíso* del 21 de octubre de 1840 la empresa Lyon y Santa María figuraba como agente de la PSNC, gestionando sus vapores hacia el Callao³³. El primer directorio de la compañía estuvo compuesto por:

²⁸ Jorge Allard, *Cien años de la Compañía Sudamericana de Vapores*, Imprenta de la Compañía, 1972, 18.

²⁹ El capital inicial fue de \$2.500.000 pesos.

³⁰ Los detalles están en Vial, *op. cit.*, 55 y ss.

³¹ Veliz, *op. cit.*, 214.

³² Notas sobre los orígenes de la familia Lyon en Chile, *Biblioteca Museo de Historia Natural de Valparaíso*. Recuperado de http://www.mhmv.cl/636/articles-23334_archivo_01.pdf.

³³ *El Mercurio de Valparaíso*, 21 de octubre 1840.

Cuadro 1³⁴

Presidente	Maximiano Errázuriz
Vicepresidente	Vicente de la Fuente
Director	Santiago Lyon
Director	Jorge Ross
Director	Joaquín Dorado
Director	Federico Matthei
Gerente	Alfredo Lyon
Subgerente	Horacio Lyon

A excepción de Maximiano Errázuriz, el resto de los accionistas representaban la «banca, navegación y alto comercio» del puerto³⁵. Cabe preguntarse, entonces, por qué el cargo de presidente recayó en Errázuriz, que no solo era de Santiago, sino que además pertenecía a una de las familias más tradicionales del país. Una explicación plausible sobre la posición de Errázuriz en el directorio se relaciona con su posición en la escena política chilena: en 1870 era un político del Partido Conservador y empresario con trayectoria. Mientras ocupó la presidencia del directorio se desempeñó, al mismo tiempo, como diputado por La Serena (1870-1873) y presidente de la Cámara (1871-1872), además, era hermanastro del entonces presidente de la República, Federico Errázuriz Zañartu.

Jorge Allard destaca que, desde que la junta de accionistas aprobó los nuevos estatutos de la CSAV el 4 de octubre de 1872, solo bastaron seis días para que el Supremo Gobierno decretara su aprobación, trámite que, en palabras de Vial, fue «en tiempo record»³⁶. Generalmente, el proceso para la conformación de una Sociedad Anónima era lento y engorroso, ya que las actas de la junta de accionistas debían traspasarse a escritura pública. La escritura debía ser verificada y aprobada por el Fiscal de la Corte Suprema y posteriormente se emitía en forma de decreto por el Ministerio de Hacienda. Solo entonces era firmada por el presidente de la República y despachada a la Intendencia correspondiente, en este caso, a la de Valparaíso. La relación entre política y empresa estuvo en la génesis misma del establecimiento legal de la Sud Americana: la utilización de las redes sociales y familiares en la conformación de una empresa nacional creada

³⁴ Elaboración propia en base a datos de Vial, *op. cit.*, 65.

³⁵ Vial, *op. cit.*, 65.

³⁶ *Ibid.*, 58.

para competir con una extranjera puede ser calificado como un proceso de «patrimonialización». En palabras de Enrique Fernández, esto consiste en la utilización del Estado como un vehículo de acumulación de riqueza, parte esencial de la lógica estatal oligárquica del periodo³⁷.

Subvenciones y relación con el Estado

A poco andar, la PSNC comenzó una encarnizada competencia en contra de la Sud Americana, la cual en 1871 había extendido su ruta hasta el Callao, centro de operaciones de la Compañía Inglesa en el Pacífico. Uno de los métodos utilizados fue el *dumping*, es decir, el ofrecimiento de rebajas por concepto de fletes, las cuales podían llegar hasta un 70% menos del precio real. Además, la PSNC organizaba el itinerario de sus vapores para que zarparan al mismo tiempo que los de la CSAV. Los efectos que tuvo la lucha de tarifas quedaron plasmados en las constantes pérdidas registradas por la Sud Americana.

Cuadro 2³⁸

Fecha	Variación en pesos
Diciembre de 1873	+46.665.20
Junio de 1874	-21.116.62
Diciembre de 1874	-134.656.89
Junio de 1875	-62.441.94
Diciembre de 1875	-49.427.02
Diciembre de 1876	-499.135.07
Diciembre de 1877	-243.464.05
Junio de 1878	-575.804.07

Las pérdidas durante toda la década de 1870 se enmarcaron en el contexto de caída de los precios en los mercados internacionales. A la crisis económica que se hizo sentir en Chile con mayor fuerza desde 1874 se sumó la competencia de la PSNC, lo que provocó una reacción por parte

³⁷ Fernández, *op. cit.*, 69, 83-86.

³⁸ Pérdidas declaradas por la Compañía Sud Americana de Vapores expresadas en pesos. Elaboración propia con datos obtenidos en Allard, *op. cit.*

del gobierno. En este sentido, bajo la presidencia de Errázuriz Zañartu, mediante un contrato, el Estado acordó con la CSAV otorgarle una subvención anual de \$100.000 pesos por un periodo de 10 años. A cambio, la compañía debía mantener una comunicación regular con los puertos de Arica y Panamá³⁹, otorgar un descuento de 50% en las tarifas a funcionarios del Estado, pasaje gratuito a intendentes, congresistas y ministros, llevar sin costo alguno el correo entre los puertos, hacer viajes extraordinarios cuando el gobierno lo solicitase y poner a disposición del Estado los vapores para ser arrendados en caso de guerra.

