

## ASPECTOS HISTÓRICO - JURÍDICOS DE LA EMIGRACIÓN DE POBLACIÓN HACIA EL EXTERIOR Y POLÍTICAS GUBERNAMENTALES ARBITRADAS EN CHILE DURANTE EL SIGLO DIECINUEVE\*

GILBERTO HARRIS BUCHER  
UNIVERSIDAD DE PLAYA ANCHA  
UNIVERSIDAD MARÍTIMA DE CHILE

A diferencia de las naciones ubicadas de cara al Atlántico, Chile fue un país expulsor de población activa durante el diecinueve. En rigor, la presencia de chilenos en el exterior siempre superó, en momentos con largueza, al número total de los extranjeros que se radicaron en nuestros lindes.

Importantes problemas y contradicciones internas, entre las que destacan meridianamente el estrechamiento de fuentes laborales en campañas y urbes, la

---

\* Abreviaturas: SCLR = Sesiones de los Cuerpos Legislativos de la República; A.N. FICQ = Archivo Nacional. Fondo Intendencia de Coquimbo; A.N. FMRREE = Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Relaciones Exteriores; MMRREE = Memorias del Ministro de Relaciones Exteriores; MMREECYC = Memorias del Ministro de Relaciones Exteriores, Culto y Colonización; BSNA = Boletín de la Sociedad Nacional de Agricultura; A.N. FMM = Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Marina; A.N. FACE = Archivo Nacional. Fondo Actas del Consejo de Estado; A.N. FMJ = Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Justicia; A.N. FMI = Archivo Nacional. Fondo Ministerio de Interior; A.N. FIV = Archivo Nacional. Fondo Intendencia de Valparaíso; A.N. FV = Archivo Nacional. Fondo Varios; MMM = Memorias del Ministro de Marina; A.N. FICH = Archivo Nacional. Fondo Intendencia de Chiloé; A.N. FIA = Archivo Nacional. Fondo Intendencia de Atacama; A.N. FGLA = Archivo Nacional. Fondo Gobernación de Los Andes; A.N. FGLI = Archivo Nacional. Fondo Gobernación de Linares; A.N. FGAC = Archivo Nacional. Fondo Gobernación de Aconcagua; A.N. FICU = Archivo Nacional. Fondo Intendencia de Curicó; A.N. FGOH = Archivo Nacional. Fondo Gobernación de O'Higgins; A.N. FNSA = Archivo Nacional. Fondo Notarial de Santiago; A.N. FNV = Archivo Nacional. Fondo Notarial de Valparaíso; MRREE, AGH = Ministerio de Relaciones Exteriores. Archivo General Histórico; A.N. FICO = Archivo Nacional. Fondo Intendencia de Concepción; MMGYM = Memorias del Ministro Guerra y Marina; A.N. FJV = Archivo Nacional. Fondo Judicial de Valparaíso.

política colonizadora que sólo apelaba al concurso de elementos alógenos. el estado de necesidad y, fundamentalmente, el ofrecimiento de jornales muy superiores a los pagados en labores diversas en Chile Central, determinaron que la sangría de población se verificase tempranamente. Asimismo, la salida de nuestros paisanos al extranjero en caso alguno fue intermitente; antes bien, sostenida y masiva cuando se inauguraron importantes trabajos de explotación de materias primas y obras públicas en Bolivia, Perú, California, Argentina, Panamá y otros puntos. El Viejo Continente también atraparía parte de los flujos. aunque allá la presencia de los nuestros sería un mero accidente.

En las líneas que siguen pasaremos revista solamente a las políticas gubernamentales desplegadas en tierra chilena, concretamente las que dicen relación con las medidas arbitradas frente a las campañas de reclutamiento y salida de siervos-esclavos, mercenarios, marineros, peones y labradores. Ex profeso, por la misma naturaleza de los temas, hemos relegado para una próxima publicación la presentación de las medidas gubernamentales adoptadas en el exterior, entre las que se cuentan la expansión del servicio diplomático, los consulados y las tareas de protección, los consulados y las labores de repatriación, socorros en alimentación, vestuario y asistencia hospitalaria, la intervención armada, el cese de relaciones comerciales y las estaciones de naves de la escuadra en aguas extranjeras.

## I. LOS PROYECTOS SOBRE MORATORIAS Y EL TRIUNFO DE LA LIBERTAD DE MOVIMIENTO

El desconocimiento general sobre el tema y las vagas referencias existentes sobre la constante emisión de población<sup>1</sup>, podría llevar a más de alguno a argüir -considerando la precariedad de recursos de los «sin rostro», el excéntrico emplazamiento geográfico, por último, la largueza de las cifras- que las políticas gubernamentales acicatearon la sangría, lo que no sería aventurado postular si se da un vistazo a la rápida capacidad de reacción de los braceros respecto de campos

---

<sup>1</sup> MAINO, Valeria, *Características de la inmigración Italiana en Chile. 1880-1987*. Archivo Storico degli Italiani in Cile, vol.II (Santiago, 1988), p.7, plantea, erróneamente, que durante el siglo XIX los flujos fueron espasmódicos (ejemplos: California o tendido de líneas férreas en el Perú) y que en *el período reciente la corriente ha sido más lenta, pero continua*. Por el contrario, como ya lo explicitáramos en 1987 (*Acerca de la Emigración de chilenos al exterior durante el siglo XIX: Las políticas gubernamentales. Comunicación presentada en las Séptimas Jornadas de Historia de Chile*. Talca, 1987) durante todo el diecinueve el derrame fue permanente y que en momentos estelares, California, Perú, Panamá, etc., adquirió los caracteres de «enfermedad endémica», al decir de los contemporáneos. Esta autora indica que durante las últimas tres décadas de este siglo el fenómeno de la emigración se acentuó; por el contrario, de las mejores fuentes se puede inferir que ya desde 1826-1828 la sangría fue importante. Véase informe del Tribunal del Consulado (1826) en SCLR, vol. XIII, p. 179 y Circular de Carlos Rodríguez a los Intendentes. Santiago, 16 de enero de 1828, en A.N. FICQ, vol. 31; lo mismo en A.N. FMRREE, vol. 20.

laborales inaugurados a considerables distancias del centro emisor<sup>2</sup>; si se recuerda que el régimen de pasaportes fue abrogado precisamente cuando el Gold Rush californiano y los trabajos carrilanos en la vía Tacna-Arica drenaban importante número de chilenos; finalmente si se conoce que persistió durante bastante tiempo la inveterada costumbre de retobar reos y malentretendidos al servicio de la Armada -también, más expresivamente, enganchar el «desecho» de tabernas y hospitales- a sabiendas que aquéllos, además de la relajación ad hoc, intentarían defecionar de las naves que cumplían prolongadas estaciones en puertos sudamericanos<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> Algunos ejemplos: entre marzo de 1844 y diciembre de 1845 casi 500 peones fueron contratados para cargar guano en Cobija e Iquique. Vid. HARRIS, Gilberto, *Emigración y políticas gubernamentales en Chile durante el siglo XIX*. Tesis para optar el grado de Magister en Historia. Universidad Católica de Valparaíso (Valparaíso, 1993), p. 31, nota 88; más de 1.000 compatriotas salieron hacia California, premunidos de pasavantes, entre 1848 y mayo de 1849. Libro registro de pasaportes emitidos en Valparaíso. A.N. FIV, vol. 70; entre 1869 y 1872, los trabajos carrilanos auspiciados por Meiggs llevaron a más de 25.000 chilenos al Perú. STEWARD, Watt, *MEIGGS, Henry. Un Pizarro Yanqui* (Santiago, 1954), p. 116 y del mismo, *El trabajador chileno y los ferrocarriles del Perú*, en *Revista Chilena de Historia y Geografía* 93 (Santiago, 1938), p. 136; al poco tiempo de descubrirse los yacimientos de plata de Caracoles «una inmensa» cantidad de compatriotas se dirigió al lugar. Juan Fontana al Ministro de Relaciones Exteriores. Copiapó, 8 de octubre de 1870, en A.N. FMRREE, vol. 131; hacia 1871, el número de paisanos residentes en Mollendo, Islay o Pisco alcanzaba importantes guarismos. Parte del Comandante de la Corbeta *O'Higgins*. Santiago 30 de marzo de 1871, en A.N. FMRREE, vol. 78; para 1872 y 1873, el número de nacionales, fundamentalmente trabajadores, en Cobija, Iquique y Antofagasta se elevaba a 1.000, 9.000 y 6.000, respectivamente. El Cónsul de Chile en Cobija al Ministro de Relaciones Exteriores. Cobija, 27 de marzo de 1872, en MMRREE (1872), p. 254. El Cónsul de Chile en Iquique al Ministro de Relaciones Exteriores. Iquique, 28 de mayo de 1873, en *Ibid.*, p. 242. El Cónsul de Chile en Antofagasta al Ministro de Relaciones Exteriores. Antofagasta, 6 de mayo de 1873, en *Ibid.*, p. 690; en 1902, los trabajos en el ferrocarril trasandino trocaban en una copiosa emigración hacia Mendoza. Memoria del Cónsul General de Chile en Argentina. Mendoza, 28 de enero de 1902, en MMRRECYC (1902), vol. II, p. 263; en fin, en 1905, en apenas siete días, 5.000 se concertaban para trabajar en las obras del istmo de Panamá. Editorial «Brazos, inmigración y obras públicas», en BSNA 42 (Santiago, 1905).

<sup>3</sup> Noticias de individuos extraños al servicio de la Marina: Estado general del Pontón *Chile*. Valparaíso, 29 de febrero de 1856, en A.N. FMM, vol. 133; Estado general de la corbeta *Esmeralda*. Valparaíso, 30 de diciembre de 1857 y 8 de junio de 1860, en A.N. FMM, vol. 162; Estado general de la corbeta *Constitución*. Valparaíso, 25 de junio de 1859, en A.N. FMM, vol. 177. Deserción en aguas extranjeras: Estado general de la corbeta *Constitución* (1855), en A.N. FMM., vol. 117; Estado general de la corbeta *Esmeralda* (1864-1868-1869-1871-1872-1874), en A.N.FMM., vol. 210; Estado general de la corbeta *Covadonga* (1869-1872-1874), en A.N. FMM., vol. 239; Estado general del vapor *Abtao* (1868-1870-1876), en A.N. FMM, vol. 262; Estado general de la corbeta *Chacabuco* (1874-1876), en A.N. FMM, vol. 262; Estado general del Blindado *Almirante Cochrane* (1874-1876), en A.N. FMM, vol. 371; Estado General de la corbeta *O'Higgins* (1870-1873-1874), en A.N. FMM, vol., 263; Estado general del Blindado *Blanco Encalada* (1877), en A.N. FMM. vol. 337. Hacemos notar que las defeciones se produjeron en El Callao, Cobija, Mejillones Boliviano, Arica y Antofagasta, habiendo individualizado a 104 efectivos.

¿Para qué estimular la emigración de nacionales?, se preguntarán muchos. Podría, supuestamente, haber sido un paliativo para desembarazarse de los elementos criminosos -o potencialmente inestables, como se consideró a los vagabundos correteados y perseguidos en todo Chile Antiguo-<sup>4</sup> que perturbaban la paz política y social en los centros administrativos y campiñas; una farmacopea, nuevamente especulamos, para introducir medidas de asepsia en relación a las nubes de menesterosos y enfermos que pululaban en las urbes, fenómeno patético en Santiago, Valparaíso, Maule a Concepción y Chiloé durante buena parte de la centuria; en fin, un expediente que pretendía utilizar a los súbditos como «cabeza de playa» para plantear reclamaciones sobre territorios de indudable interés económico, como infatigablemente han propalado cancilleres e historiadores peruanos y bolivianos<sup>5</sup>.

Mas, salvo un par de excepciones, por ejemplo cuando en 1817 se estimuló con víveres y cabalgaduras la emigración de agricultores hacia territorio cuyano para palear urgentes necesidades de mano de obra<sup>6</sup>, en caso alguno podría invocarse, a guisa de explicación de los derrames decimonónicos, que nuestras administraciones acometieron una operación de cirugía social planificada y ejecutada a gran escala. Si existió, aunque a la hora de los balances las cifras son bastantes cortas, la proscripción de homicidas, falsificadores, ladrones y otros huevos podridos de la sociedad, que a trueque de cumplir condena en los «carros» o destierro interno en Atacama, Coquimbo, Chiloé, Maule, Juan Fernández, Valdivia o Magallanes, fueron indultados por el Presidente de la República y el Consejo de Estado, previa presentación de solicitudes agitadas por familiares, procuradores de pobres y Corte Suprema de Justicia y que en número de 1.000 a 1.200, para la brecha 1833-1859, cumplieron «condena» en Argentina, Perú, Ecuador, Nueva Granada y México<sup>7</sup>.

<sup>4</sup> Véase listado de Bandos y Decretos en nota 48.

<sup>5</sup> Esta cuestión fue adelantada en el mejor, aunque parcial, alegato de los encargados de la dirección de las Relaciones Exteriores de Bolivia y Perú. Vid., FLORES, Z. y REYES, S., *Refutación al manifiesto del Ministro de Relaciones Exteriores de Chile sobre la guerra con Bolivia* (Lima, 1879) p. 19 y ss.; también, en *Memoria que el Ministro de Relaciones (-del Perú-) presenta al Congreso Extraordinario de 1879* (Lima, 1879), p.VIII.

<sup>6</sup> Bando de O'Higgins sobre emigración de trabajadores a Cuyo. Santiago, 28 de febrero de 1817, en *Archivo de Don Bernardo O'Higgins* (34 vols., completándose. Santiago, 1946-1994), IX, p.196 y s.

<sup>7</sup> Hemos visto: A.N. FACE, vol. 2, 4, 5, 6, 7 y 8; A.N. FMJ, vols. 55, 75, 84, 105, 125, 139, 169 y 208. Las cifras pudieron ser más largas, pero el grueso de las solicitudes fueron rechazadas de oficio por el Consejo de Estado. Esto indica a las claras la inexistencia de una política oficial tendiente a deshacerse, como fuera, de elementos considerados indeseables. En relación a las cifras, éstas son provisionales y se han proyectado a partir de las Actas del Consejo de Estado y principalmente de los cáusticos informes de los representantes chilenos acreditados en el exterior que intermitentemente daban cuenta del paradero y actividades desplegadas por los expatriados. Anotemos finalmente que el número de indultados, entre 1843 y 1870, fue elevadísimo. Información desperdigada en A.N. FMJ, vols. 55, 75, 84, 105, 125, 139, 169, 208, 273, 307, 332, 355, 367, 373, 381 y 384. Agradecemos aquí al profesor Patricio Sanhueza Vivanco el habernos facilitado para consulta el material relacionado con el Consejo de Estado.

También resulta obligado recordar aquí, que durante la «siesta portaliana», especialmente durante los decenios de Prieto, Bulnes y Montt, quizá unos 2.000 a 2.500 chilenos -agentes de tumultos, conspiraciones y levantamientos, según reza en la documentación-, fueron condenados a penas de extrañamiento en los antenotados puntos, política que sólo palidecería hacia las postrimerías del gobierno de Bulnes y que bajo la administración de su sucesor prácticamente desaparecería. Los más, despachados con licencia de expatriación, previo desembolso de fianzas, advertidos de no volver y celosamente vigilados por nuestros Cónsules destacados en el exterior<sup>8</sup>. Mención aparte merecen las medidas excepcionales adoptadas por la administración Montt, que trocarían, según una fuente parcial, en la «emigración voluntaria» de unos 2.000 chilenos hacia tierras trasandinas<sup>9</sup>.

Sobre el punto que estamos discutiendo, más de alguno podría contraargumentar que, como no se alzaron sensibles trabas a la emisión, nuestros gobernantes secretamente la fomentaban. En verdad, sólo durante el primer tercio de la centuria fueron dispuestas expresas órdenes de «arraigo», y se promovió, en ocasiones febrilmente, la dictación de algunas prohibiciones décadas más tarde, especialmente cuando las infaustas noticias sobre la suerte de los chilenos residentes en el exterior recibían una amplia cobertura informativa. Sobre el particular, merecen recordarse aquí el artículo 227 de Reglamento de Libre Comercio sancionado en 1813, que prohibió, por razones de alta política salir a (-los-) puertos (-extranjeros-) a todo pasajero menor de dieciocho años, a los hijos de familia sin consentimiento paterno o de sus tutores y los casados sin el de sus mujeres<sup>10</sup>. Asimismo, merecen destacarse las providencias arbitradas en 1825, cuyo tenor literal desconocemos, conducentes a prohibir la emigración de los habitantes del radio septentrional hacia Argentina, disposiciones prohijadas por Juan Egaña y relacionadas con el proyectado establecimiento de compañías cupríferas británicas en el nor-

---

<sup>8</sup> Ibid. Es menester consignar aquí que la proscripción de chilenos comenzó tempranamente. Ya en noviembre de 1819, el gobierno presentaba a la consideración de las autoridades de la Banda Oriental un acuerdo sobre envío recíproco de individuos subversivos. Joaquín Echeverría, Ministro de Relaciones Exteriores, al Gobernador-Intendente de Montevideo. Santiago, 20 de noviembre 1819, reproducido en CRUCHAGA OSSA, Alberto, *Jurisprudencia de la Cancillería chilena hasta 1865* (Santiago, 1935), p. 24. Asimismo, en 1822 se remitió a dos individuos de la facción de los Carrera a cumplir cuarentena en la prisión peruana de Casa Matas. Joaquín Echeverría al Ministro de Relaciones Exteriores del Perú. Santiago, en Ibid, p.28.

