

## REVISTA “UNIVERSUM”

Universidad de Talca

### LAS EMBARCACIONES MENORES DEL MAULE (1860 - 1896)

Valeria Maino (\*)

La investigadora Valeria Maino, nos entrega una nueva e interesante contribución sobre el río Maule. En un documentado análisis la autora examina temas como: el tonelaje de las embarcaciones, la distribución de las partidas, el destino de las embarcaciones y sus nombres. Junto a lo anterior, Valeria Maino hace referencia a los principales constructores navales y dueños de embarcaciones.

Constituye para los editores de la Revista **UNIVERSUM** un especial agrado poder ofrecer a sus lectores un capítulo casi desconocido de la historia regional, del río que ha constituido la columna vertebral de su geografía y economía. Ayer como ruta fundamental de transporte de productos del hinterland maulino; hoy, como fuente de generación energética y abastecedor de aguas de regadío.

La navegación menor, entendida como el de aquellas embarcaciones con un tonelaje inferior a las 50 toneladas, fue relevante en el río Maule, no sólo como medio de transporte de pasajeros, sino que -especialmente- como medio de movilización de productos agrícolas locales. No debe sorprender entonces que la mayor afluencia de tráfico se verifique en los meses de verano. La costa del Perú, según los antecedentes recopilados por la autora, constituye un importante lugar de destino de lanchas que se hacen a la mar desde Constitución y Curanipe. La actividad minera en Perú y en el Norte chileno son factores decisivos en la dinamización de la actividad de transporte y portuaria de la VII Región.

La autora del artículo destaca la importancia que tuvieron algunos armadores extranjeros en Constitución, situación que se repite también en otros lugares del país. Los propietarios de las lanchas, lanchones, faluchos y botes maulinos son en su mayoría los mismos constructores y capitanes de barco. Durante el período de análisis se constituyen algunas compañías y sociedades anónimas de vapores locales, las que a través de funciones posteriores darán origen a importantes compañías navieras, que aún se mantienen en operación.

El lector de este artículo encontrará un versado aporte sobre un tema que hemos venido publicando en números anteriores de **UNIVERSUM** y que consideramos en su globalidad permiten tener una visión completa sobre un capítulo de la historia maulina que se ha desarrollado en torno a su río.

(\*) Profesora del Instituto de Geografía, Pontificia Universidad Católica de Chile.

Las peripecias de las embarcaciones del Maule han inquietado a numerosos escritores y en mucha menor medida a los investigadores preocupados por la marina mercante o la construcción naval. Hay, ciertamente, discordancias entre el significado atribuido a estas naves por uno y otro grupo.

Ha influido en este desinterés la opinión de algunos autores que estiman que su estudio no cambiaría lo que ya se sabe sobre el cabotaje o los astilleros. Por ejemplo, Claudio Véliz dice que forma parte del folklore nacional, la creencia popular acerca de una gran marina mercante, previa a la Guerra del Pacífico (1879 - 1883), asociada a la fabricación de lanchas maulinas; esta suposición se debe a la ignorancia de lo que en realidad ocurrió; la falta de capitales y las mejores rentabilidades obtenidas en la minería, la agricultura y el comercio, habrían impedido la inversión en una flota<sup>1</sup>. No obstante, a la luz de los datos reunidos, la participación de estas naves en el tráfico costero no parece tan intrascendente como se indica. Las lanchas maulinas merecen ser estudiadas con detalle, al menos para averiguar si efectivamente esas tradiciones orales y escritas son mitos, o corresponden a un recuerdo de hechos pasados.

Las fuentes disponibles son escasas. Las Memorias de Marina del siglo XIX contienen algunos antecedentes sobre los astilleros y el movimiento portuario de las lanchas del Maule. Estas cifras no forman una serie estadística continua, hay vacíos en varios años, en otros, los datos están agrupados sin que se puedan desagregar con cierta seguridad. Además, sólo figuran los propietarios y ocasionalmente los constructores, aunque a veces estos últimos eran también sus dueños.

Con todo, haciendo uso de los permisos de pasavantes dados entre 1860 y 1869, en Constitución, y entre 1860 y 1881, en Curanipe, se pueden conocer en parte las características de estas embarcaciones, las particularidades de la navegación y los empresarios relacionados con esta actividad. Estos documentos están en las Notas de los Intendentes del Maule, dirigidas a la Comandancia General de Marina, que se encuentran en el Archivo del Ministerio de Marina<sup>2</sup>.

Comparando los pases otorgados con las salidas de lanchas de Constitución en los mismos años, publicadas en las Memorias de Marina, se aprecian diferencias en los montos. Quizás, esto se deba al período anual del registro (desde el 1 de mayo hasta el 30 de abril) ya que, en algunos años se incluyen 13 meses. Si bien, en las Memorias hay un desglose por el tipo de nave, éste difiere del especificado en los permisos. Por otro lado, la

---

<sup>1</sup> VELIZ, CLAUDIO. Historia de la Marina Mercante de Chile., Santiago de Chile. Ediciones de la Universidad de Chile, 1961, 17 y 19 pp.

<sup>2</sup> ARCHIVO DEL MINISTERIO DE MARINA, Volúmenes 102 (Intendencia del Maule 1850 - 1866), 128 (Notas de Intendentes y Gobernadores 1853 - 1891) y 252 (Intendencias de Colchagua, Curicó, Talca y Maule 1867 - 1877). Por razones de espacio no se indican los números de los documentos y los decretos, pues son: 349 para Constitución y 152 para Curanipe. En adelante, todas las referencias a los pasavantes de 1860 - 1881 corresponden a la información contenida en. estos volúmenes o a los cálculos efectuados con ella.

estadística chilena de movimiento portuario, que es igual al año calendario y ayudaría para aclarar las dudas planteadas, no trae datos por tipo hasta 1865.

Para Constitución, el número de pasavantes supera a las lanchas que zarparon en 1864 y 1866; en cambio, para 1863, 1865 Y 1869, éstos corresponden a lo menos al 70%, y, entre 1860 y 1862, alcanzan sólo al 22%. Para el período de 1860 - 1869, excluido el año 1867, del cual no hay datos en la documentación consultada, la serie que se utiliza, equivale al 66,4% del total de lanchas salidas. En el caso de Curanipe, los antecedentes del tráfico portuario son pocos y los que hay, son casi coincidentes con los salvoconductos.

### 1.- Distribución mensual y agrupación de las partidas

La partida de las embarcaciones es estacional. Sobre los 2/3 se agrupan en los meses de primavera - verano. Seguramente, como sucede en otros puertos de la Zona Central en esos años, el flujo marítimo está asociado a las cosechas locales.