En 1883 el contrato fue renovado por diez años más; las obligaciones de la compañía para con el Estado se mantuvieron y la subvención fue aumentada a \$150.000 pesos anuales. El encargado de gestionar la aprobación del nuevo contrato fue el entonces ministro del Interior, José Manuel Balmaceda. La relación entre Balmaceda y los Lyon se remontaba a los primeros años de la CSAV. En septiembre de 1873, apenas un año después de su fundación, Alfredo Lyon se dirigió a Balmaceda en nombre de la junta de accionistas y le pidió que intercediera en el Congreso para que se eximiera a la compañía del cobro del derecho de faro y tonelaje. Le envió dos copias del proyecto para que Balmaceda «se imponga de ellas, en cuanto a lo que deseamos que sea presentado en la Cámara». Agregó que el agente de la CSAV, Thomas Rogers, pasaría por su estudio «para ver si le puede ser útil en algo». Finalizó la carta diciendo que, dado que había muchos accionistas involucrados, «todos trabajan a favor de nosotros»⁴⁰.

En 1887, cuando solo habían transcurrido cuatro años desde el último contrato, la Compañía Sud Americana solicitó al gobierno una subvención adicional. El directorio argumentó que, frente a la competencia de la PSNC, se hacía necesario aumentar el capital de reserva de la compañía, así como construir nuevos vapores. En aquella oportunidad, el gerente Horacio Lyon pidió un aumento de \$250.000 pesos; el Estado otorgó \$100.000 pesos los dos primeros años y \$75.000 pesos durante los cinco años siguientes. El encargado de gestionar la subvención en el parlamento fue el ministro del Interior del presidente Balmaceda, Aníbal Zañartu. A la hora de votar el proyecto de ley que otorgaría la subvención, el diputado del Partido Nacional, Juan Nemopuceno Parga, manifestó sus

³⁹ En 1875, el Gobierno y el Parlamento cambiaron esta exigencia. A cambio, se pidió a la CSAV mantener una línea regular a Melipulli (Puerto Montt).

⁴⁰ Carta de Alfredo Lyon a José Manuel Balmaceda, 24 de septiembre de 1873. Archivos documentales, AD N° 7184, Sala Medina, Biblioteca Nacional.

aprehensiones sobre la subvención adicional solicitada por la CSAV bajo el argumento que dicho proyecto iba en desmedro de otras compañías navieras. Además, dijo el diputado: «las ventajas que la compañía subvencionada ofrecía a sus pasajeros eran más aparentes que reales, desde que en cambio era el Erario, es decir, todos los contribuyentes, quienes pagaban sus ventajas»⁴¹.

La defensa del proyecto presentado por el ministro Aníbal Zañartu recayó en el diputado Julio Bañados Espinosa, para quien la subvención no debía rechazarse bajo el argumento que su aprobación redundaría solo en el beneficio particular de la CSAV:

Estimo que debe estudiarse la cuestión, no en lo que a los particulares y a los interesados, sino en cuanto convenga o no al Estado (...) Si dentro de las ventajas que seguramente recogerá el país en esta negociación, ganan los particulares, tanto mejor. Nadie en este recinto debe quejarse del bien que uno o muchos ciudadanos puedan obtener de la ejecución de contratos u obras que benefician al Estado. La duda debe nacer en nuestro espíritu, cuando una ley, con perjuicio del país, va sólo en pro de un círculo más o menos estrecho de personas⁴².

Respecto a esta subvención, cabe mencionar que, el año 1879, la Compañía Sud Americana llegó a un acuerdo con la PSNC, en el cual ambas empresas se repartieron el monopolio del comercio de cabotaje en las costas chilenas. Dicho acuerdo, sumado al aumento del comercio marítimo luego de la anexión de Tarapacá, se expresó positivamente en los balances de la compañía.

⁴¹ *Sesiones Extraordinarias de la Cámara de Diputados*, 17 de enero de 1888.

⁴² *Sesiones Extraordinarias de la Cámara de Diputados*, 18 de enero de 1888.

Cuadro 3⁴³

Fecha	Utilidades en pesos
Diciembre de 1879	322.770.13
Junio de 1880	434.203.51
Diciembre de 1880	384.707.06
Junio de 1881	414.130.03
Diciembre de 1881	180.311.88
Junio de 1883	286.487.78
Junio de 1884	363.661.60
Junio de 1885	414.459.79

Para Félix Vicuña, el aumento de las subvenciones era una muestra del grado de influencias que alcanzó la CSAV durante sus primeras décadas. Refiriéndose al contrato de 1883, Vicuña acusó que la compañía, «poderosa ya por su riqueza, merced a los dineros del Estado» había interpuesto sus influencias para «obtener una nueva subvención de 1.000.000 de pesos, que se acuerda sin motivo que la justificara». A esto agregó que: «no es difícil comprender que, mediante esta fuerte protección, haya podido ganar en influencias y que éstas se pongan nuevamente en juego para pedir nuevas subvenciones»⁴⁴. Tanto Claudio Veliz como Gonzalo Vial concuerdan en el error en que incurrió el Estado al otorgar subvenciones a las empresas navieras sin condicionar el pago a las millas recorridas o a la inversión en nuevas tecnologías⁴⁵.

A la larga, y tal y como planteó Vicuña, en este periodo no surgieron nuevas empresas nacionales producto «del monopolio acordado a una sola compañía» a la cual se le asignaban subvenciones «que la colocaban en aptitud de poder echar por tierra cualquier otra que quisiera hacerle la competencia»⁴⁶. En este mismo sentido, el historiador y diputado conservador Gonzalo Bulnes se preguntaba en 1901: «¿Cuál ha sido el primer efecto de la subvención acordada a las Compañías Inglesa y Sud Americana de Vapores? El de unirse ambas compañías para formar la gran

⁴³ Utilidades de la Compañía Sudamericana de Vapores en pesos. Elaboración propia con datos obtenidos en Allard, *op. cit.*

⁴⁴ Félix Vicuña, «De la protección de la Marina Mercante Nacional», *Revista Económica*, Valparaíso, 4 de junio de 1887, 281-287.