<sup>9</sup> Vid., ERRAZURIZ, Isidoro, *La emigración chilena y el gobierno Montt ante el Congreso Argentino* (Buenos Aires, 1860), p. 40. Anteriormente, durante la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana, unos 3.000 a 4.000 compatriotas emigraron hacia Mendoza; mas, esta expatriación fue totalmente espontánea, puesto que comprendió a individuos temerosos de ser reclutados para aquella impopular campaña. Ramón Mariano de Aris a O'Higgins. Santiago, 3 de abril de 1839, en *Archivo de don Bernardo O'Higgins*, vol. XXXIV, p. 609.

<sup>10</sup> ANGUITA, Ricardo, *Leyes promulgadas en Chile desde 1810 hasta el 1º de junio de 1912* (5 vols. Santiago, 1912), I, p. 25.

te<sup>11</sup>. También sabemos que en septiembre de 1830 un Congreso de Plenipotenciarios acordó -a raíz de un expediente agitado por el Ejecutivo sobre la solicitud de Andrés Montt y la emisión de pasaportes para 21 individuos que se habían concertado para el laboreo de minas de metal rojo en Arequipa y en lo general, para contener la sangría de trabajadores alucinados por una falsa ganancia- suspender la concesión de licencias a empresarios que tuviesen en mente reclutar número importante de brazos, dictaminándose asimismo, la conveniencia de que la autoridad gubernativa sometiese a la consideración de la siguiente legislatura la discusión de un proyecto «general» que impidiese la salida de población<sup>12</sup>.

Igualmente destacamos, para la década de los setenta, los intentos -que no saltarían la valla de la aprobación parlamentaria- auspiciados por interlocutores bastante informados de la penosa situación existencial de los peones carrilanos contratados por Meiggs desde el sesenta y ocho, para quienes no pasó desapercibida la existencia de un gran comercio y explotación de brazos que se escondía bajo la fachada de sanas obras públicas peruanas. Cabe citar a ese respecto, el proyecto de Ley auspiciado por el Intendente Francisco Echaurren y la Municipalidad de Valparaíso en 1871, cuyo articulado alzaba sensibles embarazos a la emigración al establecer precisos requisitos para el enganche de hombres del bajo pueblo -contratas legalizadas ante la autoridad, fianzas de parte de los reclutados y empresarios, autorización de los progenitores para los menores de edad-, prohibiendo de manera absoluta las levas de personal castrense de línea y cívicos<sup>13</sup>. La «Aduana de Hombres», despectivo título que recibió la iniciativa catapultada desde Valparaíso<sup>14</sup>, desataría una larga y encendida polémica, en la que finalmente triunfaría la tesis de que la igualdad civil y el derecho de entrar y salir del territo-

<sup>11</sup> Mariano Egaña al Ministro de Relaciones Exteriores. Londres, 26 de marzo de 1825, reproducido en GONZALEZ ECHEÑIQUE, Javier, *Documentos de la misión de don Mariano Egaña en Londres. Edición y estudio preliminar* (Santiago, 1984), p. 145 y s., p.145. y s. Juan de Dios Vial del Río a Mariano Egaña. Santiago, 18 de agosto de 1825, en *Ibid.* p. 146; sabemos que en junio de 1825, el Intendente de Coquimbo prohibió el derrame hacia Argentina por la *escasez de brazos en que se (-hallaba-) la provincia*. Decreto del Intendente de Coquimbo, 11 de junio de 1825, en A.N. FICQ, vol.35.

<sup>12</sup> José Tomás de Ovalle al Congreso. Santiago, 10 de septiembre de 1830, en A.N. FMI, vol. 67. En esa oportunidad el Ejecutivo fundamentaba su posición señalando que *el derecho de las naciones autoriza a los gobiernos para valerse de medidas coactivas, siempre que alucinados por una falsa ganancia quisiesen abandonar su patria los ciudadanos que les son útiles*. El Presidente y el Secretario del Congreso de Plenipotenciarios al Ejecutivo. Santiago, 14 de septiembre de 1830, en SCLR vol. XVIII, p.471.

<sup>13</sup> Sesión de la Municipalidad de Valparaíso. Valparaíso, 3 de julio de 1871, reproducida en *El Ferrocarril*. Santiago, 7 de julio de 1871.

<sup>14</sup> ARTEAGA ALEMPARTE, JUSTO, *Cartas de Diógenes XV* (Santiago, 31 de julio de 1871) pp. 1-10.

rio en caso alguno podían ser coartados<sup>15</sup>. No podemos desconocer que con el referido proyecto se perseguía contrarrestar males más reales que aparentes. Los más importantes en la óptica del Intendente Echaurren, con bastante experiencia en estas cuestiones, podían sintetizarse en los siguientes puntos: desborde masivo de población -más de 30.000 hacia esa fecha-, falta de brazos baratos, abandono de familias enteras al faltar la cabeza que procuraba el sustento, expoliadores que colectaban hombres sin formalidad alguna, soldados que desertaban hasta con el uniforme del cuerpo al que pertenecen y enojosos problemas diplomáticos<sup>16</sup>.

El mismo año, el Plenipotenciario de Chile en Lima, testigo directo del reguero de víctimas que cobraban pesados trabajos, mortíferos climas y grandes excesos de las autoridades y naturales del Perú, insistiría, infructuosamente, en la conveniencia de obtener del Congreso una Ley de efectos transitorios por la que se autorice al Presidente de la República para suspender por ahora la emigración de grandes grupos de trabajadores chilenos y prohibir en lo absoluto el enganche o leva de ellos para llevarlos al extranjero<sup>17</sup>. Asimismo, sería encarpetada definitivamente, también en 1871, una iniciativa propiciada por cuatro senadores -la versión corregida y aumentada del «Proyecto Echaurren» - que prohibía totalmente la salida de individuos adscritos a la guardia nacional<sup>18</sup>, de aquellos que aún no alcanzaban los veinticinco años de edad y que entrababa enormemente la expatriación de quienes no caían en las categorías anteriores -facultad discrecional del Presidente de la República para establecer solemnidades, los litigios referentes al cumplimiento de las contratas serían conocidos privativamente por autoridades chilenas, fianzas por concepto de transporte, salarios, pensiones familiares y deudas, el plazo de concertación no pasaría de doce meses quedando a discreción del

<sup>15</sup> Discutiendo y doliendo el proyecto: Editoriales de *El Ferrocarril*. Santiago, 7, 21 y 28 de julio de 1871; ARTEAGA ALEMPARTE, Justo, *Cartas de Diógenes XV* (Santiago, 31 de julio de 1871), pp. 1-10, llegando al ataque personal.

<sup>16</sup> Francisco Echaurren al Ministro de Interior. Valparaíso, 12 de abril y 24 de junio de 1871, en A.N. FIV, vol. 232. Un año más tarde Ibáñez reconocía, en carta a los Intendentes, que el profuso derrame de chilenos y sus problemas eventualmente lesionarían las relaciones políticas con Perú. Circular de Ibáñez a los Intendentes. Santiago, 22 de marzo de 1872, en A.N. FIV, vol. 263.

<sup>17</sup> Ibáñez al Ministro de Relaciones Exteriores. Lima, 25 de mayo de 1871, en MMRREE (1871), p.70. Las preocupaciones estatales frente a la traumática experiencia peruana se expresaron también en la evacuación de circulares a diferentes jurisdicciones ordenándose recolectar datos sobre las causas del derrame. J. Freire al Ministro de Relaciones Exteriores. Copiapó, 10 de mayo de 1872 y M. García Reyes al Ministro de Relaciones Exteriores. Serena, 25 de enero de 1872, en A.N. FMRREE, vol. 78, acusando recibo de instrucciones.

<sup>18</sup> En nuestro concepto los legisladores salvaban así la inconstitucionalidad del proyecto Echaurren al no hacer alusión directa a peones y labradores. Sin embargo, veladamente, menoscababan la igualdad civil y política en razón de que la guardia civil se conformaba casi enteramente por gente del bajo pueblo. Sobre esto véase HERNANDEZ PONCE, Roberto, *La guardia nacional de Chile*, en *Revista Historia* 19 (Santiago, 1985) y *Memorias del Ministerio de Guerra* sección anexos.

peón ponerle término, las esposas de los individuos contratados podrían solicitar separación de bienes y administrar los del cónyuge durante la ausencia-; asimismo, lo cual se habría traducido en la virtual paralización de las «emisiones legales» hacia el Pacífico, contemplábase que el enganche, «elevado al rango de industria» (sic), quedaba gravado por una patente de \$ 10.000, haciendo pender sobre la mano de obra y los reclutadores que transgredieran dicha normativa multas fluctuantes entre \$ 2.000 y \$ 50.000 y penas afflictivas que iban de tres a diez años<sup>19</sup>.

Una década más tarde, Benjamín Vicuña Mackenna emplazaría en el Senado al Ministro del Interior a dictar medidas que impidiesen la eventual concurrencia de sus paisanos a los trabajos del Canal de Panamá, invocando que las condiciones climáticas les reservaban una muerte segura<sup>20</sup>. No se equivocaría. Sabemos que a poco de reiniciarse las faenas nuestro representante diplomático se había visto obligado a entrar en arreglos financieros con el hospital de Santo Tomás para la atención y alimentación de trabajadores<sup>21</sup> y al año siguiente se informaba de decesos, enfermos y mayor número de chilenos reducidos a la indigencia<sup>22</sup>. Una vez más, antes y después que los reclutadores se diesen a la tarea de levar población, las Cámaras se abstendrían de dictar providencias para refrenar o impedir absolutamente el derrame. Por lo mismo, el Ejecutivo y los brazos de la administración no adoptarían ninguna medida de fuerza para prohibir la expatriación.

Si bien es cierto las aprensiones de estas y otras voces las más de las veces

<sup>19</sup> El proyecto, reproducido, comentado y hecho mil pedazos en *El Ferrocarril*. Santiago, 30 de julio de 1871. Para los editorialistas aquella Ley podía inaugurar la esclavitud total en Chile: *El País* (-se señalaba allí-) *será para las peonadas un inmenso galpón cuyos límites no podrán salvar so pena de penitenciaria aplicada breve y sumariamente*. Similares conceptos pueden hallarse en ARTEAGA ALEMPARTE, JUSTO, *Cartas de Diógenes XVI* (Santiago, 1871), pp. I-II; aparte de tildar al proyecto de bufonada y crear «una nación presidio», Arteaga vislumbró el advenimiento de un probable gran conflicto social al anotar lo que sigue: *Conviene no olvidar que la opresión hace almas sombrías y corazones ingratos. Los patrones de hoy expían la falta de los patrones de ayer. Estos hicieron siervos. Los siervos han roto el yugo, pero aun no se han hecho hombres: y querer volverlos a la servidumbre es demencia*. Ibid, p. 11.

<sup>20</sup> *Cámara de Senadores*. Sesión Extraordinaria. Santiago, 14 de diciembre de 1881. Iguales prevenciones adelantaba el Obispo de Concepción en enero del mismo año. Circular a los Curas Vicarios. Concepción, 8 de enero de 1881, en BSNA 7 (Santiago, 1881), p. 131-136.

<sup>21</sup> Ramón Arias al Ministro de Relaciones Exteriores. Panamá, 12 de mayo de 1882, en A.N. FMRREE, vol. 217.

<sup>22</sup> Ramón Arias al Ministro de Relaciones Exteriores. Panamá, 31 de diciembre de 1884, en A.N. FMRREE, vol. 217. Información posterior en el mismo sentido: A. Soffia al Ministro de Relaciones Exteriores. Panamá, 12 de mayo de 1885, en A.N. FMRREE, vol. 217; todavía en 1907 el citado hospital seguía recibiendo a chilenos «en vías de curación». Informe anual del Consulado General de Chile en Panamá, y zona del Canal, en *El Diario Oficial*. Santiago, 14 de septiembre de 1908. Por último, consignemos que ya en 1876 los attachez destacados en ese lugar daban cuenta de paisanos afectados por enfermedades y el clima. A. Jiménez al Ministro de Relaciones Exteriores. Panamá, 8 de marzo de 1876, en A.N. FMRREE, vol. 172.



resultaban justificadísimas<sup>23</sup>, desde el treinta y tres ninguna disposición drástica será implementada, no por desidia del poder público o de los intelectuales que polemizaron acaloradamente sobre las desventajas del derrame<sup>24</sup>, sino porque todos estaban constreñidos por una norma constitucional que salvaguardaba sin ambages la libertad de movimiento hacia el exterior. Nos referimos concretamente al inciso cuarto del artículo doce de la Constitución vigente<sup>25</sup>. La observancia de dicha garantía fundamental viene a explicar también la supresión del uso del pasaporte en el cincuenta; traba inútil y vejatoria al decir de los contemporáneos<sup>26</sup>.

<sup>23</sup> Con todo conviene ser cautos al respecto, por cuanto en algunos momentos la «presión» para la implementación de providencias restrictivas perfectamente pudo ser una mascarada para mantener estacionarios los jornales. Todo indica, para 1870-1872, que fue así, puesto que a pesar de los plañideros denuestos de los hacendados la mano de obra en caso alguno escaseó.

<sup>24</sup> Sólo hemos topado una sola vez con pareceres en contrario; en el cincuenta y dos en el marco de la sangría a California, un periódico postularía que *por fortuna tal emigración está muy lejos de ser un mal para Chile. Son tantos otros individuos que mandamos a educar en el extranjero en los hábitos de moralidad y trabajo, y que no tardaron en volver formados en las costumbres republicanas y en las ideas de orden y de respeto a la ley que la permanencia en el extranjero infunde (-sic-). En vez de coartar de alguna manera esa emigración, las autoridades de Chile debieran promoverla en todo sentido. Con ella, lejos de perder hombres, ganaríamos ciudadanos, que es principalmente lo que nos hace falta. El Diario*. Valparaíso, 14 de enero de 1852.

<sup>25</sup> Su tenor es el siguiente: *La libertad de permanecer en cualquier punto de la República, trasladándose de uno a otro o salir de su territorio, guardándose los reglamentos de policía y salvo siempre el perjuicio de terceros; sin que nadie pueda ser preso, detenido o desterrado, sino en la forma determinada por las leyes*. El texto, reproducido en *Colección de Códigos de la República de Chile*. Hijos de Roberto Miranda Editores (Santiago, 1906), p.9. El ya citado «perjuicio de terceros», en teoría estaba a salvo -la práctica demostraría lo contrario- con la publicidad que recibían los pasaportes extendidos los tres días anteriores a la salida.

<sup>26</sup> El juicio aparece en *El Comercio*. Valparaíso, 28 de junio de 1849. La ley sobre abolición del uso de pasaportes, del 10 de agosto de 1850, aparece reproducida en el *Boletín de Leyes y Decretos de Gobierno* 18:184, p.296. Los antecedentes del proyecto patrocinado por José Joaquín Vallejo, los pareceres legislativos y un balance sobre la inutilidad del pasaporte, en BARRROS ARANA, Diego. *Un decenio de la Historia de Chile. 1841-1851* (reedición, 2 vols. Santiago, 1913), II, pp. 322-324. El régimen de pasavantes, heredado por la República, conoció diversas alteraciones; desde 1824 su emisión y visación quedó bajo la tutela de los Gobernadores Intendentes, disposición reeditada en 1827 y consagrada en el artículo 52 del título IV de la Ley sobre arreglo del Régimen Interior, sancionada el 10 de enero de 1844. Para todo hemos visto: Decreto sobre extensión de pasaportes. Santiago, 23 de noviembre de 1824, en *Boletín de Leyes y Decretos de Gobierno* III: 9, p. 451; la mencionada ley es reproducida por ZENTENO, Ignacio, *El Boletín de las leyes reducido a las disposiciones vigentes y de interés general, contiene además algunos decretos y leyes que no se registran en el Boletín* (Santiago, 1861). p. 56. Sólo durante la vigencia de eventos estelares, léase cuando elementos levantiscos colisionaron con el principio de orden y autoridad impuesto por Montt o cuando entramos en conflicto con España y nuestros vecinos del norte, las facultades extraordinarias restringieron la libertad de locomoción, restableciéndose provisionalmente el uso de pasaportes. Por ejemplo: Antonio Varas al Intendente de Valparaíso. Santiago, 25 de septiembre de 1851, en A.N. FIV, vol. 82; Bando del Gobernador departamental de Coquimbo. Coquimbo, 11 de octubre de 1865, en A.N. FICQ, vol. 468; Bando del Comandante General de Armas de Chiloé. Ancud, 2 de julio de 1879, en A.N. FV, vol. 346.