**TABLA N°1**

DISTRIBUCIÓN MENSUAL DE SALIDA DE EMBARCACIONES MENORES DE CONSTITUCION Y CURANIPE 1860 - 1869 (totales y %)													
	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	TOT
Constitución													
N° Embarc.	31	41	44	25	5	3	2	21	46	56	64	82	420
% Mes	11	10	11	6	1	1	0	5	11	13	15	20	100
Curanipe													
N° Embarc.	6	13	1	1	2	0	1	4	5	9	9	11	62
% Mes	10	21	2	2	3	0	2	6	8	14	14	18	100

Fuente: Archivo del Ministerio de Marina, Vols. 102 y 252.

Otra duda que se puede aclarar con estas referencias es la modalidad de zarpes (en conjunto o en solitario). La tradición oral y los relatos literarios señalan que estas lanchas y faluchos viajaban en convoyes. Los datos así lo confirman. De acuerdo a las fechas de los permisos, en Constitución un 14,28% de los navíos salen solos. Los conjuntos más comunes son los de 2 a 5 (aquí se concentra el 66,67% del total) y los de 6 a 9, representan un 19,05%. O sea, el 85,72% de las embarcaciones navegaban juntas.

A su vez, las de Curanipe muestran la misma tendencia anual y difieren en la forma de orzar. El 42% se van solas, un 29% lo hace de a 2 y el 29% restante, en grupos de 3 a 5. Aunque las lanchas que toman rumbo colectivamente son un 58%, la modalidad en esta época no queda tan definida como en el caso anterior. Tal vez incida en esta desigualdad la menor construcción en esta caleta (1/4 de la de Constitución) y por ello tengan mayor influencia en los resultados otros barcos que navegan aisladamente. De hecho, el 5% son pailebots y se hacen a la mar sin compañía alguna.

Más tarde, entre 1870 y 1881, los pasavantes de Curanipe son casi todos de lanchas y sus salidas siguen predominando en verano -39% de diciembre a febrero-. Pero, contrariamente a lo que sucedía antes, un 22% se hace a la vela entre mayo y agosto, lo cual indica que el flujo se ha independizado parcialmente de las cosechas locales. En cuanto a la forma de viajar, en esta época prevalecen los conjuntos de 2 a 5 embarcaciones, con 79,82%, aunque la moda es abiertamente el singular de a par (46,79% del total). Por su semejanza con lo ocurrido en Constitución en el lapso de 1860 - 1869, se puede sostener que el ir en grupo es un uso más seguro de navegar, pues estas lanchas no contaban con otro instrumento náutico que la experiencia de sus pilotos.

## 2.- Tonelaje de las embarcaciones

Otro aspecto interesante es el impacto, sobre estos astilleros, de los cambios tecnológicos y económicos que frenaron la industria naval chilena en la segunda mitad del siglo pasado. La depreciación de los barcos, motivada por el *rush* de California, unida a las innovaciones que llevaron al reemplazo de los veleros por los vapores y a la creación de compañías navieras con itinerario fijo, afectaron de dos maneras a estos talleres. La construcción de naves mayores decayó desde 1866, como se aprecia en las patentes de navegación<sup>3</sup>; sin embargo, la renovación de la flota con buques de gran calado en esta costa desprovista de muelles para el embarque o descarga, requirió de lanchas y botes para estas faenas.

Este fenómeno contribuyó a la especialización en los tipos, no sólo en la categoría de embarcaciones menores (hasta 50 toneladas) sino que, dentro de este universo, hay tamaños más usados. Sin modificar la técnica de producción se logró una mejor eficiencia económica al repetir los modelos. El diseño lo resolvieron los mismos arquitectos, y con más carpinteros de ribera, abastecieron la creciente demanda.

En el período de 1860 - 1869, la capacidad de estas naves fluctúa entre 2 y 48 toneladas. La construcción de Constitución tiene un mayor grado de especialización puesto que la media (15,18 ton.) es casi igual a la moda (15 ton.). En Curanipe hay más dispersión en los tamaños; la media es de 17.98 ton, mientras que la moda es 14. Si se analizan las cifras por año, se distinguen etapas en el tipo de nave preponderante.

En Constitución el promedio de toneladas por embarcación disminuye con el tiempo; en 1860 era de 22, al año siguiente era de 17, en 1862 llegó a 16, luego bajó a 14,

---

<sup>3</sup> Según las patentes de navegación concedidas entre 1820 y 1848, se construyeron en Chile 61 barcos, de los cuales 41 salieron de Constitución (Ver ARCHIVO DEL MINISTERIO DE MARINA,) Vol. 11 (Patentes de Navegación 1814 - 1834) y Vol. 58 (Patentes de Navegación 1835 - 1841). Luego, entre 1849 y 1865, se botaron 104 naves y 39 de ellas se hicieron en Constitución (ver Vols. 58 (1835 - 1841), 75 (1842 - 1849), 96 (1850 - 1865), 112 (1851 - 1857), 125 (1853 - 1865), 143 (1857.1864), 245 (1867 -1880). Estos datos muestran que la construcción de embarcaciones que se registraron se mantiene en el mismo promedio anual entre 1820 y 1865 Y equivalía al 49% del total fabricado en el país. Después de 1866 el promedio anual es inferior a 1, y la proporción en relación al total nacional bajó al 38%.

para bordear las 17 en 1864 y 1865; en los 3 años posteriores se mantiene en las 13 toneladas. En Curanipe, la situación es diferente. Si bien, tanto en el período de 1860 - 1869 como en el año de 1870 - 1881, la media es de 17.98 toneladas, la propensión temporal es a incrementar el tamaño. En la segunda etapa la moda sube en una tonelada y el 77% de la capacidad corresponde a las lanchas de 15 a 20, mientras en 1860 - 1869, en esos mismos tramos, se agrupaba sólo el 37% del total.