⁴⁵ Veliz, *op. cit.*; Vial, *op. cit.*

⁴⁶ Vicuña, *op. cit.*, 344.

tijera con que día a día vienen guillotinando los intereses de los pueblos del norte»⁴⁷. En un sector del grupo dirigente existía la sensación que se estaba haciendo un mal uso de los recursos públicos al financiar el monopolio de los vapores. Lo anterior se vio exacerbado tanto por el grado de influencia que la CSAV mantenía en la clase política, como por el aumento en las ganancias desde el estallido de la Guerra del Pacífico. Estos factores explican que, a partir de 1895, las subvenciones dejaran de darse por largos periodos —como había sido la tónica hasta entonces— para pasar a un régimen de subvención renovable año a año.

Las consecuencias de la Guerra del Pacífico

Según lo establecido en el contrato de 1874, los vapores de la compañía pasaron a formar parte de la marina de guerra durante el conflicto internacional. Claudio Veliz señala que el arrendamiento de los vapores llegó en el mejor momento, ya que la compañía se encontraba en una mala situación financiera hasta 1878 (ver cuadro 1). En este sentido, no resulta extraño que el almirante Luis Uribe Orrego haya escrito en 1885 que, para la Compañía Sud Americana, «por fortuna»⁴⁸, estalló la Guerra del Pacífico. Según algunas estimaciones, alrededor de 135.000 mil personas conformaban el contingente transportado por los vapores de la compañía hasta el frente de batalla⁴⁹. Además, producto de la incapacidad de las empresas navieras extranjeras de navegar libremente por la zona del conflicto, el comercio de cabotaje realizado por naves de bandera chilena se quintuplicó, pasando de 10.618 toneladas en 1880 a 53.071 en 1883⁵⁰.

La pregunta que surge en torno a la CSAV y su participación en la Guerra del Pacífico es hasta qué punto se vio beneficiada. Años más tarde, en una sesión de 1911 del Senado, el político conservador Carlos Walker Martínez se opuso a una ley que fomentaba la marina mercante argumentando que:

⁴⁷ *Boletín de sesiones extraordinarias*, Cámara de Diputados, 14 de diciembre de 1901.

⁴⁸ Luís Uribe Orrego, «El rol de los Vapores Mercantes Nacionales en la pasada Guerra del Pacífico», *Revista de Marina*, 1885, 658.

⁴⁹ *Ibid.*, 660.

⁵⁰ Veliz, *op. cit.*, 229.

Esta Compañía [la CSAV] ha hecho un gran negocio. Todos mis colegas saben que cada acción de quinientos pesos pagados a la Compañía Sud Americana estaba a cincuenta pesos en el mercado de Valparaíso. Cuando vino la guerra, esas acciones pasaron a valer más de mil pesos por el sólo uso que el Gobierno hizo de ellas⁵¹.

Económicamente, la guerra consolidó a la Compañía Sud Americana luego de una década inestable, fenómeno que se dio en la economía chilena de forma generalizada. Como bien concluyó Luis Ortega, la Guerra del Pacífico fue un medio y un fin por el cual la élite solucionó los problemas que tuvo que enfrentar en la década de 1870, producto de la adquisición de los depósitos de guano y salitre, aun cuando estos terminaron en manos de unos pocos especuladores ingleses⁵².

Con el desembarco de la administración chilena en las provincias del Norte, la compañía pudo expandir su zona de operaciones, a veces, de forma corrupta. En 1906 el gobernador de Arica, Luis Arteaga, escribió a Horacio Lyon informándole que había adquirido unas propiedades en nombre de la Compañía Sud Americana por orden del intendente⁵³. Además, se quejó con Lyon sobre Thomas Bradley, «aquel personaje que, indignamente, tiene a su cargo en Arica la agencia»⁵⁴ de la CSVA. Este tipo de conflictos muestra cómo se confundía la labor burocrática con el trabajo ofrecido a empresas privadas y, además, prueba que la compañía utilizó el servicio público en la expansión y consolidación de su negocio. No en vano, Julio Pinto ha dicho que la modernización en América Latina es una experiencia conjunta del Estado y el Mercado⁵⁵. Esta afirmación

⁵¹ Cámara de Senadores, Boletín de las Sesiones Ordinarias, 1911, 454 y ss, citado en Veliz, *op. cit.*, 227.

⁵² Luis Ortega, *Chile en ruta al capitalismo: Cambio, euforia y depresión 1850-1880*, Santiago, Lom - Centro de Investigaciones Barros Arana, 2005, 472.

⁵³ Carta de Luis Arteaga a Horacio Lyon, 29 de diciembre de 1906, Caja 23, vol. 75, doc. 19 en Cartas Gobernador Señor Luis Arteaga al Intendente Señor Máximo R. Lira i otra, 1905-1913. Actas Junta Alcaldes refiérese propiedades Municipales. Dificultades Corporación con Sindicato O. Públicas, 1905-1912.

⁵⁴ Carta de Luis Arteaga a Horacio Lyon, 8 de noviembre de 1906. Archivos documentales, Caja 23, vol. 75, doc. 10-11 en Cartas Gobernador Señor Luis Arteaga al Intendente Señor Máximo R. Lira i otra, 1905-1913. Actas Junta Alcaldes refiérese propiedades Municipales. Dificultades Corporación con Sindicato O. Públicas, 1905-1912.

⁵⁵ Julio Pinto, «De proyectos y desarraigos, la sociedad latinoamericana frente a la experiencia de la modernidad (1870-1914)», *Contribuciones Científicas y Tecnológicas*, 130, 95 y ss.

es pertinente para interpretar la consolidación de la lógica oligárquica en el caso aquí estudiado. Como ha señalado Enrique Fernández, la lógica estatal oligárquica se expresó en la utilización del Estado como un móvil social o de «aristocratización», así como en la acumulación de capital o «patrimonialización»⁵⁶. La corrupción actuó como el mecanismo que explica la consolidación de una red clientelista entre el sector público y el privado.