Ahora sobre la señalada destinación de condenados y mal vivientes a los navíos de la Armada, las fuentes revelan que lejos de abusarse de este expediente, se promovieron sucesivas órdenes para impedir la remisión de seniles y achacosos<sup>27</sup> y se instruyó a quienes administraban justicia a desacelerar y poner fin a los envíos<sup>28</sup>, prohibiéndose, desde 1860, terminantemente los mismos<sup>29</sup>. Y en relación a la incorporación al servicio de marina de individuos díscolos, sin instrucción y que perturban seriamente las tareas de mar, los folios documentales revelan -tema sobre el que ya volveremos- que la competencia realizada por la marina mercante, la acción de expoliadores que arrebataban hombres, los bajos salarios y los problemas para reclutar brazos idóneos explican, en suma, muchos de los problemas observados, entre los que destaca la defección de los contingentes en aguas chilenas como extranjeras<sup>30</sup>.

Finalmente, sobre las versiones propaladas desde Bolivia y Perú en el sentido de que los gobernantes del Mapocho pusieron en práctica la política de enviar «avanzadas de rotos», cabe indicar que estas afirmaciones están desnudas de todo fundamento. En verdad, la tónica fue la de repatriar paisanos, especialmente cuando los excesos de autoridades, súbditos o empresarios ponían en jaque la seguridad de los nuestros, y también cuando las revoluciones, los desastres telúricos o la imprevisión reducía a muchos a la pobreza y postración<sup>31</sup>.

## II. LAS SALIDAS FORZADAS: LA SERVIDUMBRE-ESCLAVITUD

En cuanto a las prevenciones intranacionales -en buenas cuentas la supervigilización del tránsito de población, nada más-, habría que comenzar señalando que las medidas proyectadas y ejecutadas fueron de la mano con la tem-

<sup>27</sup> Decreto sobre reos condenados a servicio de la Marina. Santiago, 11 de diciembre de 1823, en *Boletín de Leyes y Decretos de Gobierno* 1:165, p.215.

<sup>28</sup> Circular a los jueces de letras sobre reos destinados a la Marina nacional. Santiago, 17 de octubre de 1844, en *Boletín de Leyes y Decretos de Gobierno* 12:62, p.257. Decreto del Ministro de Marina sobre prohibir pasajeros en los buques del Estado sin orden suprema. Santiago, 20 de junio de 1854, reproducido en *Manual del Marino. Recopilación de leyes, decretos, reglamentos y órdenes de carácter general referidas a la Marina chilena* (Santiago, 1888), vol. 1, p. 181 y s.

<sup>29</sup> Circular. Cornelio Saavedra al Intendente de Coquimbo. Valparaíso. 12 de noviembre de 1860, en A.N. FICQ, vol. 391. La resolución, evacuada por el Ministro Guerra y Marina, vino a reiterar la disposición del cuarenta y cuatro, ordenándose que *terminantemente no se destinen presos a los buques de la República, tanto por la inseguridad en que se hallan a bordo de buques que no pueden ni deben convertirse en cárceles, cuanto por el ineficaz y mal servicio que prestan, no menos por la relajación e inmoralidad que pueden introducir en los equipajes*. Ibid.

<sup>30</sup> Noticias sobre desertión en aguas extranjeras en nota 3; datos acerca de defecciones en aguas chilenas en HARRIS (n. 2), p. 75, nota 275.

<sup>31</sup> Sobre el tema HARRIS (n. 2), capítulo III, sección tercera.

prana verificación de los derrames y como generalmente se apegarían a una norma que difícilmente podía interpretarse en sentido restrictivo, se mostrarían de plano ineficaces para terminar con un mal coloreado de «epidemia», «enfermedad endémica», «calamidad» y otros plañideros conceptos. Por lo mismo, la frase más manida de los funcionarios que debieran enfrentar el problema, desde celadores de bahía a Ministros de Estado, pasando por tenientes de resguardos, gobernadores marítimos e Intendentes, que debieron aplicar leyes, decretos y reglamentos de policía, se podría reducir a la siguiente fórmula: No creí aconsejable privar a estos individuos, chilenos todos, del uso de una franquicia que les concede la Constitución<sup>32</sup>. Eventuales reprimendas oficiales o interpelaciones ante las Cámaras explican tan contradictoria inacción, que sólo podría haber mudado en el hipotético designio de que parte importante de los emigrados hubiesen enfrentado arraigo decretado por la justicia ordinaria, lo que nunca ocurriría<sup>33</sup>.

A pesar de todo, la ortodoxia no podía ser a ultranza si convenimos, entre las muchas figuras a las que pasaremos revista en las secciones que siguen, que dentro del contexto general de las emigraciones del diecinueve se observaron grandes excesos por parte de enganchadores, reclutadores, corredores marítimos, comitentes, empresarios, caudillos, casas comerciales o capitanes de mercantes, tanto en el modo de realizar las levas, como en los medios de transporte y condiciones de trabajo en los lugares donde definitivamente ponían pie.

Respecto de las salidas forzadas, tema sólo el cual existen briznas de información, es menester destacar que quienes administraban la nación debieron enfrentar el problema de la esclavitud de niños y jóvenes enviados hacia el Perú en mercantes de la carrera. Un preciso documento, el que sólo conocemos fragmentariamente, fechado en 1844 y rubricado por nuestro Encargado de Negocios destacado en el Rimac, permite inferir que el número de extraídos por los puertos de Chiloé, Valdivia, Talcahuano y Valparaíso no habría sido irrelevante y

---

<sup>32</sup> En este sentido: Roberto Simpson al Ministro de Relaciones Exteriores. Valparaíso, 10 de mayo de 1842, en A.N. FMRREE, vol.33; J. Prieto al Ministro de Interior (1844), en A.N. FIV, vol. 47; MMM (1851), p.769; Circular de Antonio Varas sobre requisitos de enganche de peones al extranjero. Santiago, 23 de octubre de 1855, reproducida en MMRREE (1871), p.91 y s.; Manuel Alcalde al Ministro de Marina. Santiago, 7 de marzo de 1862, en A.N. FMM, vol. 22; M. García al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 16 de junio de 1862, en A.N. FMRREE, vol. 96; M. García al Ministro de Relaciones Exteriores. 28 de abril de 1864, en A.N. FMRREE, vol. 96; Francisco Echaurren al Ministro de Relaciones Exteriores. Valparaíso, 12 de abril de 1871, en A.N. FIV, vol. 263; Circular de Adolfo Ibáñez a los Intendentes. Santiago, 9 de enero de 1872, en A.N. FIV, vol. 263; J. Vergara, Ministro de Interior, en *Cámara de Senadores*. Sesión Extraordinaria del 5 de diciembre de 1881.

<sup>33</sup> A título de excepción, California, por lo menos antes de la abolición del sistema de pasaportes. Durante la fiebre ferrocarrilera peruana, 1868-1872, muchos peones de haciendas «desertaron» con los jornales adelantados, pero a ellos no pudieron aplicárseles medidas de presión.

que el tráfico en caso alguno habría abrazado sólo el año en cuestión<sup>34</sup>. Respecto de este comercio, cuyas levísimas huellas documentales permitían denunciar las batidas de media docena de navíos en Isla de Pascua hacia 1859-1860<sup>35</sup> -problema que caía bajo la órbita de las autoridades francesas destacadas en Tahiti-, la participación de chilenos en el comercio de polinésicos, bajo la fachada de transportarlos como «colonos» hacia playas peruanas<sup>36</sup>, incluso la extracción de «piezas

---

<sup>34</sup> La única documentación que se ocupa del problema son el acuse de recibo del Titular de Relaciones Exteriores y una Circular del mismo a los Intendentes ordenando extremar las medidas para evitar el gravísimo problema denunciado, pormenores que por su gran importancia incluimos in extenso a continuación: a) El Ministro de Relaciones Exteriores al Encargado de Negocios de Chile en el Perú. Santiago, 16 de julio de 1844, en A.N. FMRREE, vol.56: «(-luego de consignar los mismos asertos que aparecen en la primera parte del documento b), indica-) ...y al mismo tiempo que el Gobierno ha sabido con horror el bárbaro procedimiento de los capitanes de buques mercantes en la conducción al Perú de niños y niñas de los puntos de Chile que V.S. relaciona, con el depravado fin que se anuncia, celebra haya llegado a su noticia este hecho, para hacer lo que esté a su arbitrio, a fin de que no se repita, dirigiendo, como dirigirse mañana mismo, una circular a los Intendentes de las provincias de cuyos territorios se extraen tales criaturas, encargándoles la mayor vigilancia en impedir en los sucesivos tal ilegal e inhumano tráfico. b) Circular de R.L. Irarrázabal a los Intendentes. Santiago, 17 de julio de 1844, en A.N. FICH, vol.19: *En oficio del 15 de junio último me dice, entre otras cosas, el Encargado de Negocios de esta República cerca del gobierno peruano lo siguiente: Hace mucho tiempo que los capitanes de buques mercantes conducen con frecuencia a este país niños de todas edades y de ambos sexos, cuya suerte es la más desgraciada, y aún ha llegado el caso de pretender la esclavatura de algunos que habían traído demasiado pequeños. Los puntos de donde se hace principalmente esta extracción perjudicial a los intereses de Chile y muchos más a los extraídos, son Chiloé, Valdivia, Talcahuano y Valparaíso. No dudo que V.S. con este conocimiento tomará las providencias necesarias para evitar tan pernicioso abuso. Lo transcribo a V.S. (-señala ahora el Ministro de Relaciones Exteriores-) por disposición del Gobierno, encargándole muy particularmente que juzgue más a propósito para impedir, en lo sucesivo, en el territorio de su mando, el ilícito e inhumano tráfico que se ha delatado al Gobierno, dirigido a la servidumbre y aun a la esclavitud de personas muy distantes de la edad en que puedan pactar por sí mismas.*

<sup>35</sup> Sobre esto véase PHILIPPI, Rudolfo, *La isla de Pascua y sus habitantes*, en Anales de la Universidad de Chile XLIII (Santiago, 1873), p. 367; para autores modernos el período esclavista es 1862-1863.

<sup>36</sup> Manuel Tocornal al Ministro de Marina, transmitiendo oficio del Cónsul de Chile en el Callao. Santiago, 3 y 20 de diciembre de 1862, en A.N. FMM, vol. 22; sabemos también que en 1862 la goleta *Ellen Elizabeth* llevó, a nombre de J.T. Ramos, «colonos» de las islas polinésicas a Lambayeque y concretamente a las haciendas de Ramos ubicadas en Patapo y Tulipe. Federico Muller contra José Tomás Ramos por cobro de pesos (1862), en A.N. FJV, legajo 403, pza. 5; en 1862 el buque chileno *David Thomas*, y probablemente el *Bella Margarita* y *Elisa Mason*, traficaron con polinésicos arrancados de las islas Perhyn. El Cónsul de Chile en Australia al Ministro de Relaciones Exteriores, acusando recibo de oficio del mes de octubre de 1862. Melbourne, 28 de abril de 1863, en A.N. FMRREE, vol.117. La política antiesclavista del Gobierno chileno en relación a esta cuestión aparece claramente delineada en una nota de M. García al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 5 de mayo de 1863, en A.N. FMRREE, vol.96.

negras» desde el continente africano en naves mercantes chilenas<sup>37</sup>, otro frente documental permite argüir que las actividades tendientes a obtener siervos-esclavos pueden haber sido mucho más importante de los que pudiera pensarse, ya que sólo los registros de pasaportes emitidos por la Gobernación Marítima, de Valparaíso entre 1833 y 1849, permiten cifrar en más de 700 el envío de sirvientes, agregados, chicos, chiquitos y muchachos hacia Talcahuano, Coquimbo, Huasco y Copiapó, y -lo que nos interesa particularmente- más de 500 con destino hacia el exterior, principalmente hacia El Callao, Arica, Islay, Paita, Lambayeque o Cobija, y de tarde en tarde hacia Mazatlán, California, Montevideo, Mendoza y San Juan<sup>38</sup>. Y advertimos que estas cifras sólo engloban a los que fueron sacados legalmente.

### III. LA SERVIDUMBRE-ESCLAVITUD Y SU CONTEXTO

Comenzando por lo mayor, no es una superchería histórica afirmar, como se verá con algún detalle, que el grueso de los cientos de sirvientes, mozos, domésticos, chicos, chiquititos y criados que fueron expatriados como «acompañantes» de quienes abandonaron el país por Valparaíso y otros puntos premunidos de pasaportes (1833-1849), eran esclavos o tratados como tales. Entonces, se argüirá, la documentación de Intendencias, Gobernaciones y Judiciales dará cuenta de multitud de denuncias, muchas sumarias y diligencias, más algunas sentencias. Probablemente, pensarán otros, como el tráfico se verificaba bajo las narices de celadores de bahía y personal de los resguardos marítimos -estamos hablando de salidas «visibles»-, los expoliadores necesariamente tuvieron que «componerse» para consumir sus miras. Nada de eso. ¿Qué concluir entonces? Sólo señalar provisoria, y muy eufónicamente, que las autoridades centrales y las apostadas en los principales puertos del país nada hicieron para impedir la salida forzada de los «sin rostro», ya que la servidumbre-esclavitud era una práctica que no colisionaba

---

<sup>37</sup> A comienzos de la década de los sesenta la fragata *Eloísa* fue apresada al ser sorprendida en el tráfico negrero; probablemente también la fragata *Joven María*, embargada por orden del almirantazgo británico. Antonio Varas al Ministro de Marina, transmitiendo oficio del Cónsul de Chile en Londres. Santiago, 9 de abril de 1861, en A.N. FMM, vol.22 y M. García al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 22 de febrero de 1861, en A.N. FMRREE, vol.96.

<sup>38</sup> A.N. FIV, vols. 18, 37, 50 y 70. En los libros de comunicaciones de la Capitanía de Puerto de Caldera-Copiapó, desperdigadamente para los años 1835-1850, también aparecen numerosas apuntes sobre acompañantes y servidumbre. A.N. FIA, vols. 15, 30, 36, 41, 77 y 103. Una exageración: en 1839 en la Goleta *Independencia*, proveniente de Valparaíso, M. Risopatrón llegaba al norte acompañado de 13 criados de ambos sexos. Excepcionalmente, para puntos más septentrionales del continente, también es posible toparse con noticias sobre transporte de servidumbre de corta edad. Por ejemplo, en la goleta chilena *Rosa Segunda*, naufragada en la cuadra de las Galápagos en noviembre de 1848, figuraban entre los pasajeros chilenos y franceses una niña sirviente de doce años (Mariquita) y dos domésticos pequeños. H. Blanchard al Ministro de Marina. Valparaíso, 26 de abril de 1849, en A.N. FMM, vol. 92.

con prevenciones de orden legal, moral o religioso. A esa conclusión hemos arribado luego de revisar infructuosamente muchos folios, sin toparnos con noticias sobre vigilancias, indagaciones o requisitorias respecto de las actividades de tratantes, asentistas o mercaderes que medraban con el tráfico, y sin poder llegar a interiorizarnos si el comercio se realizaba mediante cartas privadas de venta, por simple cesión o trueque verbal. Ni siquiera ha sido posible informarnos sobre la localización de los eventuales «asientos de siervos-esclavos-agregados», que en su mayoría deben de haber sido blanco-mestizos<sup>39</sup>. Tampoco sabemos si los reclutamientos se realizaban de preferencia en las zonas rurales o en tambos, tabernas y chinganas ubicadas en el casco de las urbes. Con todo, hay que consignar que el hecho de que muchos abandonaron «legalmente» el país, en caso alguno podría interpretarse como una política gubernamental destinada a «descargar la tierra» de elementos indeseables del bajo pueblo<sup>40</sup>.

En lo concreto, y sin dar más rodeos, puede afirmarse que la «posesión», y por añadidura la expatriación de los adscritos a la categoría de siervos, era policial y judicialmente legal<sup>41</sup>. Por lo mismo, es que en los registros de pasaportes no es posible encontrarse con apuntaciones de que salían con expresa autorización de algún subdelegado, juez o tutor. Es más, en los mencionados registros no aparecen sus nombres y rara vez sus señas; solamente números, como si fueran bártulos<sup>42</sup>. Y para clarificar todo, hay que precisar que, de acuerdo al artículo décimo de la Carta Fundamental entonces vigente, los «sirvientes domésticos», categoría en la que se adscribía de todo, no eran considerados como ciudadanos activos; tampoco los que por su ineptitud moral -aquí también entrarían muchos, según la óptica patricia- pudieran obrar «libre y reflexivamente». Lamentablemente, su número es imposible de cuantificar, y es muy probable, por ejemplo, que las 30.562 mujeres registradas como sirvientas en el levantamiento poblacional de 1865<sup>43</sup>, solamente laboraran en zonas eminentemente urbanas.