**TABLA N°2**

NÚMERO Y TONELAJE DE LAS EMBARCACIONES MENORES DE CONSTITUCION Y CURANIPE 1860 - 1869				
TONELADAS	CONSTITUCIÓN	CURANIPE	TOT. EMBAR.	TOT. TON.
	N			
48	1		1	48
46		1	1	46
45	3		3	135
42	2		2	84
40	4	1	5	200
36	1		1	36
33		1	1	33
30	3		3	90
29	1	2	3	87
28		2	2	56
26		3	3	78
25	10	2	12	300
24	8	1	9	216
23	5		5	115
21	2		2	42
20	46	3	49	980
19		5	5	95
18	12	5	17	306
16	4	8	12	192
15	130	2	132	1980
14	11	14	25	350
13	3	3	6	78
12	87	2	89	1068
11	2	2	4	44
10	52	1	53	530
9	3		3	27
8	29		29	232
7	1		1	7
6		2	2	12
2		1	1	2
<b>Total</b>	<b>420</b>	<b>61</b>	<b>481</b>	<b>7.473</b>

Fuente: Archivo del Ministerio de Marina, Vols. 102, 128, 252

Más tarde, en 1894, los lanchones y faluchos de Constitución (111 unidades) vendidos en distintos puertos del país reflejan la evolución que experimentó esta actividad después de la Guerra del Pacífico. De 23 tipos construidos durante el decenio de 1860, en 1894 se han reducido a 12, y la tendencia a rebajar la capacidad promedio que mostraba en la etapa previa, se ha revertido. La media sube a 19,41 y la moda, 18 toneladas, es inferior por la influencia en el total que tienen los tamaños de 15 a 20, los cuales poseen el 79,28%<sup>4</sup>.

La disimilitud en el desarrollo de estos astilleros tan cercanos geográficamente y con iguales materias primas locales, sugiere que las especializaciones no se deben a los factores de producción sino a las alternativas que presenta el mercado a lo largo del tiempo. La ausencia de embarcaciones de capacidad inferior a 10 toneladas, en 1894, pone de relieve la organización de los constructores del Maule para sortear las dificultades impuestas por la competencia. Estas transformaciones ratificarían la versión de los escritores relacionados con el puerto de Constitución y el gobernador marítimo, sobre la fabricación casi exclusiva de naves menores a fines del siglo XIX<sup>5</sup>.

### 3.- Los destinos de las embarcaciones

Desde un punto de vista teórico, el tamaño y el aparejo de las embarcaciones pueden vincularse con la distancia (por ejemplo, a mayor recorrido, mayor tonelaje), con las alternativas de la navegación (orzar al sur es más riesgoso que singlar al norte) y con las actividades que llevarían a cabo en los puertos donde iban consignadas.

Aunque estas naves son costaneras y su radio de desplazamiento es reducido, no parece haber una relación directa entre el tamaño y el trayecto, si bien las lanchas que van al Callao son de mayor capacidad a la media, tanto si proceden de Constitución como de Curanipe. Pero, al mismo tiempo, en Arica, Huasco, Punta de Cobre y Lota/Coronel, el tonelaje medio de las que arriban desde Constitución, es superior al del Callao. En otras palabras, pareciera que las funciones que desempeñarían estas lanchas en sus puertos de destino explicarían mejor la disparidad observada, entre tonelada/kilómetro, que la distancia por sí misma.

La creciente actividad minera en el sur del Perú y norte de Chile creó una fuerte demanda de embarcaciones menores de diversos tipos, ya sea para el embarque de minerales, el traslado de pasajeros y carga o, simplemente, para abastecer de carbón a los

---

<sup>4</sup> PATIÑO, ALBERTO C. Gobernación Marítima de Constitución., en: Memoria del Ministerio de Marina, año 1895, Santiago de Chile. 528 - 531 pp.

<sup>5</sup> LATORRE, MARIANO, *Un astillero sin mar*. Revista ZIG - ZAG N2 2.385, 9 de diciembre de 1950, reproducido en: **Memoria y Obras. Confidencias de Mariano Latorre**. Selección, prólogo y notas de Alfonso Calderón, Santiago de Chile. Editorial ANDRES BELLO, 1971.248 - 249 p.  
ORREGO LUCO, LUIS; **Memorias del tiempo viejo 1866 - 1948**, Santiago de Chile, Ediciones de la Universidad de Chile, 1984. 207 - 208 pp.

vapores. Esta situación ilustra el que se aventuren a navegar botes de 2 toneladas a puertos alejados (sobre 1.000 km) y por ello no haya correlación directa entre capacidad y distancia, hasta la Guerra del Pacífico<sup>6</sup>.

El comercio de lanchas con el Perú fue intenso desde 1850 hasta 1883. Por haber sido ese país un comprador durante largo tiempo, sería oportuno estudiar si hay alguna correspondencia entre el volumen anual producido por estos astilleros y las variaciones de esos pedidos. Incluso, durante el conflicto con España (1865 - 1866), cuando el puerto de Constitución estaba cerrado para el zarpe de lanchas, el representante de la Pacific Steam Navigation Co. solicita al Supremo Gobierno un pase para 4 de ellas, con rumbo al Callao<sup>7</sup>. Tornero, en 1872, sostiene que estas embarcaciones llegaban hasta México para su venta, pero, en los documentos revisados no hay permisos para ir más allá del Perú<sup>8</sup>.

**TABLA N°3**

DESTINOS DE LAS EMBARCACIONES MENORES DE CONSTITUCIÓN y CURANIPE, SEGÚN NÚMERO Y TONELADAS 1860 - 1869							
DESTINO	CONSTITUCIÓN		CURANIPE		TOTAL		Me./To.
	Núm./Em.	Ton.	Núm./Em.	Ton.	Núm./Em.	Ton.	
PERÚ	165	2.768	21	460	186	3.228	17.4
BOLIVIA	8	103	---	---	8	103	12.9
CHILE							
Norte (Antofagasta/Zapallar)	62	894	1	19	63	913	14.5
Centro (Valparaiso/Llico)	183	2.542	35	541	218	3.083	14.1
Sur (Lota/Coronel)	2	69	5	82	7	151	21.6
<b>TOTAL</b>	<b>420</b>	<b>6.376</b>	<b>62</b>	<b>1102</b>	<b>482</b>	<b>7.478</b>	<b>15.5</b>

Fuente: Archivo del Ministerio de Marina, Vols 102 y 128.

En la tabla anterior queda de manifiesto la importancia que tenían, durante los años de 1860, los puertos peruanos y Valparaíso, para la transacción de estas embarcaciones. Los datos, según año, muestran un cambio temporal en los destinos. Los pasavantes a Cobija (Bolivia) sólo zarpan entre 1860 y 1863; a su vez, los que van a las Islas de Chincha y a Pisco se agrupan en el bienio 1865 - 1866, con un 64% del total de esos puertos. En cambio, el Callao, con el 23% del movimiento del período, posee un 40% en 1860 - 1864, apenas un 16% en 1865 - 1866 y aumenta al 33% en el lapso de 1868 - 1869. Es probable

<sup>6</sup> PATIÑO, ALBERTO. Gobernación Marítima de Constitución. en: Memoria de Marina, Año 1895. Santiago de Chile, 528 - 531 pp.