Finalmente, la Guerra del Pacífico tiñó de nacionalismo la labor de la compañía durante el conflicto. Los vapores fueron fundamentales, considerando que el Estado no contaba con una gran capacidad naval hasta ese momento, lo que fue una razón fundamental a la hora de celebrar el primer contrato entre el Gobierno y la compañía. A partir de entonces, los servicios prestados por la CSAV serían invocados con frecuencia por el sector dirigente a la hora de discutir nuevas concesiones, subvenciones o proyectos de ley. Ese fue el caso cuando se discutió la ampliación de la subvención por diez años en 1883: en esa ocasión, la comisión encargada por el gobierno para discutir el asunto dio a entender que sin la subvención de 1874 la CSAV no habría existido en 1879 y, por lo tanto, sus vapores no habrían ayudado a ganar la guerra⁵⁷. En 1909, la compañía rememoró esto mismo mediante un folleto, el cual expresó que, aunque la guerra había terminado hacía 30 años, estaba «aún en la memoria la historia que le cupo a la Compañía Sud Americana de Vapores en la Guerra contra el Perú»⁵⁸.

La Guerra Civil de 1891

El conflicto que enfrentó a José Manuel Balmaceda y la Junta cívico militar que se estableció en Iquique en 1891 también tuvo repercusiones en el funcionamiento interno de la Sud Americana. Los vapores fueron vistos como pieza fundamental de los preparativos de guerra, tanto por el Ejecutivo como por las fuerzas del Congreso. La cuestión se resumió en

⁵⁶ Fernández, *op. cit.*, 68-70.

⁵⁷ *Boletín de sesiones extraordinarias*, Cámara de Diputados, 11 de diciembre de 1883.

⁵⁸ «La Compañía Sud americana de Vapores, su origen, desarrollo y porvenir», en *Apuntes*, Valparaíso, Imprenta de la Compañía Sud Americana de Vapores, 1909, 10.

el hecho que no había seguridad sobre a qué bando la compañía cedería sus vapores. Como se ha mencionado, existían vínculos entre los Lyon, quienes seguían a la cabeza del directorio, y Balmaceda desde la fundación de la Sud Americana. Por otro lado, accionistas como Jorge Edwards eran reconocidos opositores del Ejecutivo. Durante los meses que duró el conflicto, la tensión dentro de la Sud Americana y su relación con el gobierno de Balmaceda estuvo marcada por una actuación que en ocasiones se tornó poco coherente.

Durante las primeras semanas del conflicto, el directorio buscó dejar claro su apoyo irrestricto a la causa del Ejecutivo. Sin embargo, frente a la toma de una parte importante de los vapores de la CSAV por parte de la junta, el gobierno cesó el pago de la subvención correspondiente. Frente a este escenario, el directorio visitó La Moneda «para procurar desvanecer la mala atmósfera que se le había formado a la compañía y conseguir la cancelación de las cuentas pendientes»⁵⁹. Unos días después, Alfredo Lyon se dirigió a Balmaceda para intentar explicar lo que ocurría dentro de la compañía:

Estimado señor y amigo, hace 15 días que deseaba escribir a S. E. sobre la Compañía Sud Americana de Vapores y no lo había hecho esperando que las primeras habladurías pasaran (...) pero ya que sé que el Directorio mandó una comisión para hablar con S.E es de mi deber hacerle saber que hay en realidad. La Compañía tiene muchos enemigos y aprovechan la situación para perjudicarla y hablar mal con el fin de especular (...) de 195% que estaban [las acciones] antes del 1 de enero lo están a 135% cada acción, perjuicio de más de dos millones de pesos que reciben el numeroso número de accionistas que forma el capital social.

Sublevada la Escuadra esta tomó cuatro vapores (...) y como ellos eran dueños del mar los tomaban por la fuerza y sin que la Compañía pudiera evitarlo (...) Sé que la Compañía hizo todo lo que pudo para evitarlo⁶⁰.

A esta carta se sumó un folleto que la compañía se encargó de hacer circular, en el cual detalló cómo cayeron en manos de la Escuadra cada

⁵⁹ Citado en Allard, *op. cit.*, 48.

⁶⁰ Carta de Alfredo Lyon a José Manuel Balmaceda, 21 de febrero de 1891. Archivos documentales, AD N° 7179, Sala Medina, Biblioteca Nacional.

uno de sus vapores⁶¹. Todo parece indicar que el directorio no escatimó en esfuerzos para mostrarse favorable al Gobierno frente a la opinión pública. Hacia fines de febrero, la tensión parecía disminuir y el gerente, Horacio Lyon, informó que en su última entrevista con Balmaceda aquel había «cambiado algunas ideas acerca del proceder de la Compañía este último tiempo, quedando en consecuencia convenido en que se continuaría prestando al Gobierno legítimamente constituido el más decidido apoyo en su obra de pacificación de la República»⁶².

Lo cierto es que Balmaceda desconfiaba del actuar del directorio y particularmente de Horacio Lyon. El comandante de Marina, Oscar Viel Toro, le advirtió sobre la posibilidad de una traición, por lo que decidió tomar preso a Carlos Lyon y a Jorge Edwards. En una carta, Viel explicó a Balmaceda que ambos «son los principales autores de la resistencia de la Sud Americana para servirnos»⁶³. Carlos Lyon no solo era un accionista relevante, sino que además había fundado el periódico opositor *La Unión*. Por otro lado, la compañía estaba fuertemente ligada al Banco Edwards, el cual ya había sido clausurado por el Gobierno, lo que llevó al directorio a solicitar un préstamo al Banco Comercial de Chile.

La tensión siguió escalando y el 10 de marzo Horacio Lyon cayó bajo arresto. Según Vial, esto se debió al apresamiento del vapor *Laja* en el puerto del Callao, aun cuando el gerente había asegurado su uso para el Gobierno de Balmaceda. Alfredo Lyon pidió que en vez de la prisión se le concediera a su hermano Horacio la opción de vivir fuera de Valparaíso⁶⁴, pero el gerente no fue liberado hasta septiembre, pocos días antes del suicidio de Balmaceda. Las fuentes sobre la actuación de Horacio Lyon y su posible traición son contradictorias. En 1892, el abogado de la compañía, Ramón Briceño, manifestó que:

Es público y notorio que la Compañía no sirvió a la Dictadura, y que para conseguir la adhesión que sus representantes se negaron a

⁶¹ *Cómo han caído los vapores de la Compañía Sud Americana de Vapores en poder de la Escuadra*. Valparaíso, Imprenta de la Compañía, 22 de febrero de 1891.