A decir verdad, antes y después de la promulgación de la resistida «Ley Aurea» de 1823 sobre esclavitud de color<sup>44</sup>, existió una multitud de compatriotas que jurídicamente carecían del status libertatis, o lo que es lo mismo, se los privaba, según especiales circunstancias, de él. Las pruebas: hasta antes de los años sesenta numerosas mujeres acusadas de errabundez, amparar forajidos o no ejercer

<sup>39</sup> Es una excepción toparse con el registro de «moros» e «indígenas» en los pasaportes emitidos en Valparaíso.

<sup>40</sup> Sobre esto, HARRIS (n. 1).

<sup>41</sup> Así puede inferirse de SALAZAR, Gabriel, *Labradores, peones y proletarios* (Santiago, 1989), pp. 286 y ss.

<sup>42</sup> Libros registro de pasaportes otorgados en Valparaíso A.N. FIV, vols. 18, 37, 50 y 70.

<sup>43</sup> SALAZAR (n. 41), p. 285.

<sup>44</sup> FELIU CRUZ, Guillermo, *La abolición de la esclavitud en Chile*. (Santiago, 1973), especialmente capítulo VII.

profesión conocida, fueron compulsivamente depositadas -aparte de las encarceladas y desterradas- en «casa de honor» en virtud de Bandos y órdenes evacuadas por Intendentes, Gobernadores y Subdelegados de Concepción (1823), Puchacay (1831) o Lautaro (1841). También la esclavitud -las representaciones de suplicantes y declarantes no admiten duda alguna- de niños de ambos sexos arrancados a mujeres indigentes, arranchadas, ambulantes o cargadas de prole legítima e ilegítima en Serena (1812), Coelemu (1828) Santa Juana y Hualqui (1847) o Concepción (1850), cifras en todo desconocidas que se ensancharían con los contingentes de abandonados, vendidos o regalados, a la antigua usanza, por los propios progenitores<sup>45</sup>. A mayor abundamiento, anotemos que entre 1833 y 1849 -con lagunas documentales importantes, o simplemente sin datos para los años 1839-1841 y 1846-1847 -fueron embarcados, solamente por el puerto de Valparaíso,- insistimos en las cifras- más de 1.200 sirvientes, agregados, chicos, chiquititos y otras denominaciones hacia puertos chilenos y extranjeros<sup>46</sup>. Es menester anotar que en estas cifras en caso alguno están involucrados los embarques subrepticios de población, mal que siempre se presentó en muchos lugares de nuestro litoral y al que no fue posible ponerle dique por la infradotación del cuerpo de celadores de bahía y el abultado número de playas, surgideros y bahías por donde el tráfico podía materializarse sin ningún tipo de problemas.

El mayor galpón de comercialización de braceros presumiblemente, de acuerdo con las noticias que entrega Salazar<sup>47</sup>, y la información cruzada entre Intendentes, Gobernadores y Subdelegados, se encontraría en la frontera del Bío-Bío, lugar que ahora no absorbería a los cogidos en malocas y campeadas. Simplemente reuniría a quienes, quizás cuantos, fueron considerados rematados de la sociedad por su condición proletaria y rústica, y que entraron en la categoría de «pseudosemovientes» en virtud de los dictados -ajustados a derecho- de justicias y brazos

---

<sup>45</sup> Para todo SALAZAR (n. 41), pp. 286 y ss.; del mismo, *Ser niño «huacho» en la Historia de Chile, en Revista Proposiciones 19* (Santiago, 1990), p. 64, nota 28 y p. 65, nota 34, referidas a la esclavitud. Más sorpresas sobre comercio humano: en 1856, en Talca, Agustina Encina entregaba a la muchacha Ursula Contreras al extranjero Ignacio Lage con inmoral objeto; en 1859, en Quillota, la prusiana Agnes Keiser negociaba, corrompía y prostituía a muchachas inocentes; en 1862, en Tierra Amarilla, el rufián José Vilches conquistaba *mujeres para venderlas enseguida* y P. Carroza y A. Herrera, regentadores de prostíbulos, vendían *por dinero a sus propios hijos*. Para todo: José Antonio Bermúdez. Copia de sentencia. Talca, 28 de junio de 1856, en A.N. FMRREE, vol. 87; informe del Subdelegado de Quillota y C. Escobar al Intendente de Valparaíso. Quillota, 20 de abril de 1859, en A.N. FIV, vol. 115; Manuel Correa al Intendente de Atacama. Tierra Amarilla, 22 de noviembre de 1862, en A.N. FIA, vol. 170. En 1872 una tal Flora Moyano valiéndose de halagos y falsas promesas transportó periódicamente hacia el Callao *una multitud de pobres muchachas para prostituirlas y lucrar con ellas*, abandonándolas luego a su suerte. Telegrama de Echaurren al Ministro de Relaciones Exteriores. Valparaíso, 7 de octubre de 1872, en A.N. FMRREE, vol. 78.

<sup>46</sup> A.N. FIV, vols. 18, 37, 50 y 70.

<sup>47</sup> SALAZAR (n. 41), pp. 286 y ss.

de la administración pública. Muchos otros, sobre los cuales quizás nunca sabremos su verdadero destino, serán perseguidos por su errabundez, oficios no conocidos o simplemente por carecer de las papeletas en las que constaba el lugar donde ganaban los reales<sup>48</sup>.

En verdad, todo parece indicar que en el intento de pretender cortar de plano con la iteración de un cuadro crónico de hurtos y rapiña al mejor estilo dieciochesco, las autoridades crearon, ¿sin saberlo?, un mercado abierto de brazos baratos, coadyuvado indirectamente al trasplante de población, incluso hacia el exterior.

Para rematar todo, anotemos, a partir de noticias sueltas de diferentes frentes documentales, que el mal no se ocultaba y que en ocasiones se ventilaba públicamente. Por ejemplo, para el viajero francés G. Lafond De Lurcy, que visitó Chile en la década de los veinte, la servidumbre se componía de muchos esclavos blancos y negros...<sup>49</sup> Por ese entonces Richard Longeville, al visitar Talcahuano, constataba que la pobreza de los habitantes de los alrededores es tan grande, que muchos de ellos están siempre deseosos de vender sus hijos y aún se manifiestan gustosos de darlos (-¿esclavitud a la usanza?-). Niños y niñas, de ocho o diez años, se venden públicamente como esclavos, por tres o cuatro pesos. Aunque en Chile, es prohibida la esclavitud, el gobierno no toma ninguna medida para impedir este tráfico<sup>50</sup>; en 1834, el Gobernador Departamental de Rancagua ordenaba que los huérfanos de mendigos que no pudiesen procurarse el diario sustento debían ser destinados por

---

<sup>48</sup> Bando del Gobernador de Los Andes, José Tomás de la Fuente (1832), obligación tenencia de papeleta, en A.N. FGLA, vol.1; Nombramiento del Subdelegado Domingo del Canto y atribuciones (1847), reprimir la vagancia, en Ibid; Decreto de José Urqueta, Gobernador del Departamento de Vallenar (1835) en A.N. FIA, vol. 9, obligación de dar cuenta de la llegada de extraños; Bando del Intendente del Maule y Circular a Subdelegados de Linares, Loncomilla, Yervas Buenas y Longaví (1839), prevenciones contra desconocidos sospechosos, en A.N. FGLI, vol. 3; Bando del Gobernador de Rancagua (1834), reprimir vagancia, en A.N. FGOH, vol.5; Bando del Gobernador de Aconcagua (1830), negar alojamiento a extraños, en A.N. FGAC, vol. 9; Decreto de Manuel Andía y Varela, Gobernador de Aconcagua (1831), negar alojamiento a extraños, en Ibid; Bando del Intendente de Aconcagua (1847), perseguir vagancia, en Ibid; Bando del Gobernador Intendente de Coquimbo (1826), obligación de presentarse ante el juez de policía, en A.N. FICQ, vol. 10; Decreto del Intendente de Coquimbo (1848), en Ibid.; F. Castro al Subdelegado de Coquimbo. Serena 14 de noviembre de 1856, recomendando poner en práctica sistema de salvoconducto para erradicar a vagos y malentretidos, en A.N. FICQ, vol. 214; Ordenanza de policía de la Municipalidad de Curicó (1873), en A.N. FICU, vol. 21, persecución vagancia. Un caso interesante de retobamiento forzado de los «sin rostro»: en 1860, precedente de Concepción tocaba en Caldera el vapor *Maipú*, llevando a un contingente de individuos del bajo pueblo detenidos por vagancia y sospecha; su capitán «ofrecería» al intendente de Atacama seis o siete para servir como soldados en la guardia municipal. J. Williams Rebolledo al Intendente de Atacama. Caldera 7 de septiembre de 1860, en A.N. FIA, vol. 243.

<sup>49</sup> Citado por SALAZAR (n. 41), p. 291.

<sup>50</sup> LONGEVILLE VOWELL, Richard. *Campañas y cruceros en el Océano Pacífico* (reedición, Buenos Aires, 1968), p. 171 y s.



sus inmediatos jueces en casas de posibles<sup>51</sup>; en 1837, el Cónsul Británico acreditado en Concepción daba cuenta que las mujeres y niños indígenas apresados en la frontera eran ofrecidos en la región y vendidos al mejor postor, comercio que también se verificaba en territorios más centrales<sup>52</sup>; otros, como José Joaquín Pérez, al discutirse en las Cámaras las ventajas del sistema de pasaportes en 1849, no se arredaba en reconocer la existencia de un «tráfico peligroso» de chilenos hacia Perú y Bolivia, dando cuenta que alguna vez sus compatriotas fueron vendidos a razón de \$ 200 o \$ 250 para levantar regimientos en el Perú<sup>53</sup>; por último, crudamente, en la protocolización de una sociedad formada entre Ramón Amor y Diego Cuevas con el objeto de obtener beneficios en los placeres de California, se especificaba, amén de las cláusulas y obligaciones de rigor, que una vez terminada la expedición el muchacho que los acompañaba seguiría perteneciendo a Ramón Amor<sup>54</sup>. Es muy probable que muchas de estas situaciones se relacionaran, por derivación, con el tráfico a descubierto de chinitas y chinitos, todavía vigente hasta bien avanzado el diecinueve<sup>55</sup>. Lamentablemente todavía es poco lo que sabemos sobre los aspectos histórico-jurídicos de la servidumbre-esclavitud blanca e indígena.

#### IV. LA SALIDA FORZADA DE SIERVOS-ESCLAVOS Y LA REACCIÓN GUBERNAMENTAL DE 1844

Sobre el particular indicamos, sin ambages, que la «sensibilidad» de las autoridades chilenas frente a la mentada salida forzada de infantes y jóvenes hacia el Perú aparece como una nota discordante en el cuadro de secular inacción anteriormente esbozado. En buenas cuentas, las medidas, sobre las que ya volveremos, no perseguían terminar con un comercio de larga data, conocido y permitido; sólo accidentalmente atacaron el problema, y no precisamente por presentarse en tierra chilena piratas tomando a sangre y fuego.

<sup>51</sup> Bando de Eulogio Echaiz Vidal. Rancagua, 14 de junio de 1834, en A.N. FGOH, vol. 5; similares alcances encontramos en Bando labrado por el Intendente de Concepción en 1824, citado por SALAZAR (n. 41), p.281 y en Ordenanza de policía del Departamento de Serena para 1834, reproducida en SALAZAR (n. 45), p. 70.

<sup>52</sup> VILLALOBOS, Sergio, *Los próceres esclavistas*, en *La Epoca*. Santiago, 9 de agosto de 1994.

<sup>53</sup> *Cámara de Diputados*. Sesión Ordinaria del 27 de julio de 1849.

<sup>54</sup> Contrato de Compañía entre Ramón Amor y Diego Cuevas. Santiago, 28 de febrero de 1850 en A.N. FNSA, vol.216. Muchas dudas nos merece la condición de los peones indígenas que en California sirvieron a empresarios chilenos. LOPEZ URRUTIA, Carlos, *Episodios Chilenos en California* (Valparaíso, 1975), p.67, constata su presencia en los placeres, citando a T. Johnson. Nosotros al revisar la documentación relacionada con pasavantes topamos con una partida de 4 indígenas «acompañantes» de C. Rapsillón. A.N. FIV, vol. 70.

<sup>55</sup> VILLALOBOS, Sergio *Tres siglos y medio de vida fronteriza*, en VILLALOBOS, Sergio, ALDUNATE, Carlos, ZAPATER, Horacio, MENDEZ, Luz María y BASCUÑAN, Carlos, *Relaciones fronterizas en la Araucanía* (Santiago, 1982), p. 30; VILLALOBOS, Sergio, *La vida fronteriza en Chile* (Madrid, 1992), p. 339 y ss.; Del mismo, *Vida fronteriza en la Araucanía* (Santiago, 1995), p. 105 y s.

Luego de darle vueltas al asunto, resulta difícil aceptar que recién después de dos, tres, cuatro o más años aparezca una solitaria voz denunciando, y desde el Rimac, el arribo de cargamentos de siervos-esclavos. Extraño que en la documentación oficial -Interior, Relaciones Exteriores, Intendencias, Gobernaciones, Judiciales- no aparezca brizna de información sobre las acciones de naves «chileneras» en Valparaíso, Talcahuano, Valdivia y Chiloé<sup>56</sup>. Sobre la política seguida en esta emergencia -noticiada a los Intendentes muchos días después de haberse conocido-, tiene mucho sentido postular que la parca documentación agitada entre Lima y Santiago se ocupó esencialmente del problema de los enganches subrepticios que violaban precisas órdenes que databan de abril o mayo de 1842 -no rigurosamente observadas en 1844- y que en lo concreto prohibían el enganchamiento, de todo tipo, hacia Perú y Bolivia<sup>57</sup>; el primero enfrentando, en su radio central y septentrional, una larga y cruenta guerra civil, inaugurada en 1842 y de resultados todavía inciertos dos años más tarde. Por lo mismo, es que se intentó colocar «candado» a los principales puertos del país, política que en Valparaíso daría algunos resultados positivos, considerando que entre mayo de 1842 y febrero de 1843 no sería protocolizada ninguna contrata de peones y tampoco se registrarían salidas de grupos de trabajadores con pasaporte refrendados por el Gobernador local hacia el escenario en conflicto<sup>58</sup>. Igualmente, el drenaje de sirvientes con pasaporte cayó abruptamente; apenas medio centenar en esos dos años, con mayores pulsaciones en 1843<sup>59</sup>. Es ilustrativo consignar, lo que le da mucha fuerza a esta interpretación, que entre abril de 1842 y octubre de 1843 se organizaron y salieron desde Valparaíso seis expediciones con 118 peones hacia Cobija e Iquique<sup>60</sup> -bas-

<sup>56</sup> Sólo sabemos que por una disposición evacuada el 20 de octubre de 1842, el Gobierno condenó como acto pirático el tráfico de esclavos negros. M. García al Ministro de Marina, recordándole esa disposición. Santiago, 5 de mayo de 1863, en A.N. FMRREE, vol. 96.

<sup>57</sup> Gobierno Militar de Valparaíso. Roberto Simpson al Ministro de Relaciones Exteriores. Valparaíso, 10 de mayo de 1842, en A.N. FMRREE, vol. 33. En el documento también se consignan los problemas prácticos de las medidas arbitradas. El más importante, como siempre, era la dificultad en impedir *enganches clandestinos cuando diariamente salen buques para las costas del Perú y (-porque) los enganchados son hombres de buena fe y los enganchadores astutos y perspicaces*. En fecha 7 de enero, Simpson informaba que pondría todo su celo para impedir en Valparaíso *el enganchamiento de chilenos o extranjeros con el objeto de servir en las filas del ejército peruano*. Simpson al Ministro de Relaciones Exteriores. Valparaíso, 18 de enero de 1842, en *Ibid*; también A.N. FIV, vol. 47. En octubre de 1843, en Circular dirigida a los Intendentes, Irrarázabal informaba de medidas precautorias arbitradas por las autoridades peruanas que enfrentaban la guerra civil, dando cuenta que el puerto de Arica y costa adyacente había sido ocupada por los disidentes. R. Luis Irrarázabal al Intendente de Chiloé. Santiago, 31 de octubre de 1843, en A.N. FICH, vol. 9.

<sup>58</sup> Hemos visto A.N. FNV y A.N. FIV, vols. 37 y 50.

<sup>59</sup> *Ibid*.