<sup>7</sup> ARCHIVO DEL MINISTERIO DE MARINA, Vol. 101. (Intendencias de Valparaíso, Santiago, Colchagua y Arauco, 1850 - 1866) documento 56, Está fechado en Val paraíso el 1 de febrero de 1866 y firmado por J. Ramón Lira. (el constructor de las lanchas es Anacleto Koch, de Constitución).

<sup>8</sup> TORNERO, RECARDO S., **Chile Ilustrado. Guía Descriptivo del Territorio de Chile**, Valparaíso, Librería y Agencia del Mercurio, 1872,308 p.

que las fluctuaciones del mercado peruano no se deban a causas comerciales sino a las interrupciones del tráfico marítimo provocadas por la guerra con España.

En litoral chileno se perciben los efectos del mismo problema internacional y otros fenómenos locales. Se nota la atracción ejercida por las regiones mineras de Coquimbo y Atacama (el 10% de todos los permisos) y el surgimiento, entre 1868 y 1869, de otras áreas de igual actividad más al norte, como Taltal, Antofagasta y Mejillones, con un 3% del total. Además, resaltan los cambios en el flujo de estas embarcaciones ocasionados por el sitio de Valparaíso, durante 1865 y hasta marzo de 1866, en que ocurre el bombardeo. Al clausurar la circulación de mercadería del interior movidas en el ferrocarril, se buscaron otros puertos de salida<sup>9</sup>.

Si bien, en una costa tan extensa como ésta era difícil hacer un bloqueo total -así lo señala el comandante de la Escuadra hispánica-, el impedir el movimiento en Valparaíso, Talcahuano, Lota/Coronel, Coquimbo y Caldera, alteró el flujo naviero aunque no dañó la economía nacional como era el objetivo. Se pudo burlar el cerco con dos medidas que dictó el gobierno chileno: el cambio de bandera y la apertura de 38 puertos menores autorizados para operar como mayores<sup>10</sup>. Las soluciones salvaron a la mayoría de los buques pero no a las lanchas que debieron arriesgarse a ser apresadas o a no operar. Si la amenaza era inminente, se les prohibió la salida<sup>11</sup>.

La alteración de los destinos y la disminución de los pases reflejan los inconvenientes causados por esta guerra: a Caldera no van lanchas en 1866, tampoco llegan a Coquimbo durante 1865, a los puertos del golfo de Arauco sólo arriba una en ese bienio; a Valparaíso van 40 lanchas y 48 hacia Algarrobo, San Antonio y Llico. Antes ninguna había ido a estas caletas y en los dos años siguientes, sólo lo hizo una.

A pesar de los peligros para el embarque en esos lugares sin servicios portuarios, la urgencia por sacar los bienes agrícolas produjo un repentino foco de compra de embarcaciones para ese fin. A juzgar por los tonelajes de éstas, según las bahías a donde

---

<sup>9</sup> Según los datos de pasavantes, no se registran salidas con destino a Valparaíso durante los tres primeros meses de 1866. Las lanchas autorizadas para zarpar en esos días, lo hacen con destino a Algarrobo principalmente.

<sup>10</sup> ARCHIVO ALVARO BAZAN, SECCIÓN EXPEDICIONES. Documentos relativos a la Campaña del Pacífico 1863 - 1867, 2 Vols., Madrid, Museo Naval, 1966, Tomo I, 207 - 208 pp. ARCHIVO DEL MINISTERIO DE MARINA, Vol. 245 (Patentes de Navegación 1867 - 1880). El cambio de bandera con motivo del conflicto con España, obligó a rehacer el registro de patentes y el 31 de enero de 1867, se concede el N°1 de la nueva serie al pailebot "William Rebolledo", de Mesa Hermanos, construido por ellos mismos en Constitución.

<sup>11</sup> ARCHIVO DEL MINISTERIO DE MARINA, Vol. 128 (Notas de intendentes y Gobernadores 1853 - 1891) documentos 33 y 36. En el segundo, de fecha 17 de octubre de 1865, el Gobernador del puerto de Constitución, Santiago Salamanca, comunica al Ministerio que aunque se ha prohibido la salida de las lanchas que son para la venta, se ha autorizado a otras que no tienen ese fin y en adelante no se permitirá que zarpe ninguna para que no sirva al enemigo. En el documento 33, de fecha 22 de noviembre de 1865, el mismo Gobernador solicita al Ministerio instrucciones sobre las lanchas debido a que se autorizó la salida de buques y los dueños de éstas, basándose en ese acuerdo, piden pase libre.



iban, se conocía que las características naturales imponían el uso preciso de un tipo de nave. Pasado el problema, esas lanchas arrufadas ayudaron a la recalada de barcos que no podían utilizar las chalupas de a bordo<sup>12</sup>.

Con respecto a la dificultad que podría tener la navegación al sur para enfrentar a los vientos contrarios con un aparejo tan simple, los antecedentes no sugieren tal obstáculo. La travesía por riesgosa que sea, se hace si existe la posibilidad de vender el navío u obtener cargamento. En 1860 - 1869, las lanchas de Constitución que van al sur son apenas 2 de 420; en Curanipe, hay 5 de 61 casos y más tarde, entre 1870 y 1881, zarpan 38 de 109, o sea, el 35% del total. Aunque para Constitución no hay datos de estos últimos años para saber si hubo un circuito comercial semejante, si ocurrió, debió ser escaso, pues, con los bienes que bajaban por el río desde Talca, se cargaban las lanchas que iban al norte. En Curanipe al no tener un camino que cumpliera la misma función del río, se debían buscar remesas en otros puertos.

La necesidad de contar con fletes agrícolas para mejorar la rentabilidad de la construcción misma y disminuir las pérdidas por naufragio, se nota en el número de lanchas que salen de Curanipe hacia Tomé, entre 1870 y 1881. En la fase previa suplían esa carencia con la madera local; después este negocio fue poco lucrativo por la competencia que ejercían en la costa salitrera los veleros que traían carbón desde Inglaterra o de sus colonias y pino oregón de Estados Unidos<sup>13</sup>. Además, esta madera barata contribuyó a que proliferaran los aparejadores y carpinteros de ribera en las playas nortinas.