⁶² Citado en Allard, *op. cit.*, 49.

⁶³ Carta de Oscar Viel Toro a José Manuel Balmaceda, 29 de enero de 1891. Archivos documentales, AD N° 9581, Sala Medina, Biblioteca Nacional.

⁶⁴ Además, pidió que a Carlos Lyon se le permitiera salir por unos días para atender sus negocios en Valparaíso. Carta de Alfredo Lyon a José Manuel Balmaceda, 18 de marzo de 1891. Archivos documentales, AD N° 7178, Sala Medina, Biblioteca Nacional.

prestar desde el primer momento (...) fue necesario encarcelar primero y extrañar del país en seguida a su gerente; fue menester también reducir a prisión al segundo jefe de la Compañía y perseguir a los Directores que no apoyaban a la Dictadura⁶⁵.

La demanda presentada por Briceño en 1892 tenía por objetivo, además de conseguir el pago de las subvenciones insolutas, limpiar el nombre de la compañía frente a las nuevas autoridades⁶⁶. Una parte importante de los accionistas apoyó la causa del Congreso, entre ellos Eduardo Matte, diputado desde 1879 y futuro ministro del gobierno de Jorge Montt; Guillermo Errázuriz Urmeneta⁶⁷; Agustín Ross Edwards, banquero encargado de la compra de armas en Europa para la causa congresista; y el ya mencionado Jorge Edwards, quien después de la Guerra Civil ocupó el cargo de presidente del Directorio de la Sud Americana durante doce años. Podemos apreciar cómo dentro de la compañía existió una red de intereses creados por parte del sector dirigente, intereses que hicieron complejo el escenario para CSAV durante 1891.

En conjunto, aquellos accionistas que eran o habían sido parte de la política partidista utilizaron los vapores de la compañía para apoyar mayoritariamente la causa del Congreso. De acuerdo con Gonzalo Vial, esto fue un resultado esperado, considerando que el sector mercantil, cuyo

⁶⁵ Compañía Sud Americana de Vapores, *Escrito de demanda contra el Estado por la subvención insoluta de un año, desde el 5 de noviembre de 1890 hasta el 5 de noviembre de 1891*, Valparaíso, Imprenta de Arturo Edwards, 1892, 24.

⁶⁶ Briceño también se refiere a los servicios reconocidos a Carlos Mackennie, agente de la CSAV en Lima, por parte del ministro Manuel Antonio Matta, quien incluso ofreció a Mackennie un pago de 1.000 libras esterlinas, pago que fue rechazado por el agente. *Ibid.*, 26.

⁶⁷ Empresario y político conservador. Diputado por Ovalle (1882-1885) La familia Errázuriz era dueña de la fundición de Guayacán, clausurada por las autoridades balmacedistas de Coquimbo durante el conflicto. Alfredo Lyon escribió a Balmaceda a petición de su hermano Guillermo Lyon, accionista de la CSVA y «socio de la familia Errázuriz en el gran establecimiento de Guayacán» quienes «recibieron un telegrama en el que se le ha ordenado la paralización de los trabajos por orden de la autoridades de Coquimbo». Además, aprovechó la oportunidad para comentarle que celebraba «todos los acontecimientos que mejoren la causa del orden que es el único modo de llegar pronto al desenlace que todos deseamos y que será volver a la paz que es la felicidad de Chile». Carta de Alfredo Lyon a José Manuel Balmaceda, 16 de febrero de 1891. Archivos documentales, AD N° 7180, Sala Medina, Biblioteca Nacional.

centro de operaciones era Valparaíso, constituyó el grueso de la oposición a Balmaceda durante los últimos años de su administración y con mayor fuerza en 1891⁶⁸. En consecuencia, los límites entre la política y la empresa muchas veces se confundían, haciendo difícil separar una interpretación política del conflicto de una económica. Finalmente, los intereses de lo que Villalobos ha llamado la «burguesía en ascenso»⁶⁹, tuvieron repercusiones en la manera en que el Estado se relacionó con los empresarios⁷⁰.

Una vez que terminó la contienda y la vida política del país se normalizó, llegó el momento para la compañía de saldar cuentas con el Estado. El gobierno de Jorge Montt declaró que no pagaría por el uso de los vapores que sirvieron a Balmaceda. Esta posición llevó a Horacio Lyon a exponer con argumentos legales por qué el Estado debía reconocer su deuda completa. Para ello distinguió entre Estado y Gobierno: «los contratos de subvención» de 1883 y 1887 «fueron celebrados por la compañía por una parte y el Estado por otra, según la letra de los mismos contratos» a lo que agregó que «si últimamente la fuerza pública del país se dividió en dos gobiernos (...) practicando actos de verdadera soberanía (...) a la Compañía no le era dado resistirla ni tampoco tal incidente podía desnaturalizar sus derechos para con el Fisco»⁷¹. Existió un cambio respecto al tono en que el gerente Lyon se refería a los acontecimientos de 1891. Si durante enero y febrero buscó posicionar a la CSAV del lado de Balmaceda frente a la opinión pública, al año siguiente no tenía problemas en referirse al «gobierno de la dictadura»⁷². En definitiva, la Guerra Civil impactó con fuerza dentro de la compañía, debido al grado de politización social durante aquel año. A medida que la oligarquía nacional se fue consolidando como el principal actor político y se afianzó lo que la historiografía ha denominado como el régimen parlamentario, los destinos de la Sud Americana serían con frecuencia discutidos en las sesiones del Congreso. En varias ocasio-

⁶⁸ Vial, *op. cit.*, 98.