<sup>60</sup> Contratos de enganche y salidas con pasaporte hacia Cobija (febrero-octubre de 1843): Zenen Urbistondo con 34 peones, algunos con sus mujeres; Carlos Barroilhet con 7 peones, una criada y

tante alejadas del lugar en conflicto-, contra doce partidas con 405 hombres para los años 1844-1845<sup>61</sup>. En buenas cuentas, todo parece indicar que los desvelos del Encargado de Negocios destacado en Lima y del Titular de Relaciones Exteriores, a más de ocuparse de la extracción clandestina de población esclava, perseguía evitar tribulaciones a los chilenos que se dirigían al Perú, cuyas luchas intestinas resentirían, una vez más, las relaciones bilaterales y la salud de los nuestros. Las causas: enrolamiento compulsivo, vejaciones, muertes, persecuciones, largas cuarentenas sin juicio, atropellos al Cónsul acreditado en Arica y otras lindezas<sup>62</sup>.

En verdad, lo que muestra a las claras cual era realmente el problema que se enfrentaba, a los pocos meses de presentarse la cuestión de la poco publicitada «esclavatura», el Ministerio de Relaciones Exteriores autorizaba la repatriación de los chilenos «útiles y sus familias» en naves de la carrera, se enviaba la Janequeo al Callao y se pensaba seriamente en comisionar a toda la escuadra hacia aguas

su hija; Tomas Grin con 25 peones; N.N. con 26 peones, todo en A.N. FIV, vol. 37; Contratos de enganche y salidas con pasaporte hacia Iquique (mayo de 1842 y abril de 1843): Agustín La Motte y Cía. con 14 peones; Agustín La Motte y Cía. con 12 peones, todo en A.N. FNV, vols. 62 y 65.

<sup>61</sup> Contratos de enganche y salidas con pasaporte (marzo de 1844 a diciembre de 1845): Zenen Urbistondo con 32 peones, en A.N.FIV, vol. 50; Myers, Bland y Cía. con 42 peones en A.N. FNV., vol. 70 y A.N. FIV, vol. 50; Myers, Bland y Cía. con 30 peones, en A.N. FNV., vol. 67 y A.N. FIV, vol. 50; Hermógenes Urbistondo con 6 peones, en A.N. FIV, vol. 50; Myers, Bland y Cía. con 45 peones, en A.N. FNV., vol. 66 y A.N. FIV, vol. 50; Myers, Bland y Cía. con 50 peones, en A.N. FIV, vol. 50; Myers, Bland y Cía. con 30 peones, en A.N. FNV, vol 70; Domingo Irasotegui con 49 peones, en A.N. FIV, vol. 50; Nylors, Boardman, Oxley y Cía. con 16 peones, en A.N. FNV, vol. 70; Myers, Bland y Cía. con 21 peones, en A.N. FNV, vol. 71 y A.N. FIV, vol 50; Myers, Bland y Cía. con 52 peones, en A.N. FNV, vol. 66 y A.N. FIV, vol. 50; Myers, Bland y Cía. con 32 peones, en A.N. FIV, vol. 50.

<sup>62</sup> Todo ello y más, aunque sin muchos detalles, en Copiador de Correspondencia . A.N. FMRREE, vol. 56. Entre 1841 y 1845 las penurias de los chilenos copan toda la información. Nada sobre chancacas, trigos o cueros y muy poco sobre estrechamiento de relaciones políticas o comerciales con otras naciones. Es conveniente reproducir aquí que en el cuarenta y uno, el Ministro chileno Lavalle mostraba su *convencimiento de la ineficacia de un proceder moderado y político* (-y concluía)... *para no ser en lo sucesivo juguete de manejos dobles y arteros* (-se refiere a la conducta de Ministros de Estado, prefectos y jefes de los cuerpos en que eran reclutados los chilenos-) *me permito indicar a V.S. que hemos de abandonar nuestras relaciones o las hemos de sostener con la entereza y vigor que nos da derecho indisputable nuestra justicia y la desatención y desprecio con que hasta ahora se ha correspondido a nuestra moderación y cortesía*. Por otra parte, la situación observada por el Encargado de Negocios Manuel Camilo Vial no difería mayor cosa, dando cuenta que *los vejámenes y escandalosos abusos que se cometían cada día con los chilenos, han llegado al último término...; puedo asegurar a V.S. (-el Ministerio de Relaciones Exteriores-) sin riesgo a equivocarme que los chilenos no han tenido protección de ningún género, especialmente los de la clase inferior; que las vejaciones y abusos han llegado (-al escándalo-); que desde el Jefe Supremo hasta el último subalterno tienen una odiosa prevención contra los chilenos; que se creen autorizados para todo...* La documentación, aparece reproducida en CALDERON COUSIÑO, Adolfo, *La cuestión chileno-peruana* (Santiago, 1919), p. 57 y 63.

peruanas<sup>63</sup>. En el cuarenta y cuatro las autoridades observaron con horror el bárbaro procedimiento de los capitanes de buques mercantes en la conducción al Perú de niños y niñas...<sup>64</sup> y demandaron a los Intendentes de Provincia la dictación de providencias para impedir el ilícito e inhumano tráfico que se (-denunció-) al Gobierno, dirigido a la servidumbre y aun a la esclavitud de personas muy distantes de la edad en que puedan pactar por sí mismas<sup>65</sup>. Después nunca más se habló en las esferas oficiales del envío de población forzada hacia esa nación. Sin embargo, entre 1845 y 1849, y antes también, muchos niños, jóvenes y adultos serían expatriados «con pasaporte en regla» hacia Cobija, Lambayeque, Callao, Arica y otros puntos en calidad de sirvientes, criados, agregados y dependientes<sup>66</sup>. La «posesión» sobre los mismos, era legal; su salida también lo fue.

Tres décadas más tarde, buena parte de los 30.000 peones contratados por Meiggs para los trabajos ferrocarrileros peruanos serían compulsivamente obligados a proseguir, bajo durísimas condiciones en las faenas, a pesar de haber fenecido las contrataciones o «los arrendamientos de servicios»<sup>67</sup>. Otros, los más, contratados verbalmente, conocerían de cerca persecuciones y vejámenes al intentar abandonar las tareas carrillanas y más de alguno representaría a las autoridades chilenas que el ingeniero americano -al que nuestra historiografía ha tratado con mucha indulgencia-, y sus ayudantes, con el auxilio de una despiadada represión judicial, los trataba como verdaderos esclavos<sup>68</sup>. Por último, llama la atención que el grueso de los chilenos fallecidos en Iquique entre 1876 y 1879 -lamentablemente no tenemos información para otros puntos- eran indígenas y pardos, y sus oficios los de jornaleros, sirvientes y domésticos de ambos sexos, cargadores y picapedreros<sup>69</sup>. ¿El tráfico no había terminado, o se presentó la extraña curiosidad histórica de que la mortalidad sólo afectaba a indígenas, peruanos y bolivianos chilenizados, en un territorio en que la población «mapochina» era predominante?<sup>70</sup>.

<sup>63</sup> El Ministro de Relaciones Exteriores al Encargado de Negocios de Chile en el Perú. Santiago, 17 de junio y 6 de agosto de 1844 y 12 de marzo de 1845, en A.N. FMRREE, vol. 56.

<sup>64</sup> El Ministro de Relaciones Exteriores al Encargado de Negocios de Chile en el Perú. Santiago, 16 de julio de 1844, en A.N. FMRREE, vol. 56.

<sup>65</sup> Circular de R.L. Irarrázabal a los Intendentes. Santiago, 17 de julio de 1844, en A.N. FICH, vol. 19.

<sup>66</sup> A.N. FIV, vols. 50 y 70.

<sup>67</sup> HARRIS (n. 1). Representación de trabajadores de la línea Arequipa-Puno al Encargado de la Legación de Chile en el Perú. Arequipa, 14 de diciembre de 1871, en A.N. FMRREE, vol. 78.

<sup>68</sup> *Ibid.*

<sup>69</sup> Informes del Inspector de los Registros de Estado Civil sobre chilenos fallecidos en el hospital de Iquique, en Libro del Inspector de los Registros del Estado Civil de la capital de la provincia de Iquique. Museo Naval y Marítimo de Valparaíso, volumen sin catalogar.

<sup>70</sup> Unos 8.000 hacia 1872 y más de 12.000 en toda la provincia en 1874. Demetrio Figueroa al Ministro de Relaciones Exteriores. Iquique, 28 de mayo de 1872, en MMRREE (1872), p.342

## V. LAS SALIDAS FORZADAS: EL CONTRABANDO DE HOMBRES Y SU CONTEXTO

También preocupó a la autoridad política, en el marco de las emigraciones forzadas o realizadas engañosamente, la intermitente leva de connacionales patrocinada por asilados y enganchadores bolivianos, peruanos, ecuatorianos y argentinos, quienes utilizaron nuestro suelo como coto de caza con la única intención de practicar operaciones bélicas desestabilizadoras en sus respectivos territorios. En rigor, con «el contrabando de hombres», como se denominó al problema, no sólo estaba en juego la salud de súbditos que terminaban muertos o destituidos de todo en otros pagos al dar por tierra la calaverada en la que participaban. Mucho más que eso, especialmente para una nación que hubo de enfrentar innumerables problemas por guerras, deslindes territoriales, cuentas impagas, reparaciones o cancelaciones de cartas patente consulares, y que aparecía ante las cancillerías sudamericanas autoinvestida de la calidad de árbitro, arbitrador y amigable componedor.

De allí entonces, la preocupación de los mandatarios y brazos de la administración pública por refrenar eventuales perjuicios a los gobernados y a las siempre resbaladizas relaciones multilaterales, o lo que es lo mismo, atacar prácticas que abiertamente infringían el derecho de asilo y que ponían en duda la neutralidad del país en las discordias civiles de otras naciones.

Por la misma naturaleza de estas conductas reñidas con el ordenamiento jurídico vigente, sólo disponemos de escuetas relaciones sobre las tareas desplegadas por los promotores de estas maquinaciones, ignorando las condiciones de los enganches y cifras siquiera aproximadas del total de los que fueron expatriados por esta vía<sup>71</sup>. La parca documentación tampoco permite concluir definitivamente si la balanza se inclinó a favor de los que fueron escandalosamente engañados. Lo que sí sabemos con seguridad, es que estas maquinaciones se manifestaron, con sendas intermitencias, entre 1842 y 1874, desarrollándose principalmente en Valparaíso, como también en Concepción, Talcahuano, Lota y Coronel y algunos puntos del septentrión. Y si hablamos de artilugios para captar mañosamente contingentes, mencionemos que en 1852, desde Valparaíso, se levaban hombres para la publicitada expedición del general Flores al Ecuador bajo el velo de transportarlos hacia California<sup>72</sup>; otros testimo-

y David McIver, Cónsul de Chile en Iquique, al Ministro de Relaciones Exteriores, Iquique, 30 de abril de 1874, en MMRREE (1874), p. 833.

<sup>71</sup> Sólo estamos en condiciones de señalar, en el marco de la preparación de la expedición de Flores al Ecuador, que en marzo de 1852 -según J.V. Lastarria, de acuerdo a una relación de Arteaga y una carta de C. Vicuña- unos 500 chilenos ya habían sido enganchados. *Diario de José Victorino Lastarria, en Revista Chilena X* (Santiago, 1918), p. 533. Sobre César Vicuña sabemos que en 1847 residía en Quito por cobros mercantiles de la Casa Peña de Valparaíso y que en 1852 era acusado de colectar hombres y despachar buques hacia el Ecuador. F. Márquez de la Plata al Ministro de Relaciones Exteriores, Guayaquil, 28 de febrero de 1847, en A.N.FMRREE, vol. 63 y A. Varas al Intendente de Valparaíso, Valparaíso, 9 de marzo de 1852, en A.N. FIV, vol. 82; para Flores: MRREE, AGH, vol. 8.

<sup>72</sup> A. Varas al Intendente de Valparaíso, Santiago, 7 de abril de 1852, en A.V. FIV, vol. 82.; La

nios referirán el enganchamiento de chilenos intimidados y engañados<sup>73</sup>. Muchos años más tarde, el Encargado de Negocios de Bolivia en Chile hacía saber a nuestras autoridades, de acuerdo a informes propalados en Cobija y otros puntos del litoral, que agitadores utilizaban el nombre del excelentísimo Gobierno de Chile para sorprender y engañar a incautos haciéndoles (-ver-) que cuentan con su comprensión.<sup>74</sup>

Otras noticias menos consistentes, pero igualmente esclarecedoras respecto de la reiteración de un problema de larga duración -pero sin poder saber si las levas eran voluntarias, engañosas o forzadas-, explicitan que en 1842 Francisco Morazán enganchaba un batallón de chilenos hacia Centroamérica<sup>75</sup>; en enero del cuarenta y cuatro, partían otros para servir en el Gobierno Directorial peruano que enfrentaba una guerra civil<sup>76</sup>; en 1848, J. Rodríguez cruzaba la mampostería andina para expedicionar sobre la provincia de Mendoza<sup>77</sup>; en el cincuenta y dos, la fragata norteamericana Lions transportaría a muchos mapochinos reclutados para servir en la aventura del general Flores al país del Guayas<sup>78</sup>; en el cincuenta y seis, se hacían enganches en Valparaíso con el propósito de expedicionar sobre el gobierno peruano de turno<sup>79</sup>, aconteciendo lo mismo en Concepción<sup>80</sup>,

---

contundente posición oficial del gobierno chileno frente a la aventura de Flores, en A.N. FMMRREE, vol. 19.

<sup>73</sup> A. Varas al Encargado de Negocios de Ecuador. Santiago, 23 de septiembre de 1852, en CRUCHAGA (n. 8), p. 296; antes, en 1844, Irrarázabal se refería a eventuales engañados que serían convencidos para participar en trabajos agrícolas o mineros, pero que luego serían obligados a participar en luchas intestinas. R. Irrarázabal al Intendente de Valparaíso. Santiago, 8 de enero de 1844, en CRUCHAGA (n. 8), p. 176; Simpson al M. de RREE. (1842), en A.N. FIV, vol. 47; también, Circular del Ministro de Relaciones Exteriores a los Intendentes. Santiago, 27 de mayo de 1856, en A.N. FIV, vol. 94, advirtiendo que agentes inescrupulosos colectan gentes para fines muy diversos a los trabajos agrícolas o industriales.

<sup>74</sup> Adolfo Ibáñez al Intendente de Valparaíso. Santiago, 23 de julio de 1872, en A.N. FIV, vol. 263.

<sup>75</sup> HERNANDEZ, Roberto, *El roto chileno* (Valparaíso, 1929), p. 43.

<sup>76</sup> El Ministro de Relaciones Exteriores al Intendente de Valparaíso. Santiago, 8 de enero de 1844, en CRUCHAGA (n. 8), p. 176.

<sup>77</sup> HERNANDEZ (n. 75), p. 26.

<sup>78</sup> El Ministro de Relaciones Exteriores al Intendente de Valparaíso. Valparaíso, 9 de marzo de 1852, en A.N. FIV, vol. 82.

<sup>79</sup> El Ministro de Relaciones al Encargado de Negocios de Perú en Chile. Santiago, 2 de junio de 1856, en CRUCHAGA (n. 8), p. 408.

<sup>80</sup> Julián Riesco al Ministro de Relaciones Exteriores acusando recibo de nota remitida por el Intendente de Concepción. Valparaíso, 19 de julio de 1856, en A.N. FMMRREE, vol. 70.

Talcahuano<sup>81</sup>, Lota y Coronel<sup>82</sup>, e incluso en puntos más meridionales<sup>83</sup>; al año siguiente, las mismas acciones verificábanse en Caldera y Copiapó para, nuevamente, participar en una revolución peruana<sup>84</sup>; en el setenta y dos, otros grupos eran embarcados en el vapor Paquete de los Vilos para participar en el derrocamiento de las autoridades bolivianas<sup>85</sup>; en el setenta y cuatro, más contingentes, seguramente extraídos desde Talcahuano, Quintero y Caldera, eran trasladados en el vapor Talismán hacia costas peruanas, participando posteriormente en acciones violentas<sup>86</sup>; por último, lo que daría margen a una amplia investigación ocular, en el setenta y cuatro un gran número de personas serían embarcadas en Quintero, entre las que se contaba Piérola, al parecer para tomarse por las armas el control del gobierno peruano.<sup>87</sup>

---

<sup>81</sup> El Ministro de Relaciones Exteriores al Intendente de Concepción. Santiago, 7 de junio de 1856, en CRUCHAGA (n. 8), p. 409.

<sup>82</sup> El Ministro de Relaciones Exteriores al Intendente de Concepción. Santiago, 11 de julio de 1856, en CRUCHAGA (n. 8), p. 422; Sumario para averiguar el enganche de hombres que clandestinamente se ha averiguado que quieren expedicionar sobre el Perú (1856), en MRREE, AGH, vol. 17 (a).