Los datos de Curanipe, en esta segunda época, ponen en evidencia los problemas causados por los nuevos hechos bélicos y las demandas que se crean. Durante la Guerra del Pacífico (1879 - 1883) el flujo al Perú sólo se interrumpe en el bienio de 1878 - 1879 (el Callao era aún un buen mercado y surgía Iquique). El tráfico con los puertos australes está consolidado y aparecen otros nuevos en la Zona central.

---

<sup>12</sup> VIDAL GORMAZ, FRANCISCO. **Exploración de la costa de Colchagua i de Curicó. i la albufera de Vichuquén**, Santiago de Chile, Anales de la Universidad de Chile, Tomo XLIII, 1873, 21 p.

<sup>13</sup> Respecto a los viajes de los veleros chilenos de Oelckers y Cía. al Puget Sound. véase a: SANDOVAL, ARIEL, La familia Oelckers, armadores de Puerto Montt, en: **Desde Melipulli hasta Puerto Montt**, Tomo II, Santiago de Chile, Editado por Eduardo Tampe S. J. 1983.

El tráfico del pino oregón desde el Puget Sound a distintos puertos del Pacífico, entre esos, los salitreros de Chile, dio origen a la ciudad de Seattle en torno al embarcadero y astillero de la familia Price, en 1894. Agradecemos a don Arnold Price esta información.

**TABLA N°4**

DESTINO DE LAS EMBARCACIONES MENORES DE CURANIPE			
1870 - 1891			
	NÚMERO	TONELAJE	MEDIA/TON.
Callao	14	275	19.64
Mollendo	2	36	18.00
Iquique	15	243	16.20
Pabellón de Pica	4	60	15.00
Mejillones	4	80	20.00
Antofagasta	2	40	20.00
Caldera	3	58	19.33
Peña Blanca	1	20	20.00
Valparaíso	18	357	19.83
San Antonio	2	40	20.00
Matanzas	5	67	13.40
Llico	1	15	15.00
Tomé	18	271	15.00
Talcahuano	7	118	16.86
Lota/Coronel	13	220	16.92
<b>TOTAL</b>	<b>109</b>	<b>1900</b>	<b>17.76</b>

Fuente: Archivo del Ministerio de Marina, Vols. 128 y 252.

El desarrollo de los puertos entre Ñuble y Arauco desvió hacia el sur parte del curso norte de las lanchas del Maule. Este flujo se vio reforzado por el creciente consumo de carbón en los ferrocarriles, la minería, los vapores mercantes (también los de guerra durante el conflicto), y por el abastecimiento de la población y las tropas. Era atractivo ir al sur para vender la nave o cargar productos consignados al norte.

Otro aspecto destacable es el promedio de km recorridos por estas lanchas. Para Constitución, entre 1860 - 1869, es de 1.143 km, lo que equivale a navegar desde la boca

del Maule a un punto un poco al norte de Taltal. Para Curanipe, la cifra es de 1.259 km, pero considerada desde su origen, alcanza casi al mismo lugar anterior, lo que confirma que las rutas de ambos grupos eran similares. Después de 1869 y hasta 1881, las barcas curanipeñas bajan su radio a 980 km por su rumbo predominante al sur, con todo, estas distancias son altas si se recuerda el tamaño de estas embarcaciones y los peligros para surcar esta costa.

#### **4.- Los nombres de las embarcaciones**

Los informes de los gobernadores marítimos, incluidos en las Memorias de Marina, tienen el número de balsas, falúas, bongos, canoas, lanchas y botes dedicados a la pesca, caza, fletes y servicios, y las personas ocupadas en estos oficios, pero, los nombres de las naves sólo figuran desde 1892.

El bautizo de una nave, por pequeña que sea, encierra un simbolismo sobre el destino deseado para cuando sea botada e inicie su actividad: cobra vida propia al tener un título que la identifique. La literatura universal y las tradiciones referentes a este tema, son abundantes y sería redundancia explicar el significado de buen o mal augurio atribuido a los nombres, o al infortunio que caía sobre un barco rebautizado. Es probable que las tendencias detectadas no sean exclusivas de Chile, sino de origen hispánico o mundial.

No conocemos ninguna investigación especializada sobre las formas de designar a las embarcaciones menores de Chile. Las agrupaciones e interpretaciones que se exponen, surgen de los mismos datos y del conocimiento personal de los usos actuales en ciertas caletas. La serie analizada corresponde a los pasavantes de 1860 - 1881 ya los datos de las Memorias de Marina de 1893 - 1896<sup>14</sup>. Los nombres de las lanchas del Maule se han ordenado según la actividad de la nave, el tipo de la misma y los gustos del dueño o del constructor.

---

<sup>14</sup> .- Los datos del período 1892 - 1895 corresponden a los informes de los Gobernadores Marítimos contenidos en las Memorias del Ministerio de Marina de 1893: 255, 295, 301,354,397,405,430,464 y 473 pp.; de 1894: 177, 234,279,285,321,398 - 401, 415,449,470,509 y 524 pp.; de 1896: 335, 378, 390, 397, 410, 428, 453, 463, 486,498,504, 509,578.580,617,656,711, 723, 743 y 744 pp. En adelante, toda referencia al período 1892-1895 corresponde a los datos anteriores o a cálculos efectuados con ellos.

**TABLA N°5**

NOMBRES DE LAS NAVES MENORES DEL MAULE SEGÚN NÚMERO Y PORCENTAJE POR GRUPO Y PUERTO 1860 - 1891						
GRUPOS DE NOMBRES	CONSTITUCIÓN		CURANIPE		TOTAL	
	N./Emb.	%	N./Emb.	%	N./Emb.	%
Femeninos	284	67.62	76	45.24	360	61.23
Mas./Apellidos	18	4.28	20	11.90	38	6.46
Condición Nave	28	6.67	17	10.12	45	7.65
Numéricos	47	11.19	3	1.79	50	8.50
Geográficos	38	9.05	22	13.09	60	10.21
Del tiempo	---	---	11	6.55	11	1.87
Otros	5	1.19	19	11.31	24	4.08
Total	420	100	168	100	588	100

Fuente: Archivo del Ministerio de Marina, Vols. 102, 128 y 252.

**a) Actividad de la nave:** si estas lanchas se vendían en los puertos de destino, junto con la carga, y trabajaban luego en esas costas, se podría esperar que hubiera alguna relación entre el nombre asignado y la tarea a desempeñar.