⁶⁹ Sergio Villalobos, *Origen y ascenso de la burguesía en Chile*, Santiago, Universitaria, 2006.

⁷⁰ Con respecto a este punto están los trabajos de Hernán Ramírez Necochea, *Historial del Imperialismo en Chile*, Santiago, Austral, 1970; y Luis Ortega, *Los empresarios, la política y los orígenes de la Guerra del Pacífico*, Santigao, Flasco, 1984.

⁷¹ *Exposición de la Cía. Sud Americana de Vapores relativa a las Cuentas presentadas al Supremo Gobierno sobre el servicio de los vapores según contrato de 29 de diciembre de 1883 y de primero de febrero de 1888*, Valparaíso, Imprenta de la Patria, 1892, 4.

⁷² *Ibid.*, 3.

nes, allí se enfrentaron detractores de aquella con políticos cuyos intereses estaban ligados a los de la compañía.

La Sud Americana en el banquillo de los acusados

La presidencia de Jorge Montt impulsó un proyecto de protección de la marina mercante nacional. La discusión giró en torno a la necesidad de corregir la política de subvenciones llevada a cabo durante casi medio siglo, en vistas de que había hecho poco y nada por el crecimiento del cabotaje de bandera chilena. Si bien el proyecto fue aprobado por la Cámara de Diputados en 1898, quedó estancado en el Senado y solo sería reactivado en 1910. Las discusiones en torno a dicho proyecto, así como en otros presentados por iniciativa de parlamentarios o de la misma Compañía Sud Americana, expresan el grado de politización que subyacía a la discusión sobre el mejor método para otorgar subvenciones a la marina mercante.

El Congreso se transformó en el campo de batalla donde los políticos hicieron uso de una retórica frecuentemente cargada de acusaciones de corrupción; los argumentos con los que se atacó a la Sud Americana eran tanto de orden económico como político. En el plano económico, se apuntó a las utilidades recaudadas gracias a la política de subvención que había gozado durante décadas. En términos políticos, la acusación, muchas veces directa, se centraba en el grado de influencia que la Sud Americana mantenía sobre algunos políticos, que buscaban favorecerla por sobre otras compañías de vapores.

Hemos visto la celeridad con que las subvenciones de 1883 y 1887 fueron aprobadas, en parte, por los valiosos servicios de la CSAV en la Guerra del Pacífico. Sin embargo, entrando en el siglo XX, este consenso comenzó a verse cada vez más cuestionado por un sector del parlamento. El diputado Gonzalo Bulnes, refiriéndose a las subvenciones de la Sud Americana y de la PSNC, planteó en 1901 que dichas compañías habían «encarecido la vida de los pueblos del norte» y que las subvenciones dadas a sus accionistas, «que son unas cuantas personas, sólo redundan en beneficio de estos accionistas a la par que en perjuicio de aquellos pueblos»⁷³. Un mes antes, el nombre de la compañía también surgió a propósito de

⁷³ *Boletín de sesiones extraordinarias*, Cámara de Diputados, 14 de diciembre de 1901.

un proyecto de ley que buscaba otorgar exención del pasaje de vapor a los miembros del Congreso. Frente a la defensa de la compañía que realizaron algunos parlamentarios⁷⁴, el diputado Malaquías Concha pidió –aunque no fue tomado en cuenta– que se «trajera una lista de accionistas de la Compañía Sud Americana de Vapores, para ver si los hay entre los Diputados que se oponen»⁷⁵. El tono hostil era evidente y no cesaría en la década siguiente.

La CSAV decidió adelantarse a las voces que clamaban por un nuevo trato a la marina mercante y en 1908 planteó que, frente a la competencia entre la compañía y las líneas extranjeras, correspondía a los «poderes públicos» solucionar el problema que «amenaza a una de las instituciones más valiosas del país». En concreto, pidió un aumento sustancial en la subvención, que a la fecha se elevaba a \$125.000 anuales, argumentando que «tal apoyo redundaría en beneficio de la nación entera» y «contribuiría a aumentar la riqueza nacional»⁷⁶.

Por su parte, el proyecto del Ejecutivo contemplaba reservar el comercio de cabotaje a las embarcaciones de bandera chilena. Este tipo de posición se enmarca en un regreso al proteccionismo, similar al de comienzos del siglo XIX, aunque en 1910 se consideró otorgar subvenciones por primas de navegación. Esto se tradujo en un beneficio directo a la Sud Americana, considerando su posición preponderante en el mercado naviero nacional⁷⁷. Mientras tanto, la compañía alertó de la posibilidad de desaparecer si no se le auxiliaba, tal y como el Gobierno había hecho en sus primeros años de existencia: «No es una exageración decir que el aniquilamiento o desaparición de la Compañía Sud Americana está cercana. Atacada y amenazada por todas partes, pocos son los años de vida con que puede contar»⁷⁸. Ya en la junta de accionistas de enero de 1910, el accionista y expresidente de la CSAV, Jorge Edwards, dijo que «no se ve interés de los Poderes Públicos para auxiliar a la marina mercante nacional». Por su parte, Agustín Ross manifestó en la misma reunión que «no

⁷⁴ Entre ellos, Domingo Toro Herrera, veterano de la Guerra del Pacífico.

⁷⁵ *Boletín de sesiones extraordinarias*, Cámara de Diputados, 14 de noviembre de 1901.

⁷⁶ «La mejor forma de proteger y fomentar la marina mercante nacional», en *Apuntes, op. cit.*, 17.

⁷⁷ Vial, *op. cit.*, 142.

⁷⁸ *Algunos antecedentes que conviene someter a la consideración del supremo gobierno*, 11 de junio de 1911, Valparaíso, MIC 387.50983 C737s 1911, Biblioteca de Humanidades, Universidad Católica de Chile.

abrigaba esperanza alguna de ayuda fiscal y que (...) más patriótico es salvar al país, al menos los capitales, para emplearlos en otras industrias más seguras»⁷⁹.