<sup>83</sup> El Ministro de Relaciones Exteriores al Encargado de Negocios del Perú en Chile. Santiago, 2 de julio de 1856, en CRUCHAGA (n. 8), p. 420.

<sup>84</sup> El Ministro de Relaciones Exteriores al Intendente de Atacama. Santiago, 26 de diciembre de 1857, en CRUCHAGA (n. 8), p. 454. La denuncia es del Ministro residente del Perú en Chile.

<sup>85</sup> Francisco Echaurren al Ministro de Relaciones Exteriores. Valparaíso, 6 de agosto de 1872, en A.N. FMRREE, vol. 78. La denuncia es del Viceprefecto de Cobija. Las diligencias practicadas no permitieron descubrir si los pasajeros habían sido enganchados con ese objeto. En contra, QUEREJAZU CALVO, Roberto, *La Guerra del Pacífico* (La Paz, 1983), p. 28, afirmando que el General Quintín Quevedo organizó una gran expedición *que fue posible gracias a la colaboración material de capitalistas chilenos, como Nicomedes Ossa y el apoyo moral del Presidente de la República, don Federico Errázuriz, el Canciller Ibáñez, y el Intendente de Valparaíso* (sic). Más informaciones por asunto *Paquete de los Vilos*, en A.N. FIV, vol. 263 y 269; también *La Patria*. Valparaíso, 15 de agosto de 1872. En un contexto general, y para aclarar y rectificar juicios aventurados, mencionemos que antes, en 1871, una autoridad destacada en Valparaíso ordenaba el desembarco de una gran partida de hombres del vapor *Tomé*, y su comparecencia ante el juez del crimen por sospechas de estar involucrados en un virtual «golpe de mano» en las costas bolivianas; el promotor de esa calaverada también fue Quintín Quevedo. F. Echaurren al Ministro de Relaciones Exteriores. Valparaíso, 17 de noviembre de 1871, en A.N. FMRREE, vol. 78; también A.N. FIV, vol. 269.

<sup>86</sup> Adolfo Ibáñez al Intendente de Valparaíso. Santiago, 16 de noviembre de 1874, en A.N. FIV, vol. 317. La denuncia es del Plenipotenciario de Perú en Chile.

<sup>87</sup> Francisco Echaurren al Ministro de Relaciones Exteriores transmitiendo informes del Subdelegado y ayudante de policía de Quintero. Valparaíso, 17 de octubre de 1874, en A.N. FIV, vol. 269. Otros datos, más generales, en oficio de Adolfo Ibáñez al Intendente de Valparaíso. Santiago, 16 de octubre de 1874, en A.N. FIV, vol. 317.

## VI. EL CONTRABANDO DE HOMBRES Y LA REACCIÓN GUBERNAMENTAL

En todas las emergencias, referidas anteriormente, las políticas tendientes a desbaratar reales o aparentes maquinaciones se vieron entrabadas por el natural sigilo en que actuaban asilados, agentes y enganchadores; el abultado número de accidentes geográficos en donde se carecía de toda vigilancia; la práctica de abandonar puerto con despachos y papeles falsos; las declaraciones torcidas de capitanes y armadores en el sentido de que el destino de la travesía eran puertos intermedios o del norte cuando en realidad ponían proa hacia Guayaquil, Callao, Lambayeque, Antofagasta, Cobija o Arica; por último, el no cumplimiento de algunas órdenes relacionadas en todo con policía marítima y sobre las que ya hablaremos en la sección que sigue.

Sobre las medidas arbitradas en Caldera, Coquimbo, Los Andes, Valparaíso, Concepción, Talcahuano, Lota y Coronel, las más importantes consistieron en estrechar la vigilancia sobre los sudamericanos asilados, dictándose expresas órdenes en el sentido de desbaratar rápidamente sus miras<sup>88</sup>, notificarle a los presuntos enganchadores que sus torcidas acciones equivalían a una abierta infracción a la neutralidad chilena en las pugnas domésticas de otras naciones, inquirir celosamente los móviles que animaban las «partidas», haciéndoles ver a los enganchados lo ilusorio de las ventajas ofrecidas, practicar visitas oculares a las naves sospechosas de transportar mercenarios y pertrechos<sup>89</sup>, ordenar que naves de la escuadra impidiesen la salida de navíos en los que se transportaban aquel tipo de «cargamentos», con instrucciones de obligarlos a regresar al puerto de

<sup>88</sup> Documentación en HARRIS (n. 2), addenda primera, pp. 156-160.

<sup>89</sup> El Ministro de Relaciones Exteriores a los Intendentes de Atacama, Coquimbo, Valparaíso y Concepción. Santiago, 30 de julio de 1854, en CRUCHAGA (n. 8), p. 356, relacionada con denuncias de enganchamientos y transportes de armas al Perú; El Ministro de Relaciones Exteriores al Intendente de Valparaíso. Santiago, 30 julio de 1854, en A.N. FIV, vol. 82, ordenando que *se vigile especialmente los buques que se despache (-y-) se reconozca si llevan armas o gente*; El Ministro de Relaciones Exteriores al Intendente de Concepción. Santiago, 11 de julio de 1856, en Cruchaga (n. 8), p. 422, ordenando la inspección de la barca chilena *Patricio Lynch* y visitas de rigor a todas las naves en que *haya motivo de presumir que se dirijan al Perú o que pertenezcan a la expedición proyectada o conduzcan algo relativo a ella...*; Noticias sobre detención de tripulación del vapor norteamericano *Polynesian*, acusados de contrabandos de hombres y armas hacia puertos peruanos. John Biglen al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago 25 de enero de 1859, en A.N. FMRREE, vol. 100; Francisco Echaurren al Ministro de Relaciones Exteriores. Valparaíso, 6 de agosto de 1872, en A.N. FMRREE, vol. 78, informando de visita inspectiva del Gobernador marítimo al Vapor *Paquete de los Vilos*, ante denuncias de enganches clandestinos hacia Bolivia; lo mismo en A.N. FIV, vol. 269, oficio del 27 de julio de 1872; Francisco Echaurren al Ministro de Relaciones Exteriores. Valparaíso, 17 de agosto de 1872, en A.N. FIV, vol. 269, informando, entre otras cosas, la detención y registro del vapor *Tomé* por sospechas de enganchar contingentes hacia Bolivia. Más información desperdigadamente en HARRIS (n. 2), addenda primera, pp. 156-160.



donde habían salido intempestivamente<sup>90</sup>. Finalmente, aunque esto fue excepcional, impedir, sin más, la salida de contingentes hacia puertos bolivianos y peruanos o territorios argentinos en aquellos momentos en que se libraban cruentas luchas intestinas<sup>91</sup>.

Para terminar, anotemos que al comenzar los años setenta existió una especial preocupación por impedir la verificación de este tipo de expediciones, temiendo algunas veces que estos problemas darían pábulo para que las autoridades de Bolivia o el Perú tomaran represalias contra la población chilena residente<sup>92</sup>. Con todo, a pesar de los desvelos de nuestras autoridades, en varias ocasiones torciéronse los hechos apareciendo el Gobierno chileno como promotor de las filibusterías<sup>93</sup>. Lamentablemente el carrusel de revoluciones en Perú y Bolivia siempre arrojaba naufragos políticos en suelo chileno. Fue este uno de los principalísimos motivos de fricción y recelos que permanentemente se reeditaron luego de Yungay.

## VII. LA SALIDA DE MARINEROS Y PEONES

En este apartado, también referido a problemas, habría que destacar la puesta en práctica, vigorosamente desde los cincuenta, de un conjunto de arbitrios que perseguían entrabar la sangría de la gente de mar -no todos versados precisamente en los oficios náuticos- la que permanentemente era abandonada por capitanes, agentes o armadores de mercantes, sea para evitar incurrir en gastos relacionados con la repatriación, sea por la preferencia de los patrones de buques por las tripulaciones que se contrataban por el viaje en redondo; en fin, por la posibilidad de enganchar marinería por salarios más bajos o para evitar el pago de ajustes cuando el zarpe

---

<sup>90</sup> El Ministro de Relaciones Exteriores al Intendente de Concepción. Santiago, 2 de julio de 1856, en CRUCHAGA (n. 8), p. 420, relacionada con enganches de asilados peruanos en Talcahuano, Lota y otros puntos de esa jurisdicción, poniendo a disposición el bergantín *Ancud para impedir la salida de buques o para hacer efectivas sus órdenes y si alguno las burlare para que la hagan volver al punto de su procedencia o a otro más cercano...*; El Ministro de Relaciones Exteriores al Intendente de Valparaíso. Santiago, 11 de julio de 1856, en CRUCHAGA (n. 8), p. 421; El Ministro de Relaciones Exteriores al Intendente de Concepción. Santiago, 11 de julio de 1856, en CRUCHAGA (n. 8), p. 422; J. Araya al Juez de Letras de Concepción comunicando oficio del Intendente de Concepción sobre detención de vapor *Polynesian* y barca *Patricio Lynch*. Concepción, 16 de julio de 1856, en MRREE, AGH, vol. 17 (a).

<sup>91</sup> Roberto Simpson al Ministro de Relaciones Exteriores. Valparaíso, 18 de enero y 10 de mayo de 1842, en A.N. FMRREE, vol. 33; en el norte, en 1842, el Intendente de Coquimbo intentó desbaratar una tentativa de expedicionarios hacia la otra banda, pero los emigrados salieron *a escondidas, sin pasaporte y extraviando caminos*. J. Melgarejo al Ministro de Relaciones Exteriores. Serena, 18 de abril de 1842, en A.N. FMI, vol. 146; El Ministro de Relaciones Exteriores al Intendente de Valparaíso. Santiago, 8 de enero de 1844, en CRUCHAGA (n. 8), p. 176, relacionada con leva de 200 hombres al Perú.

<sup>92</sup> Esto se desprende de oficio de Ibáñez al Intendente de Valparaíso. Santiago, 19 de agosto de 1872, en A.N. FIV, vol. 263.

<sup>93</sup> Lo mismo que nota 5.

se difería por falta de carga, situaciones todas que indefectiblemente se traducían en ser «echados a la calle», como reiterativamente aparece en la documentación<sup>94</sup>. Adelantar cifras sobre el número de potenciales marineros expuestos a sufrir este tipo de contingencias resulta difícil. Probablemente fueron miles, de ser fundadas las estimaciones de Manuel Blanco Encalada, quien calculaba, para 1851, que a lo menos un 25% de los equipajes de la mayor parte de los buques que surcan el Pacífico eran chilenos<sup>95</sup>.

Las prevenciones, que ya analizaremos en detalle, también perseguían refrenar la expatriación de individuos formados en la marina de guerra nacional, los que ante la posibilidad de mejores salarios o la acción de enganchadores o «cantamañanas invisibles» desertaban o se negaban a renovar las respectivas contrata de mar, pasando a servir muchos en la marina mercante nacional o de otras

---

<sup>94</sup> Noticias sobre abandono de marinería en puertos americanos y europeos: MMM (1851), p. 769; MMRREE (1851), p. 671; El Plenipotenciario de Chile en Francia al Ministro de Marina. París, 11 agosto de 1851 y 14 de abril de 1852, en A.N. FMM, vol. 130; MMRREE (1852), p. 37; MMM (1853), p. 431; Pedro Nolasco al Comandante General de Marina. Santiago, 24 de abril de 1855, en A.N. FMRREE, vol. 96; Manuel García al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 13 de enero de 1858, en *Ibid*; Manuel García al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 18 de enero de 1860, en *Ibid*; Exposición preliminar de Decreto promulgado por Montt sobre formalidades en el enganche de marinería. Santiago, 9 de enero de 1860, en A.N.FICQ, vol. 391; Antonio Varas al Ministro de Marina comunicándole oficio del Cónsul de Chile en Londres. Santiago, 16 de mayo de 1860, en A.N. FMM, vol. 22; Antonio Varas al Ministro de Marina comunicándole oficio del Cónsul de Chile en Londres. Santiago, 9 de abril de 1861, en A.N. FMM, vol.22, documento reproducido ahora íntegramente en HARRIS, Gilberto. *Una fuente para la historia de la marina mercante chilena, con introducción y notas, en Revista Notas Históricas y Geográficas* 3. Facultad de Humanidades. Universidad de Playa Ancha (Valparaíso, 1992), pp.153-166. Manuel García al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 11 abril de 1861, en A.N.FMRREE, vol.96; Manuel García al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 28 de abril de 1864, en A.N. FMRREE, vol.96; A. Errázuriz al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 28 de abril de 1864, en A.N. FMRREE, vol.96; Miguel Luis Amunátegui al Ministro de Marina comunicándole oficio del Encargado de Negocios de Chile en el Perú. Santiago, 24 de diciembre de 1869, en A.N. FMM, vol.220; José Ramón Lira al Ministro de Relaciones Exteriores, comunicándole oficio del Plenipotenciario de Chile en el Perú. Santiago, 2 de diciembre de 1879, en A.N. FMRREE, vol.84; W. Higgins al Ministro de Relaciones Exteriores. Guayaquil, 2 de octubre de 1874, en A.N. FMM, vol.285; el problema todavía se manifestaba al comenzar esta centuria, según fluye de nota de nuestro representante en Río de Janeiro: *...a la llegada del buque son echados a la calle sin más nada*. Samuel Gracie al Ministro de Relaciones Exteriores. Memoria Consular de 1907, en *Informes Comerciales Consulares* 21 (Santiago, 1909), p.11.

<sup>95</sup> Circular de la Comandancia General de Marina. Valparaíso, 6 de mayo de 1851, en A.N. FMRREE, vol. 70. De los despachos consulares se desprende que se enganchaban en naves de bandera española, y también en inglesas y norteamericanas cuando tenían algún rudimento del idioma. El Cónsul de Chile en Barcelona al Ministro de Relaciones Exteriores. Barcelona, 31 de diciembre de 1843, en MRREE, AGH, vol. 4; Antonio Varas al Ministro de Marina, transmitiendo oficio del Cónsul de Chile en Londres. Santiago, 9 de abril de 1861, en A.N. FMM, vol. 22.

banderas<sup>96</sup>, incluso en la armada boliviana y peruana<sup>97</sup>.

Las preocupaciones estatales, al complicado cuadro hasta aquí trazado, se hicieron extensivas, por la reedición de innumerables problemas, al transporte de mano de obra y a los sistemas de enganchamiento practicados por capitalistas, casas comerciales con asiento en Valparaíso, casas de trato, corredores marítimos y oscuros agentes, que colectaban brazos clandestinamente para tareas muy diversas a las de mar, agricultura, industria, minería y obras públicas<sup>98</sup>; contingentes todos -marineros, peones y carrilanos- que eran enganchados sin formalidades en todo lo que dice relación con la duración de los trabajos, salarios y fianzas que garantizaran, al menos en teoría, su posterior repatriación<sup>99</sup>.

<sup>96</sup> MMGYM (1844), p.320, indicándose que *andan dispersos en las marinas extranjeras*; Informe del Comandante General de Marina. Santiago, 28 de mayo de 1844, en *Ibid*, manifestando que *las Repúblicas del norte nos arrebatan muchos marineros pagándoles mejor sueldo*; MMGYM (1847), p. 99; Antonio Varas al Comandante General de Marina. Santiago, 21 octubre de 1850, en CRUCHAGA (n. 8), p.247, haciendo notar el *enganchamiento demasiado frecuente de marineros chilenos en la tripulación de buques extranjeros*; Antonio Varas al Ministerio de Marina, comunicando nota del Cónsul de Chile en Londres. Santiago, 16 de mayo de 1860, en A.N. FMM, vol.22.

<sup>97</sup> Informe del Comandante General de Marina. Santiago, 28 de mayo de 1844, en MMGYM (1844), p. 335, indicando eufónicamente que *las repúblicas del norte nos arrebatan muchos marineros*; también sabemos de chilenos, dedicados a la pesca, el tráfico de lanchas y ocupaciones análogas, que fueron enrolados compulsivamente en el tercio naval de Tarapacá en virtud de órdenes evacuadas por el Prefecto provincial en 1874. Probablemente estas disposiciones se mantuvieron vigentes hasta 1879. Memoria del Plenipotenciario de Chile en el Perú. Lima, 27 de junio de 1872, en MMRREE (1872), anexos, p.13, 14, 18 y 19; El Ministro de Relaciones del Perú al Plenipotenciario chileno. Lima, 15 de abril de 1875, en MMRREE (1875), p.19-21. Dos datos ilustrativos: en febrero de 1838 el 9% de los marineros de la Corbeta peruana *Confederación* eran chilenos, y en 1865 las fragatas peruanas *Amazonas* y *Apurímac* eran tripuladas casi en su totalidad por mapochinos. V. Garrido. Valparaíso, 28 de febrero de 1838, en A.N. FMM, vol. 62 y D. Santamaría al Ministro de Marina. Lima (1865), en A.N. FMM, vol. 91. Por último, de acuerdo con un editorial periodístico de mediados de siglo, entre los 30.000 chilenos residentes en Perú y Bolivia también abundaban los «militares». *El Mercurio*. Valparaíso, 11 de octubre de 1854.