**a.1) Pesca:** si los hábitos actuales se hubieran formado en el siglo pasado, las naves de pesca de esos años deberían haber tenido nombres marinos. Sin embargo, en 1860 - 1881, sólo hay 4 con apodos de peces: el bote Peje, de Constitución y las lanchas Sardina y Corvina (2 con este último), de Curanipe. Después, entre 1892 y 1895, de 64 embarcaciones de 7 tipos, de Pisagua, Paposo, Peña Blanca, Totoralillo, Guayacán, Pichidangui, Papudo, Constitución y Laraquete, el 67% llevaba nombres de mujer, números y letras. Apenas hay un bote llamado Pescador y el único animal es un Grillo. En primer lugar están los femeninos y se usan en 4 puertos; el segundo, grupo los números, son comunes en Pisagua y Guayacán, y las letras son privativas de Papudo.

Es, sin duda, una práctica reciente la designación de los botes pesqueros con seudónimos de aves y animales marinos.

**a.2) Carga, tráfico de pasajeros, mercaderías y remolque:** para el mismo lapso de fin de siglo hay 480 nombres de embarcaciones de 27 puertos, desde Arica hasta Punta

Arenas. De este conjunto, compuesto por 12 tipos, el 68% usan números, el 8% los de mujer y un 6% los geográficos. Hay también aquellos que responden al espíritu patriótico: Esmeralda (3 naves), Huáscar, Condell, Blanco, Cochrane, Angamos, General Del Canto, Cóndor (3 casos) y Huemul. Aparecen por primera vez los santos, San Pedro y Santa Lucía (2 casos cada uno).

El hábito de numerar las lanchas de carga portuaria desde fines del siglo pasado, podría deberse al influjo ejercido durante ese tiempo por los astilleros de Constitución, pues, en 1893 - 1896, esto era ya corriente en este lugar.

**TABLA N°6**

NOMBRES DE LSO LANCHONES CONSTRUÍDOS EN CONSTITUCIÓN DURANTE 1894 Y SALIDOS A LOS PUERTOS DEL NORTE Y DEL SUR DE CHILE											
NÚMEROS		FEMENINOS		GEOGRÁFICOS		ANIMALES		OTROS		TOTAL	
N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
74	66.67	18	16.22	8	7.21	5	4.5	6	5.4	111	100

Fuente: Memoria del Ministerio de Marina, 1895, 528 - 531 pp.

**a.3) Navegación fluvial del Maule:** en el río hay apodos pícaros que evocan a la literatura regional. De 31 casos, para 1893, los nombres de mujer están en diminutivo, Manuelita, Sarita Fuentes, Ortencita Cifuentes o se han transformado en la Maulina, La Chilena, La Encantadora y hay dos Vencedoras; los masculinos son: Candelario, Juan María, Laureano, El Infeliz, Feliz, Ausente o El Calavera. Las aves abundan: Lora, Pata, Paloma y El Cuervo. Las reminiscencias bélicas unen a O'Higgins -único caso en que se lo nombra- con la Esmeralda y las batallas de Miraflores y Huará<sup>15</sup>.

Estos apelativos difieren de los usados contemporáneamente por los vapores del Imperial, que llevan los de sus afluentes, Mocul y Damas, al igual que en el Bueno<sup>16</sup>. En el sistema del Valdivia, las embarcaciones fluviales no tenían denominación hasta este siglo<sup>17</sup>.

<sup>15</sup> PATIÑO, ALBERTO. Gobernación Marítima de Constitución, en: Memoria del Ministerio de Marina 1894. Santiago de Chile. 398 - 399 pp.

<sup>16</sup> WANGNET, JUAN. Subdelegación Marítima de Río Imperial, en: Memoria del Ministerio de Marina 1896. Santiago de Chile. 656p.

SEÑORET, MANUEL; AGUAYO, PATRICIO. Exploración del río Bueno, Santiago de Chile, Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile, N°3, 1877, 28 p.

<sup>17</sup> En las Memorias del Ministerio de marina de los años 1890, el Gobernador Marítimo afirma que las embarcaciones del tráfico no tienen nombre.

**b) tipo de embarcación:** la concordancia entre el tipo y el nombre, se percibe ya en los pasavantes de 1860 - 1881. Por ejemplo, los faluchos se llaman Porvenir y Antonio; los botes Picaflor y Brillante; los pailebots, Agustín, Polinuro y Precursor (hay dos con nombres de mujer), la balandra es Sarita y una goleta, Josefa Ugarteche (la otra es Águila).

La generalidad de las lanchas tienen nombres femeninos, pero también las hay con números, meses, lugares, héroes, etc. Mirando los datos de los lanchones de 1894 y de los botes portuarios de 1892 - 1895, se puede enunciar que el carácter masculino o femenino asociado al tipo de nave, es una tradición del Maule. Un detalle que confirma esta correspondencia son las barcas del río; los botes usan apodos de hombres (menos uno), y las lanchas, de mujer (menos una)<sup>18</sup>.

**c) Gustos del propietario:** llama la atención la variedad y la repetición de los títulos de las embarcaciones; quizás en esto influyó la obligación de identificarlas. El reglamento del río exigía destacar el número de registro<sup>19</sup>; el pasavante se daba a las naves de hasta 50 toneladas y aunque en este caso no se indican las señas de reconocimiento, tal vez el seudónimo fuera importante para ello. De hecho, de todos los pases, hay 4 sin nombre y otros 4, sin el tonelaje.

Pero es el propietario el que elige el nombre. En ambos astilleros dominan los de mujer durante 1860 - 1881. El espectro va desde las diosas romanas, hasta el santoral católico. Hay 86 distintos en Constitución, de esos, Juana, María y Rosa, reúnen el 30%. En Curanipe, con 47, para obtener ese promedio hay que sumar los 7 primeros: Elisa, Carlota, Josefina, Benilde, Elvira, Mercedes y Rosaria. A veces, estos nombres son iguales a los de las familias de los armadores<sup>20</sup>.

El espíritu localista aparece en los nombres geográficos de las lanchas de 1860 - 1881: Maulina, Reino del Maule, La Maulina, Talca, Constitución, Curanipeña, Paquete de Chanco, Paquete de Curanipe, Pelluhue, Chovellén, etc. También hay otros que muestran los lazos con los puertos de destino, especialmente con el Perú: Piura, Paita, Callao, Pisco, etc. Además, en Curanipe hay dos con nombres de puertos europeos (Barcelona y Santander).

## 5.- Los constructores de naves.

Los extranjeros llegados durante la primera mitad del siglo pasado impulsaron la construcción naval en el Maule, consolidando así la actividad que dio origen a la fundación de Nueva Bilbao, en 1794, por Santiago Oñederra, bilbaíno.