En el Congreso, las palabras de la compañía tuvieron eco y, por petición del ministro del Interior, Ismael Tocornal, se discutió su situación en el Senado. Uno de los más férreos opositores a la compañía era el senador Joaquín Walker Martínez, quien defendió su posición acusando, en su opinión, un grosero lobby de los accionistas:

¡Esta es la opinión de un senador que quiere la protección para todo el mundo y no solamente para los accionistas de una compañía determinada! Pues no ha faltado diario, y precisamente un diario que es el órgano oficial del partido al que pertenece el señor Ministro del Interior, que editorialmente ha dicho que se ha obstruido el proyecto porque en una y otra cámara hay representantes que abogan por el interés de las compañías extranjeras. Accionistas, y aun directores del citado diario hay en la otra cámara, y accionistas hay aquí, y sin embargo se hace el argumento que hay representantes de las compañías extranjeras (...) yo no quiero un nuevo *trust* como el que había entre la Compañía Sudamericana de Vapores y la Compañía Inglesa⁸⁰.

Walker Martínez no estaba del todo equivocado. Frente a la posibilidad que se las excluyera del comercio de cabotaje en favor de la Compañía Sud Americana, las compañías extranjeras se organizaron y elevaron al Senado un escrito en el cual dieron cuenta de lo perjudicial que sería para el comercio el proyecto que se estaba tramitando. Para ellas, aquel proyecto «más que de protección es de monopolio» y «un monopolio que es posible sea usufructuado por una sola compañía de vapores»⁸¹, refiriéndose a la CSAV. El documento fue firmado por los agentes de las compañías *Kosmos*, *Lamport and Holt*, *Golfo*, *Merchants Line* y la PSNC.

Las sospechas volvieron a aparecer en 1915, cuando se volvió a discutir el proyecto de reserva del cabotaje. Sin embargo, las circunstancias habían cambiado producto del estallido de la Primera Guerra Mundial. Iniciada la guerra, las compañías de vapores extranjeras dedicaron sus

⁷⁹ Citado en Allard, *op. cit.*, 71.

⁸⁰ *Boletín de sesiones extraordinarias del Senado*, 12 de febrero de 1912.

⁸¹ «Presentación al H. Senado de los agentes y consignatarios de compañías de vapores», *Documentos relativos a la marina mercante nacional*, Santiago, Imprenta Nacional, 1915, 75-80.

esfuerzos en servir a sus respectivos países, disminuyendo radicalmente su movimiento en las costas de Chile. En este sentido, el diputado radical Fidel Muñoz Rodríguez lamentó el no haber concluido la tramitación del proyecto de primas a la navegación: «se hizo presente», recuerda Muñoz, «que en esto de subvencionar a una sola compañía había cierto egoísmo y sin embargo si se les hubiera acordado una protección más decidida (...) habríamos tenido una línea de vapores corriente a Europa»⁸². Por su parte, el diputado Sergio Pizarro manifestó su inquietud en el proyecto, ya que, en su opinión, la CSAV había tenido «buenas utilidades» desde su fundación y no se veía una renovación en su flota; «temo», dijo Pizarro, «que vamos a hacer el negocio a los accionistas»⁸³. Efectivamente, si bien en las discusiones y alegatos de la compañía se deja ver una sensación de inminente fracaso de la empresa, si no se le auxiliaba, lo cierto es que durante estos años solo presentaron utilidades, especialmente a partir del estallido de la guerra.

Cuadro 4⁸⁴

Fecha	Utilidades en pesos
Diciembre de 1913	410.825.76
Junio de 1914	500.497.23
Diciembre de 1914	456.103.89
Junio de 1915	566.873.12
Diciembre de 1915	1.646.163.96
Junio de 1916	3.411.777.52
Diciembre de 1916	3.616.595.80
Junio de 1917	4.822.800.05
Diciembre de 1917	5.156.412.09
Junio de 1918	5.778.868.20

Los ataques también se centraron en esta falsa crisis dentro de la Sud Americana. El historiador Gonzalo Vial da cuenta de esta paradoja. En palabras sencillas, el directorio mantuvo grandes depósitos bancarios, es

⁸² *Boletín de sesiones extraordinarias*, Cámara de Diputados, 18 de noviembre de 1915.

⁸³ *Idem*.

⁸⁴ Utilidades de la Compañía Sud Americana de Vapores expresadas en pesos. Elaboración propia con datos obtenidos en Allard, *op. cit.*

decir, colocó parte importante de su capital y reservas en depósitos cuyos réditos suplían cualquier pérdida. Algunos diputados, como el liberal Enrique Bermúdez, hicieron hincapié en esta maniobra: «la Compañía», planteó, «mantiene su plata en reserva, lista para repartirla a sus accionistas, en caso de perder toda esperanza de que se despache esta ley de protección de la marina mercante»⁸⁵. Joaquín Walker Martínez ya había apuntado en esa dirección años antes, al preguntar directamente en el Congreso: «¿puede liquidarse una Compañía que ya está liquidada?» «¿No sabemos todos que esa Compañía tiene todo su haber en libras esterlinas depositadas en bancos europeos y del país, dejando de ser Compañía de vapores?»⁸⁶. La acusación de Walker Martínez y otros era seria. En 1919 los fondos de reserva alcanzaron la cifra récord de \$8.319.000.00 pesos, cifra que solo sería superada a partir de 1935⁸⁷.