<sup>98</sup> M. Blanco Encalada a los Gobernadores Marítimos. Valparaíso, 6 de mayo de 1851, en A.N. FMRREE, vol. 70; F. Echaurren al Ministro de Relaciones Exteriores. Valparaíso, 5 de agosto de 1871, en A.N. FMRREE, vol. 78. Como excepción, para 1857, 1861 y 1862, sabemos que casas respetables como las de Alsop, Solf y Cía. y José Tomás Ramos aparecían involucrados en contratas y remisiones de peones. Declaración de José Tomás Ramos al Intendente de Valparaíso. Valparaíso, 30 de marzo de 1857, en A.N. FIV, vol. 115; E. Solf al Encargado de Negocios de Chile en Lima. Chiclayo, 6 de abril de 1862, en A.N. FMM, vol. 22; M. García al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 11 de junio de 1862, en A.N. FMRREE, vol.96.

<sup>99</sup> M. Blanco Encalada a los Gobernadores Marítimos. Valparaíso, 6 de mayo de 1851, en A.N. FMRREE, vol. 70; Manuel García al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 6 de mayo de 1853, en A.N. FMRREE, vol, 96, haciendo ver este mal al momento de ser despedidos trabajadores chilenos en Mejillones por la Casa de Matías Torres y Cía.; F. Echaurren al Ministro de Interior. Valparaíso, 2 de junio de 1871, en A.N. FMRREE, vol. 232; MENADIER, Julio, *Los trabajadores chilenos en el Perú*, en BSNA 18 (Santiago, 1871), p.305; también amplia información en nota 105.

Para terminar este cuadro, nada halagüeño por cierto, tanto por los males que afectarían a «los rotos» y por las cantidades involucradas, es menester señalar que la mayoría de las veces los braceros era transportados en naves que carecían de suficientes víveres y aguadas<sup>100</sup> y que constantemente siniestaban durante la travesía, problema éste que se presentó durante y después de la fiebre del oro californiana, momento durante el cual cualquier bañera flotante era echada al mar y siniestraba a la cuadra de El Callao, Pisco, Mazatlán o California<sup>101</sup>.

#### VIII. LOS ENGANCHES DE MARINEROS Y PEONES: LA REACCIÓN GUBERNAMENTAL

Entre las prevenciones adoptadas a este respecto, habría que mencionar la exigencia de la matrícula de quienes ejecutaban oficios de mar, lo que apuntaba a extender la protección oficial -a través de los Cónsules- hasta lejanas playas, facilitando la repatriación y eventuales auxilios en metálico y gastos hospitalarios<sup>102</sup>; la dictación de precisas órdenes para vigilar tabernas, tambos, casas de trato, lugares de diversión y «mansiones» en las que la marinería frecuentaba y pernoctaba, sea en Valparaíso, Talcahuano y puertos del norte, lugares donde los traficantes conseguían brazos, amparaban a desertores y plagiaban hombres, creando, de paso,

<sup>100</sup>MMM (1850); MMM (1852); una Ley dictada en agosto de 1852 reglamentó escrupulosamente la conducción de pasajeros fuera del país. El texto, en ANGUIA, (n. 10), tomo I, p.595. El problema nuevamente se presentó durante la emigración al Perú entre 1869 y 1872. Información general en los periódicos *El Mercurio* de Valparaíso y *El Ferrocarril* de Santiago.

<sup>101</sup> Extracto de carta de Francisco de Paula Matta (1849), reproducida en PEREIRA SALAS, Eugenio, *La inmigración chilena de 1848*, en Vicente Pérez Rosales, *Diario de un viaje a California. 1848-1849* (Santiago, 1949), p.XII; Juicio por devolución de pasajes (1849), en A.N. FJV, legajo 566, pza. 18; El Cónsul de Francia en Valparaíso trasmite al Ministro de Marina, en 1849, plañideros conceptos acerca de un pasajero francés que viajaba en un buque chileno que hacía agua, siendo posteriormente abandonado en tierra. Valparaíso, 26 de abril de 1849, en A.N. FMM, vol. 92; MMM (1850); El Intendente de Valparaíso al Ministro de Relaciones Exteriores. Valparaíso, 27 de abril de 1850, en A.N. FIV, vol. 54; J. Fernández al Ministro de Relaciones Exteriores. Mazatlán, 10 de septiembre de 1849, en A.N. FMRREE, vol. 63; J.M. de Elizalde a José Fernández. México, 6 de octubre de 1849, en A.N. FMRREE, vol. 63; A. Varas al Intendente de Valparaíso. Santiago, 30 de abril de 1850, en A.N. FIV., vol. 61; MMM (1852), p.169. Cipriano Ramos al Ministro de Guerra y Marina. Pisco, 3 de agosto de 1852, en A.N. FMM, vol. 91, informando de auxilios a tripulantes de un bergantín chileno en mal estado. Como marco general anotemos que el siniestro de naves en territorio marítimo chileno alcanzó cifras alarmantes entre 1847 y 1879, calculándose que por lo menos naufragaron un total de 637 balandras, buques, bergantines, queches, fragatas y barcos. Vid., VIDAL GORMAZ, Francisco, *Algunos naufragios ocurridos en las costas chilenas, desde su descubrimiento hasta nuestros días* (Santiago, 1901), desperdigadamente; valiosa información sobre esto último, para el período 1852-1866, en A.N. FMM, vol. 119.

<sup>102</sup>MMGYM (1850), p.610; MMM (1852), p.768 y s., con expresa mención a su aplazamiento; MMM (1853), p.161, anotándose problemas para su realización.

serios problemas a la marina mercante y a la escuadra<sup>103</sup>; la decisión de suprimir las casas de enganche regentadas por particulares, tanto por la reedición de los antenotados problemas, cuanto porque aquellos no hacían gran cosa por exigir de los capitanes la observancia de los acuerdos contractuales, especialmente el que decía relación con la exigencia de reintegrarlos a la nación<sup>104</sup>; la preocupación por dar estricto cumplimiento a todas y cada una de las instrucciones y órdenes respecto de que las contratas de nautas y mano de obra fuesen visadas por los Gobernadores Marítimos, Intendentes o escribanos públicos, lo que pretendía, a costa de capitanes, empresarios, enganchadores, armadores o despachadores, asegurar la repatriación de los contingentes cuando los plazos fenecieren; la dictación, y reiteración, de instrucciones en el sentido de que se practicasen, como estipulaba la reglamentación vigente, visitas inspectivas a las naves que hacían cruceros prolongados, a objeto de constatar si cumplían con las mínimas exigencias de navegabilidad, práctica que apuntaba a evitar la pérdida de las mismas y los decesos a bordo<sup>105</sup>.

---

<sup>103</sup> Medidas: Orden de la Intendencia de Valparaíso. Angel Castillo. Valparaíso, 8 de mayo de 1850, en A.N. FMRREE, vol. 70; Mensaje y proyecto de Ley sobre el establecimiento de agencias oficiales para el enganche de marineros. Santiago, 20 de junio de 1857, en MMM (1857); Deserción en marina mercante: MMM (1852), p.167; MMM (1853), p.433; El Gobernador Marítimo de Valparaíso al Ministerio de Marina. Valparaíso, 1 de mayo de 1854, en MMM (1854), documentos, p.186; MMM (1857), p.169, sobre decreto de S.M.B. en orden a *asegurar la aprehensión y entrega de los marineros desertores en los dominios de S.M.B., y en relación a clases de traficantes que derivan grandes provechos de la deserción*; Mensaje y proyecto de Ley para el establecimiento en los puertos de la República de agencias oficiales y responsables para el enganche de marineros. Manuel Montt. Santiago, 20 de junio de 1857, en MMM (1857), documentos, p.245. Deserción en marina de guerra, notas 161 y 275.

<sup>104</sup> MMGYM (1851), P.796; MMM (1854), informe del Intendente de Valparaíso, p. 186; MMM (1857), p. 169 y 469, aquí aludiendo a *los hospedadores y ocultadores de marineros*; MMM (1857), p. 245 y s.

<sup>105</sup> Medidas relacionadas con contratas y transporte de peones: Roberto Simpson al Ministro de Relaciones Exteriores. Valparaíso, 20 de agosto de 1842, en A.N. FMRREE, vol. 33; Circular del Ministerio del Interior sobre requisitos de enganches de trabajadores al extranjero. Santiago, 23 de octubre de 1855, en MMRREE (1871), p. 91 y s.; Manuel García al Ministerio de Relaciones Exteriores. Santiago, 11 de junio de 1862, en A.N. FMRREE, vol. 96; Francisco Echaurren al Ministerio de Relaciones Exteriores. Valparaíso, 5 de agosto de 1871, en A.N. FMRREE, vol. 78; Circular del Ministerio de Relaciones Exteriores a los Intendentes sobre no permitir *el embarque de ningún trabajador cuyo contrato no esté otorgado ante escribano público y legalizado por este Ministerio y por el agente diplomático de la nación en que va a producir sus efectos el contrato*. Santiago, 1 de agosto de 1871, en MMRREE (1871), p.91. Medidas relacionadas con contratas de marinería: Circular de Manuel Blanco Encalada a los Gobernadores Marítimos. Valparaíso, 6 de mayo de 1851, en A.N. FMRREE, vol. 70; Domingo Salamanca al Ministro de Relaciones Exteriores. Valparaíso, 23 de junio de 1852, en A.N. FMRREE, vol. 70; Decreto de Montt sobre enganchamiento de marinería en buques de bandera extranjera. Santiago, 16 de enero de 1860, en A.N. FICQ, vol. 391 y A.N. FMRREE, vol. 96; Manuel García al Ministerio de Relaciones Exteriores. Santiago, 11 de abril de 1861 y 28 de abril de 1864, en A.N. FMRREE, vol.96. Por último, ahora en relación a la condición de los

Por último, lo que puede haber sido considerada como una odiosa manifestación de paternalismo por parte del bajo pueblo, hay que señalar el más socorrido de todos los arbitrios proyectados y ejecutados para mitigar la sangría de la población, consistió en advertir a los contingentes acerca de lo ilusorio de las ventajas ofrecidas y de los males que les depararían instituciones, hombres y trabajos en los lugares en que pusiesen pie, «formalidad» observada cuando se verificaba el zarpe y probablemente escuchada al momento de rubricarse, cuando se hacían, las contratas protocolizadas<sup>106</sup>. Las preocupaciones, en momentos, fueron más lejos aún, especialmente durante la vigencia de la «fiebre ferrocarrilera peruana», oportunidad en que se evacuaron precisas instrucciones tendientes a que las autoridades de ciudades y pueblos del interior de la provincia de Valparaíso advirtiesen a la población acerca de los peligros que deparaban los trabajos y noticiasen la tristísima situación de sus paisanos en la nación del norte<sup>107</sup>, las que posteriormente fueron extremadas y extendidas a otros lugares luego de comprobarse que la acción de los expoliadores se concentró también en Talcahuano, Tomé, Concepción y probablemente en puntos más australes<sup>108</sup>. Asimismo, durante ese período nuestros mandatarios dispusieron de una amplia cobertura periodística tendiente a informar sobre la desgraciada suerte de los súbditos que emigraban hacia el país de Rimac, informaciones que de cuando en cuando eran engrosadas con la publicación de plañideros remitidos firmados por los expatriados<sup>109</sup>. Igualmente,

buques chilenos, contentémonos con señalar que su descrédito era total en Europa, Ecuador, Perú y otros puntos, al extremo de que siniestros y averías *han hecho que los comerciantes* (-ingleses-)... *tengan formada la idea de que el decir buque chileno y decir buque inservible son sinónimos, y así es que aquí* (-recalca el Cónsul de Chile en Londres-) *ni se le da con facilidad carga a un buque chileno, ni se asegura, en caso de dársele, sino a un alto precio*. Antonio Varas al Intendente de Valparaíso, comunicando nota del Cónsul de Chile en Londres. Santiago, 9 de abril de 1861, en A.N. FMM, vol. 22.

<sup>106</sup> Pocos eran los que firmaban por su condición de analfabetos; de cuando en cuando se repiten las firmas de individuos que lo hacían a ruego de los peones, pero nos resulta imposible determinar si eran simples frecuentadores de oficinas o enganchadores-trafficantes de profesión.

<sup>107</sup> Adolfo Ibáñez al Intendente de Valparaíso. Santiago, 9 de enero de 1872, en A.N. FIV, vol. 263.

<sup>108</sup> IZQUIERDO, Gonzalo, *Un estudio de las ideologías chilenas. La Sociedad de Agricultura en el siglo XIX* (Santiago, 1968), p. 135 y s.; Circular de Adolfo Ibáñez a los Intendentes. Santiago, 22 de marzo de 1872, en A.N. FIV, vol. 263. Francisco Echaurren al Ministro de Relaciones Exteriores. Valparaíso, 16 de marzo de 1872, en A.N. FMRREE, vol. 78, señalando que no es en el puerto donde se engancha los peones, y que ellos *sólo llegan... para embarcarse, y de consiguiente a esta Intendencia le será sumamente difícil dar con los individuos que originan tanto mal a nuestros nacionales*; también A.N. FIV, vol. 269; positivamente sabemos que en Chillán no fueron establecidas las temidas oficinas de enganche. Abelardo Núñez al Ministro de Interior. Chillán, 9 de agosto de 1871, en A.N. FMI, vol. 562.

<sup>109</sup> Las publicaciones fueron realizadas preferentemente en los periódicos *El Mercurio*, *El Ferrocarril* y *La Patria*. Políticas y doctrina gubernamental, aparece desperdigadamente en

destacamos, que la acción gubernamental recibió un gran espaldarazo de la Iglesia, cuyos voceros explicarían al pueblo, en son de amonestación, las desventajas materiales, morales y espirituales de la emigración, acción que se solicitó para California<sup>110</sup> y que efectivamente colaboró con mucha energía en relación a la emigración hacia Perú<sup>111</sup> y Panamá<sup>112</sup>.

Finalmente anotemos que solamente durante los traumáticos años de 1868 - 1872, que dejaron en el Perú la friolera de miles de muertos y se verificaron grandes excesos de parte de los reclutadores, se dispuso, concretamente en 1872, arrestar a cualquier individuo, aun bajo sospecha, involucrado en el envío de braceros al matadero peruano<sup>113</sup>.

#### IX. EL ENGANCHE DE MARINEROS Y PEONES: EL FRACASO DE LAS POLÍTICAS ESTATALES

A guisa de balance general, habría que señalar que todos estos expedientes no lograron el fin que perseguían. Una vez más la práctica demostraría que en los movimientos de población la ley de la conveniencia de los hombres es más fuerte que las cortapisas gubernamentales, más aún, cuando inescrupulosos individuos aparecen aguijoneando la imaginación del pueblo con falsas expectativas de mejorar de condición. Nuestros gobernantes no sólo fracasarían en el intento de levantar una «gran aduana de hombres» que mitigara la sangría de población. Más que eso, fracasarían en una cruzada que perseguía dar por tierra con un escandaloso comercio de brazos baratos.

A.N. FMRREE, vol. 140. Sobre los males que debían sortear los nuestros, un botón: entre abril y diciembre de 1871 un total de 1.462 compatriotas ingresaron en hospitales limeños, falleciendo más de un 20% MMRREE (1872), p. XVIII.

<sup>110</sup> El llamado lo hizo *El Mercurio* de Valparaíso; en fecha 6 de febrero de 1852, editorializaba que *los curas-párrocos en sus frecuentes pláticas (-deberían-) rendir este servicio al país*.

<sup>111</sup> Circular del Arzobispado de Santiago a los párrocos. Santiago. 17 de mayo de 1871, en BSNA 17 (Santiago, 1871), p. 286-287.

<sup>112</sup> M. Casanueva a Augusto Matte. Valparaíso, 30 de diciembre de 1880, en A.N. FV, vol. 826, pza. 46 señalando que como cura de la iglesia de La Matriz puede colaborar en cruzada antiemigración; Circular del Obispo de Concepción a los curas vicarios. Concepción, 8 de enero de 1881, reproducida en BSNA 7 (Santiago, 1881), pp-131-136.

<sup>113</sup> Circular de Adolfo Ibáñez a los Intendentes. Santiago, 22 de marzo de 1872, en A.N. FIV, vol. 263; en anotación al margen el Intendente de Valparaíso informa de dicha resolución a los Gobernadores y al Comandante de Policía. En el mismo mes el Ministro de Relaciones Exteriores, a raíz de dos plañideras representaciones de chilenos remitidas al Intendente de Valparaíso, ordenaba a este último que *hiciese tomar preso y someter a juicio a todo individuo que enganche peones para el extranjero*; esto se lee en anotación de informe de F. Echaurren al Ministro de Relaciones Exteriores. Valparaíso, 6 de marzo de 1872, en A.N. FMRREE, vol.78. En la prensa también fue publicada la nota de Ibáñez a los Intendentes, pero con otro tenor. Véase *La República*. Santiago, 14 de abril de 1872.