---

<sup>18</sup> PATIÑO, ALBERTO. Gobernación Marítima de Constitución, en: Memoria del Ministerio de Marina 1894, Santiago de Chile, 398 - 399 pp.

<sup>19</sup> ARCHIVO DEL MINISTERIO DE MARINA, Vol. 102 (Intendencia del Maule 1850 - 1866), documento 471.

<sup>20</sup> Por ejemplo, Anacleto Koch, casado con Marcelina Barrios, tiene lanchas con el nombre de su esposa.

Si bien, desde el siglo XVI se habían construido lanchas y barcos en la ribera norte del Maule en el punto conocido como el “Astillero Viejo” para distinguirlo del de Oñederra, es a fines del siglo XVIII cuando este trabajo pasa a ser la palanca clave para el desarrollo del área. Junto al fundador están José Antonio Astaburuaga, también bilbaíno, José Domingo Otaegui, Vicente y Juan Manuel de la Cruz, Barázarte, etc.<sup>21</sup>. Luego, entre los militares que vinieron a colaborar en las guerras de Independencia, llegaron marinos norteamericanos e ingleses que fabricaron lanchas cañoneras en el Maule.

Charles Wooster y John Morrell, norteamericanos, y Morse, inglés, son los primeros extranjeros que se dedican a este rubro<sup>22</sup>. En 1819, su presencia en el lugar molestaba a las autoridades locales, pues, se les atribuía el aumento en los salarios de los trabajadores, la indisciplina de los mismos y la falta de respeto por la autoridad. Estos problemas y las dificultades de la barra para la salida de los barcos cargados con madera, hizo que O'Higgins pensara trasladar ese astillero a Valparaíso, en enero de 1820<sup>23</sup>.

Entre 1821 Y 1834, son muchos los que hacen barcos en el Maule: Rafael Bilbao, Pedro Chacón Morales, Pedro Sexto de Candamo, José Domingo Otaegui, Alejandro Martínez, Segundo Aguilar, Agustín Valenzuela, José María Canales, Eustaquio y José Hormazábal, Francisco Contegora, Ubaldo Espinoza, Santiago Roldán, Santiago Hurrell, Guillermo Taylor, Juan Morel y Enrique Brown; entre 1829 y 1834, se hicieron 11 goletas y 56 lanchas<sup>24</sup>. El terremoto de 1835 prácticamente destruyó el poblado y el oleaje del maremoto afectó a los astilleros y tal vez influyó en el reemplazo de los constructores de origen español por los de habla inglesa. Entre 1831 y 1841, trabajan Juan Morel (muere en 1836), Enrique Brown, Enrique Hastings, Tomás Blanco (o White) Guillermo Lenott, Guillermo León (o Lyon), Juan Alvarado y José M. Canales<sup>25</sup>.

En 1847, figura entre los constructores un alemán, Anacleto Koch<sup>26</sup>. Aun cuando, en 1854, Treutler dice que en su visita a Constitución encontró a varios compatriotas en

---

<sup>21</sup> ACUÑA NUÑEZ, CARLOS. **Nacimiento de Nueva Bilbao**, Santiago de Chile, Imprenta Stanley, 1944, 114 p.

<sup>22</sup> ARCHIVO DEL MINISTERIO DE MARINA, Vol. 11 (Patentes de navegación 1818 -1834) f. 45 - 47 vta; Charles Wooster, nacido en New Haven, saca patente de navegación para su barco “Betzy”, construido por él, en el Maule, en 1820.

Vol. 32 (Intendencias de Maule, Talca, Colchagua y Santiago 1819 - 1840) doc. 1 (Morse).

John Morrell era de New York y vino a Chile con Lord Cochrane quien le encargó la construcción de lanchas a vapor (dato del señor Oscar Morel Morel).

<sup>23</sup> ARCHIVO DEL MINISTERIO DE MARINA, Vol. 32 (Intendencias de Maule, Talca, Colchagua y Santiago 1819 - 1840) doc. 2 y 3.

<sup>24</sup> ARCHIVO DEL MINISTERIO DE MARINA, Vol. 11 (Patentes de navegación 1819 - 1834), f. 46 - 47 vta, 56 - 56 vta, 66 - 66 vta, 91 - 93 vta, 95 - 96 vta, 121 - 122 vta, 136, 162, 164,229 - 232,345 - 345 vta, 489 - 490 vta, Vol. 32 (Intendencias de Maule, Talca, Colchagua y Santiago 1819 - 1840) documento 38.

<sup>25</sup> ARCHIVO DEL MINISTERIO DE MARINA, Vol. 11 (Patentes de navegación 1818 - 1834) f. 434, 436, 490 - 490 vta; Vol. 58 (Suplementos de patentes de navegación 1835 - 1841), documento 77; Vol. 143 (Patentes de navegación 1857 - 1864) registro 117.

ARCHIVO NOTARIAL DE CONSTITUCION, Vol. 2 (1820 - 1842), 146 vta. y 157 vta.

<sup>26</sup> ARCHIVO DEL MINISTERIO DE MARINA, Vol. 143 (Marina Nacional 1857 - 1864). registro 226.

este oficio<sup>27</sup>, fuera de Koch, sólo Nicolás Fiedge (o Tiedge) aparece como tal en los contratos o registros de navegación<sup>28</sup>. Cuando se produce el *rush* de California y luego el de Australia, los arquitectos son principalmente ingleses Enrique Brown -hasta 1863-, Guillermo Parson, Juan Samson, Juan Urquhart, Enrique Cornish y Marcos Brown; figuran los primeros franceses: Juan Guemeneurs, Hipólito Genovois y Fernando Court; además están José Cruz, Agustín Valenzuela y Marcos Sosa<sup>29</sup>.

En 1867, después del conflicto con España, se renueva el registro de patentes, y en 1868, otro maremoto daña a los barcos y a los astilleros del río Maule y de Curanipe<sup>30</sup>. Se produce aquí un nuevo cambio de nacionalidad entre los constructores. Surgen los italianos Pedro Ferrari, Juan Bautista Schenone, Agustín Valerio, y José María Tasso<sup>31</sup>. Y los chilenos o de origen español, son mayoría: Eusebio Ibar, José María Espinoza, Fermín Muená, los hermanos Mesa, Agustín Valenzuela, Juan Torres y José Antonio Henríquez<sup>32</sup>. También el alemán Enrique Donn, tenía un astillero<sup>33</sup>. En 1892 - 1895, trabajan en estas faenas: F. Court (único que hace barcos), A. Valerio, A. Marquand, P. Moraga, F. Pino, P. Troncoso, P. Barrios, M. Ibar, J. Torres y F. De la Fuente<sup>34</sup>.