La discusión alcanzó su punto más alto en 1916 a raíz de un editorial de *El Mercurio* en el cual se realizó una defensa a la Sud Americana. El diario de la familia Edwards planteó que la compañía había sido «real y verdaderamente combatida por los poderes públicos», además, señaló que «cada vez que se ha pedido para ella algún favor, los agentes de las compañías extranjeras competidoras han movido tan decisivas influencias»⁸⁸ en su contra. Resulta a lo menos paradójico que *El Mercurio* haya argumentado un ataque a la Sud Americana fundado en las presiones de las compañías navieras extranjeras y su influencia en la política, precisamente, porque el mencionado diario era el medio de comunicación más influyente en la opinión pública. A esto se suma el hecho que el director de *El Mercurio* ese año era Carlos Edwards, accionista de la Sud Americana. En una larga intervención, Walker Martínez refutó los argumentos del editorial, haciendo énfasis en la relación de la familia Edwards con la CSAV:

Es preciso que se sepa fuera de la capital, que esto lo dice un diario que pertenece a fuertes accionistas de la Compañía Sud Americana de Vapores. Los accionistas de apellido Edwards forman una larga lista en la memoria de esta compañía. De modo que la inculpación que en esta sala predominan influencias contrarias al negocio de esa Compañía (...)

⁸⁵ *Boletín de sesiones extraordinarias*, Cámara de Diputados, 13 de diciembre de 1915.

⁸⁶ *Boletín de sesiones extraordinarias*, Cámara de Diputados, 12 de febrero de 1912.

⁸⁷ Allard, *op. cit.*, s/p.

⁸⁸ *El Mercurio de Valparaíso*, 11 de enero 1916.

es una impropiedad que está agravada por las circunstancias de ser accionistas de ella los dueños del diario a que me refiero⁸⁹.

La defensa del diario fue rebatida punto por punto en el Senado, incluso haciendo alusión a sus últimos balances económicos. Según el senador, en 1916, la compañía supuestamente «abandonada por los poderes públicos» había repartido un dividendo de 17% entre sus accionistas⁹⁰. El mismo Walker Martínez era un ex accionista y, sin embargo, no dudó en acusar de corrupta la relación económica de la CSAV y el Estado. En la misma sesión del 11 de enero se preguntaba: «¿Por qué (...) hay esta ansia de los dineros de la nación?» Finalmente, terminó acusando a *El Mercurio* de injuriar «a la sombra de patriotismo» persiguiendo una «situación mercantil» para la compañía. «Pero en nuestro país», exclamó, «hay repulsión natural por el patriotismo cuando está asociado con el interés pecuniario»⁹¹.

Conclusiones

El establecimiento de la navegación a vapor en las costas de Chile fue un proceso que duró varias décadas y estuvo siempre acompañado de la preocupación y esfuerzos del sector dirigente por consolidar una flota mercante de bandera nacional. Sin embargo, los infructuosos métodos empleados desde mediados del siglo XIX fueron la génesis del surgimiento de un monopolio en el comercio de cabotaje. Dicho monopolio estuvo dominado por la *Pacific Steam Navigation Company* hasta la aparición de la Compañía Sud Americana de Vapores, en 1872. Desde entonces, la CSAV se enfrascó, primero, en una competencia con la PSNC, para luego acordar un monopolio compartido durante la década de 1880. Por otro lado, la Sud Americana estuvo desde sus inicios fuertemente ligada al poder político, ya fuese porque sus accionistas eran parte de la administración pública o por la implementación de redes clientelistas entre la empresa y el Estado. A partir de esta relación corrupta concluimos que la Sud Americana se vio, en términos generales, beneficiada económicamente durante sus primeras décadas de existencia.

⁸⁹ *Boletín de sesiones extraordinarias del Senado*, 11 de enero de 1916.

⁹⁰ *Idem*.

⁹¹ *Idem*.

En primer lugar, las subvenciones acordadas entre el Estado y la compañía, si bien fueron necesarias para su funcionamiento durante los primeros años, después de la Guerra del Pacífico no se justificaron, como fue el caso del aumento acordado en 1887. Lo anterior se explica por dos motivos: (1) el comercio de cabotaje tuvo un crecimiento considerable a raíz del conflicto internacional y (2) la compañía, al igual que el resto de los sectores productivos, se vio beneficiada por la anexión de las provincias del Norte. Esto quiere decir que hubo una expansión conjunta del Estado y el Capital cuyos réditos se hicieron sentir en la CSAV.

En segundo lugar, la Guerra Civil demostró hasta qué punto la compañía y sus accionistas tuvieron participación partidista. En la CSAV hubo una división interna que replicó la polarización política imperante en el país. Existieron al menos dos posiciones dentro del directorio: aquella defendida por Alfredo y –posiblemente– Horacio Lyon, quienes apoyaron a Balmaceda por un lazo de lealtad personal y en gratitud a sus servicios hacia la compañía; y, en la vereda contraria, estuvieron Carlos Lyon y Jorge Edwards, ambos parte de la oposición al presidente Balmaceda.

En tercer lugar, se atacó con hostilidad a la Compañía Sud Americana y sus accionistas a partir de 1900, pero con mayor claridad y frecuencia desde 1910. En aquellos años se discutió tanto la necesidad de mejorar el sistema de subvenciones como reservar el comercio de cabotaje para los vapores chilenos. El problema surgió cuando los proyectos del Ejecutivo, sumado al *lobby* de la CSAV, apuntaron hacia la necesidad de beneficiar a la compañía en desmedro de otras compañías de vapores.

Finalmente se concluye que las acusaciones de corrupción que se dieron en el Parlamento se sustentaron en el grado de influencia que había alcanzado la compañía, así como en el hecho que no pocos parlamentarios eran o habían sido accionistas. Por otro lado, los balances económicos confirman que, al contrario de lo que la compañía alegó, el saldo durante los años de la Primera Guerra Mundial fue más que positivo para los empresarios. Estas conclusiones se insertan en un periodo de consolidación del régimen oligárquico, así como en la expansión territorial y burocrática del Estado chileno hacia los otrora territorios peruanos y bolivianos. Dicha expansión del Estado supuso, a su vez, la expansión del mercado nacional marítimo y, en particular, de la Compañía Sud Americana de Vapores. Analizar la consolidación del Estado y el Mercado a partir de la corrupción de los empresarios y los políticos abre un campo de investigación que merece ser considerado.