De partida, la legislación que ordenaba la obligación de que la gente de mar sólo podía embarcarse mediante contrata visada por la autoridad fue, una vez más, letra muerta. Así se infiere de la información general suscrita por los ejecutores de las mismas en todo el país<sup>114</sup>. Respecto a Valparaíso, indirectamente, sabemos de la inobservancia de las medidas proyectadas, luego de constatar que tan sólo en tres ocasiones -de más de un centenar de juicios incoados por prelación de deudas originadas por naufragios, quiebras de los dueños de las naves o cobro de sueldos insolutos- que los nautas habían sido embarcados formalmente<sup>115</sup>. Asimismo, se encuentra documentado, pero sólo para 1850, que el capitán del Puerto de Valparaíso exigía a los patrones de naves extranjeras que enganchaban marinería, el levantamiento de un compromiso formal de reintegrarlos al país, aunque la travesía tuviese como destino el cercano punto de El Callao<sup>116</sup>.

El problema de la deserción sistemada, siempre acicateada por sujetos invisibles y extraños a la marina, continuó afectando a la Escuadra. Las mejores fuentes, los partes de los capitanes de las naves, permiten cifrar en poco más de 1.000, para el período 1852-1879, la pérdida de contingentes que sirvieron en los vapores *Constitución*, *Abtao*, *Ancud*, *Araucano*, *Cazador*, *Ñuble* y *Toltén*, en los transportes *Infatigable*, *Antonio Varas*, *Valdivia* y *Janequeo*, en el *Pontón Chile*, en las corbetas *Esmeralda*, *Covadonga* y *O'Higgins*, y en los blindados *Cochrane* y *Blanco Encalada*<sup>117</sup>; defecciones practicadas mayoritariamente en Valparaíso y de cuando en cuando en Caldera, Coquimbo, Juan Fernández, Lota y Corral. El «azote de la deserción»<sup>118</sup>, mal que siempre motivó una especial preocupación de parte de las autoridades, comprendió principalmente a pajes y grumetes, aunque al final de cuentas abrazaba a casi todos: marineros primeros y segundos, soldados de guardaciones, ayudantes de condestables, timoneles, veleros, carpinteros, herreros,

<sup>114</sup> Información en documentación reproducida en notas 94 y 105.

<sup>115</sup> La tripulación de la barca nacional *Mary* contra el Capitán y dueños por cobro de salarios (1858), en A.N.FJV, legajo 99 pza.73; Cuadro de prelación del Concurso formado a la fragata *Jesús Ramos* (1859) en A.N. FJV, legajo 101, pza 30; Los tripulantes de buque *Mariposa* por arreglo de sueldos (1872), en A.N. FJV, legajo 139, pza. 31. Además información en nota 105.

<sup>116</sup> C. Cazzote al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 18 de octubre de 1850, en A.N. FMRREE, vol. 66.

<sup>117</sup> A.N. FMM, vol. 117 (vapor *Constitución*); A.N. FMM, vol. 245 (vapor *Abtao*); A.N.FMM, vol. 247 (vapor *Ancud*); A.N. FMM, vol. 238 (vapor *Araucano*); A.N.FMM, vol. 107 (vapores *Cazador*, *Ñuble* y *Toltén*); A.N. FMM, vol. 109 (*Infatigable*, *Antonio Varas*, *Valdivia* y *Janequeo*); A.N. FMM, vol. 133 (*Pontón Chile*); A.N. FMM, vol. 162 y 210 (corbeta *Esmeralda*); A.N. FMM, vol. 239 (corbeta *Covadonga*); A.N. FMM, vol. 263 (corbeta *O'Higgins*); A.N. FMM, vol. 371 (blindado *Cochrane*); A.N. FMM, vol. 337 (blindado *Blanco Encalada*).

<sup>118</sup> En esos términos se manifestaron reiterativamente los titulares de la Cartera de Marina: MMM (1852), p.167; MMM (1853), p.433; MMM (1854), p.170; MMM (1856), p.630; MMM (1867), p.13; MMM (1868), p.7.



cocineros, bodegueros, fogoneros, sangradores y patrones de bote<sup>119</sup>; pero nunca oficiales chilenos. Recién en los ochenta el problema palideció -y es una excepción toparse con requisitorias y órdenes de detención para desertores por segunda, tercera y hasta cuarta vez-<sup>120</sup>, aunque la Escuadra, a pesar de muchos desvelos, prosiguió perdiendo hombres, ya que entre septiembre de 1881 y abril de 1882 -período en que fueron enganchados en buques de guerra 381 equipajes de diferentes clases- se remitió a la Comandancia General de Marina la documentación de un total de 150 desertores<sup>121</sup>. Ahora a diferencia de otras épocas, se habían aumentado los sueldos y el vestuario completo se les entregaba gratuitamente, pero el problema persistió<sup>122</sup>. Con todo, hay que precisar que en los puertos de Caldera, Valparaíso, Constitución, Talcahuano y Ancud, las fugas, a veces masivas, de la marinería enganchada en mercantes y navíos de guerra británicos, norteamericanos, franceses, italianos, alemanes y españoles<sup>123</sup>, superaron ampliamente

<sup>119</sup> Inferencias de documentación de nota 117. Esta siempre vigente cuestión obligó a las autoridades marítimas a realizar enganches en puntos del Norte y del Sur: J. Melgarejo al Ministro de Guerra. Serena, 27 de mayo de 1842, en A.N. FMM, vol. 69; R. de Bernales al M. Tesorero de Ancud. Ancud, 23 de julio de 1846, en A.N. FMM, vol. 86; B. Urrutia a Ministro de Marina. Ancud, 6 de marzo de 1865, en A.N. FMM, vol. 220; F. Echaurren al Intendente de Chiloé. Santiago, 15 de marzo de 1865, en A.N. FICH, vol. 85; MMM (1870) p. 12. Sabemos también que en Talcahuano, en 1866, el gobernador marítimo debía ofrecer una onza de oro por el concurso de cada partida de 10 marineros. C. Señoret al Ministro de Marina. Constitución, 15 de enero de 1866, en A.N. FMM, vol. 82. Para más tarde véase *La Discusión*. Chillán, 3 de febrero de 1898. (Existe bastante información sobre comisiones, órdenes, acuses recibos, gastos en prest de enganche, etc.; sólo hemos querido dejar planteado un tema que merecería más investigación considerando que en los escritos «generales» que han rozado el tema de la emigración al exterior han insistido equivocadamente que los expatriados eran mayoritariamente de la zona central).

<sup>120</sup> MMM (1880-1890), Memorias del Comandante en Jefe de la Escuadra.

<sup>121</sup> Memoria del Comandante General de Marina. Valparaíso, 30 de junio de 1882, en MMM (1882), p. 24.

<sup>122</sup> Algunos problemas, retrospectivamente: Informe de José María de la Cruz. Valparaíso, 12 de noviembre de 1842, en A.N. FMM, vol. 72, dificultad de reemplazar hombres por mayor sueldo en buques de comercio; MMM (1852), relajación disciplina; *El Mercurio*. Valparaíso, 8 de agosto de 1854, deserción ocasionada por los mejores salarios de la marina mercante; Parte del Comandante de la Esmeralda. Valparaíso, 9 de septiembre de 1858, en A.N. FMM, vol. 118, problemas por la falta de marineros idóneos; *El Mercurio*. Valparaíso, 23 de junio de 1859, deserción relacionada con «tráfico corruptor»; *El Mercurio*. Valparaíso, 21 de julio de 1869, contingentes enganchados «sin examen a bordo»; *La Patria*. Valparaíso, 26 de julio de 1877, la dificultad de obtener buenos continentes trocaba en utilizar «siempre el residuo de la marina mercante»; Informe de la Comisión de Guerra y Marina, en *Cámara de Senadores*. Sesión Ordinaria del 12 de julio de 1889, competencia de marina mercante nacional y extranjera dificulta que las dotaciones de naves de la escuadra estén completas.

<sup>123</sup> Información general en: A.N. FMRREE, vols. 12, 33, 66, 70, 60, 69, 180; A.N. FIV, vols. 61, 115, 296, 343, 386, 442, 548; A.N. FIA, vol. 41; A.N. FICO, vols. 109, 158, 176, 198, 337; A.N. FMM, vols. 12 y 86; profundizando en todo, con mayor número de fuentes, nuestro

a las deserciones de chilenos. Consignemos, a vía de apuntaciones, que en 1837 el representante francés destacado en Talcahuano manifestaba su molestia por las reiteradas deserciones de sus compatriotas en ese lugar<sup>124</sup>; en 1841 se producía la defección de 29 equipajes de la Fragata británica *President*, cuya aprehensión era encargada a las autoridades de Quillota, Casablanca, San Antonio, Valparaíso, Constitución y Concepción<sup>125</sup>; en 1846 la provincia de Chiloé se hallaba plagada de marineros desertores, especialmente balleneros franceses y norteamericanos<sup>126</sup>; en 1849 el Comandante de la Estación Naval de Francia en el Pacífico reaccionaba con alarma por las deserciones que se verificaban diariamente<sup>127</sup>; entre los años cuarenta y sesenta, de acuerdo a precisos informes diplomáticos, las fugas de marinería española en Valparaíso constituían «un mal endémico»<sup>128</sup>; en 1850 las naves galas *Le Roe*, *La Hanriette*, *Le Rochen* y *La Elisa* habían perdido gran parte de sus tripulaciones en Valparaíso, y a la fragata *L'Poursminant*, de un total de 350 contingentes, se le habían desertado unos ciento cincuenta<sup>129</sup>; en 1853 el Encargado de Negocios de Estados Unidos en Talcahuano redactaba alarmantes informes sobre la frecuente deserción de norteamericanos en los puertos del sur<sup>130</sup>; por último, de acuerdo a cálculos realizados por Willis Bayley, Comisionado de la Marina de Estados Unidos, entre 1857 y 1859 habían defeccionado en Talcahuano unos 654 marineros y otros 600 de sus connacionales en Valparaíso<sup>131</sup>. En verdad, el problema de las deserciones foráneas explica, en parte, la expatriación

trabajo *La marinería desertora: un ramal olvidado de la inmigración extranjera en Chile, 1818-1888*, en *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile* 2 (en prensa).

<sup>124</sup> A. Bardelf al Intendente de Concepción. Concepción, 28 de abril de 1837, en A.N. FICO, vol. 158.

<sup>125</sup> Roberto Simpson al Ministro de Relaciones Exteriores. Valparaíso, 15 de abril de 1841, en A.N. FMRREE, vol. 33.

<sup>126</sup> R. de Bernalles al Ministro de Guerra. Ancud, 20 de enero de 1846, en A.N. FMM, vol. 86.

<sup>127</sup> L. Levraud al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 3 de enero de 1849, en A.N. FIV, vol. 61 y Comunicación de la Legación General de Francia en Chile. Santiago, 3 de enero de 1849, en A.N. FMRREE, vol. 60.

<sup>128</sup> VARGAS CARIOLA, Juan Eduardo, *Comercio entre España y América durante la era Isabelina: el intercambio con Chile entre 1844 y 1858*, en *Boletín de la Academia Chilena de la Historia* 103 (Santiago, 1993), p. 254 y s.

<sup>129</sup> C. Cazzote al Ministro de Relaciones Exteriores. Santiago, 18 de octubre de 1850, en A.N. FMRREE, vol. 66. Este diplomático también transmitía continuas quejas de capitanes de naves mercantes y de guerra por las frecuentes deserciones. C. Cazzote a Varas. Santiago, 20 de agosto de 1850, en A.N. FIV, vol. 61.

<sup>130</sup> J. Echel al Plenipotenciario de Estados Unidos en Chile. Talcahuano (1853), en A.N. FMRREE, vol. 69.

<sup>131</sup> J. Bigley al Ministro de Relaciones Exteriores, transmitiendo informes del Comisionado Especial de Estados Unidos encargado de examinar los diferentes consulados y hospitales de la Costa del Pacífico. Valparaíso, 19 de diciembre de 1860, en A.N. FMRREE, vol. 180; más información sobre todo este tema en nuestro trabajo citado en nota 123.

de muchos chilenos que eran enganchados para los viajes de retorno en las naves de comercio y de batalla; lamentablemente muchas veces, como reiteradamente aparece en los folios documentales, los nuestros eran considerados como plantas parásitas, de las cuales (-había-) que deshacerse a la primera oportunidad<sup>132</sup>.

Las especificaciones sobre celebración de contrata y solemnidades en el enganche de mano de obra tampoco arrojan resultados positivos. Abundantes referencias jalonan el período 1842-1871<sup>133</sup>. De la información archivística fluye, en desmedro de las normativas y reiterados cúmplase, que la práctica fue el trato, vale decir, sin más garantía que lo acordado entre las partes, mecánica que evitaba a reclutadores y empresarios la verificación de enojosos problemas con la justicia y los attachez chilenos destacados en el exterior. Es cierto que, a título de excepción, para 1842-1853, unos 1.200 cargadores, mineros y artesanos fueron enganchados hacia el litoral boliviano, Perú, California y otros puntos con instrumento legalizado en forma por escribanos de Valparaíso, Talcahuano y Concepción<sup>134</sup>. Sin embargo, del examen de los registros de pasaportes emitidos en Valparaíso entre 1833 y 1849 se puede colegir la partida de varios miles más cuyo destino era Cobija, Iquique, Lambayeque, Arica o San Francisco de California, enganches en los que excepcionalmente se indicaba que la respectiva contrata había sido visada por Gobernadores marítimos o Intendentes<sup>135</sup>. Sobre esto mismo, consignemos que la revisión de «censos» practicados por los diplomáticos acreditados en el exterior confirman en todo la reiteración de aquel problema: muchos miles residiendo... ¿cómo salieron? En verdad, la ausencia de enganches formales fue manifiesta en todos los trabajos que drenaron cantidades importantes de mano de obra, sangría que por la gran cobertura informativa que recibían, ameritaban una especial preocupación de quienes administraban la nación. Nuestra pesquisa documental revela que los chilenos que participaron como peones en el tendido de las líneas férreas Arica-Tacna, zona del istmo, Perú y Costa Rica -lo mismo vale para los trabajos más tardíos del trasandino, como braceros agrícolas en el norte del Perú, como cortadores en la explotación del caucho en Panamá, como barreteros, particulares o carreteros en las salitreras de Tarapacá y Antofagasta, o como desmontadores y cargadores en los trabajos del Canal de Panamá, fueron extraídos, salvo honrosas excepciones, sin instrumento público, violándose, una vez más, los dictados gubernamentales.

---

<sup>132</sup> Antonio Varas al Ministro de Marina, transmitiendo oficio del Cónsul de Chile en Londres. Santiago, 9 de abril de 1861, en A.N. FMM, vol. 22.

<sup>133</sup> Véase nota 105.

<sup>134</sup> Véase HARRIS (n. 2), p. 31 y 35, 37, 38 y 39.

<sup>135</sup> A.N. FIV, vols. 18, 37, 50 y 70. Aquello fue una constante en los trabajos y obras públicas que drenaron importantes cantidades de brazos. En los enganches menos visibles, a veces es posible toparse con autorizaciones de intendentes o gobernadores marítimos. Por ejemplo: contrata de enganche de José Tomás Ramos, a nombre de su hermano Antonio Joaquín Ramos, con doce peones para trabajar tres años en la hacienda de Hualcara, Perú. Valparaíso, 1857, en A.N. FIV, vol. 115.

Por último, con la creación de las oficinas oficiales de enganche de marineros también prosiguieron observándose problemas, puesto que en varios puntos del país rara vez existía una perfecta correspondencia entre embarcados y desembarcados, o lo que es lo mismo, entre el número de licencias expedidas y la cantidad de enganchados<sup>136</sup>. Una vez más las esperanzas cifradas en regularizar el enganche de marineros en la escuadra, y en disminuir la deserción quedaban burladas<sup>137</sup>, subsistiendo el problema de que las dotaciones de los buques se hallasen incompletas<sup>138</sup>.

---

<sup>136</sup> Informes de los Gobernadores Marítimos, en MMM (1869-1878); Oficina de enganche de marineros de Caldera. 1868-1873, en A.N.FIA, vol. 347; Oficina de Enganche de Marineros de Lota, Coronel y Talcahuano. 1876-1880, en A.N. FICO, vols. 345, 670 y 679.

<sup>137</sup> MMM (1867), p. 12 y s.

<sup>138</sup> MMM (1870).