En 1916 los constructores de Constitución son: Aquiles Court, José María González, Mario Ibar, Adolfo Kusianvioch, Maggi y Novero, Secundino Muñoz, Fidel Núñez, Ricardo Torres y Horacio Valdés<sup>35</sup>.

Esta breve lista de los maestros mayores del Maule ratifica, sin duda, la tradición oral y escrita sobre el origen extranjero de los astilleros maulinos. Aunque esta característica no es privativa de Constitución, pues también forma parte de la historia de otros lugares del país, es allí donde se desarrolla esa actividad desde hace casi dos siglos y se mantienen modelos de naves hechas en los inicios de la República.

Tres son los principales aportes a la navegación de estos astilleros. a) La lancha salvadora de doble proa arrufada, descrita por Roberto Forster cuando fue capitán de puerto, en 1827, que facilitó el cruce de la barra a los veleros que no podían surcarla por

<sup>27</sup> TREUTLER, PAUL, **Andanzas de un alemán en Chile 1851 - 1863**, Santiago de Chile, Editorial del Pacífico, 2ª Edición. 1961. 548 p.

<sup>28</sup> ARCHIVO NOTARIAL DE CONSTITUCIÓN, Vol. 6 (1849 - 1851), f. 17 vta. y 18 vta.

<sup>29</sup> ARCHIVO DEL MINISTERIO DE MARINA, Vol. 143 (Patentes de Navegación 1857 - 1864) registros 626, 636, 657, 689y 707; Vol. 112 (Patentes de navegación 1851 - 1857) registros 277, 541,611 Y 617.

<sup>30</sup> ARCHIVO DEL MINISTERIO DE MARINA. Vol. 252 (Intendencias de Colchagua, Curicó, Talca y Maule 1867 -1877) documento 106.

<sup>31</sup> ARCHIVO NOTARIAL DE CONSTITUCIÓN, Vol. 23 (1867), f. 23 - 23 vta, 149 - 149 vta, Vol. 56 (1885) 545 - 545 vta. Ferrari figura pidiendo un préstamo para terminar su goleta, Valerio aparece como constructor hasta fines del siglo XIX.

<sup>32</sup> Antecedentes de los pasavantes de 1860 - 1881 y de las Memorias de Marina del decenio de 1880.

<sup>33</sup> FIGUEROA, VIRGILIO, **Diccionario Histórico, Biográfico y Bibliográfico de Chile**, Santiago de Chile, Establecimientos Gráficos Balcells y Co. 5 vols., 1982. p. 586 Tomo II.

<sup>34</sup> Véase Memorias de Marina 1893 - 1896, cuadros de astilleros y constructores de Constitución.

<sup>35</sup> GONZÁLEZ, PEDRO; SILVA, CÉSAR; GAJARDO, ENRIQUE. **El esfuerzo Nacional**, Santiago de Chile, 1916, 159 y 161 pp.



falta de viento<sup>36</sup> y fue utilizada en las caletas de la Zona Central afectadas por bancos de arena y fuerte oleaje. b) En 1830, según Tornero, se habría conseguido diseñar una barca plana para la navegación fluvial, probablemente muy similar a las usadas en el río San Francisco de Brasil, a juzgar por los grabados de mediados del siglo pasado<sup>37</sup>. Así se rebajó el número de bogadores en relación al tonelaje de la nave, favoreciendo el remolque a la sirga y el servicio de fletes del interior. Por último, los lanchones y lanchas maulinas - serían una forma evolucionada de las balsas<sup>38</sup> - cumplieron un rol destacado en los puertos de Chile y del Perú.

Fuera de estas barcas, en el Maule se hicieron vapores con ruedas para el tráfico de las bahías de mar y del río<sup>39</sup>. Si bien, no hay recuerdos actuales sobre el uso de mascarón de proa en las embarcaciones del Maule, pues, a juicio de los constructores de hoy, faltaron años para alcanzar ese refinamiento<sup>40</sup>, la verdad es que sí los hubo; los extranjeros los incorporaron. No obstante, pocos buques construidos en Chile tenían "signo de proa". De esos, los más usaron un brazo de violín y algunos de Constitución mostraron otros. Las goletas "Esteban" -hecha por Guemeneurs- y la "Negrita" -de Juan Urquhard- de Curanipe, llevaban un lagarto; la "Constancia" -de José Cruz-, una serpiente, y la "Eugenia" -de Nicolás Fiedge-, tenía en la proa una figura de mujer; el vapor "Rapel" -de Guillermo Parson- usaba una cabeza de caimán<sup>41</sup>. Después de 1866 estos adornos no se consignaron en el empadronamiento<sup>42</sup>.

## 6.- Los dueños de las embarcaciones menores

Los propietarios de las lanchas, lanchones, faluchos y botes maulinos del período de 1860 - 1869, son en su mayoría los mismos constructores, los comerciantes que despachaban frutos del país o los rematantes del pasaje y del tráfico fluvial. Junto a ellos están algunos capitanes de barcos y en menor medida figuran otras personas ajenas al área que posiblemente eran los compradores de las embarcaciones. El total de dueños en Constitución para este período es de 67 personas naturales o jurídicas.

---

<sup>36</sup> ARCHIVO DEL MINISTERIO DE MARINA, Vol. 32 (Intendencias de Talca, Maule, Colchagua, y Santiago 1819 - 1841), documentos 10 y 31.

<sup>37</sup> TORNERO, SANTOS. **Chile Ilustrado. Gula Descriptivo del territorio de Chile...** Valparaíso, Librerías i Agencias Imprenta El Mercurio, 1872, 307 p.

Véase las ilustraciones de PARDAL, PAULO, Garrancas do Sao Francisco, Río de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1981.

<sup>38</sup> LATORRE, MARIANO. **Un astillero sin mar.** Revista ZIG - ZAG N°2. 385, 9 de diciembre de 1950, reproducido en: **Memoria y Obras. Confidencias de Mariano Latorre.** Selección, prólogo y notas de Alfonso Calderón. Santiago de Chile. Editorial ANDRES BELLO, 1971, 243 P.

<sup>39</sup> Varios fueron los constructores de vapores, entre esos, Guillermo Parson y Fernando Caurt.

<sup>40</sup> Hicimos esta consulta a los constructores actuales en nuestra visita de enero de 1987.

<sup>41</sup> ARCHIVO DEL MINISTERIO DE MARINA, Vol. 112 (Patentes de navegación 1851 - 1857), registro 617; 143 (Marina Nacional 1857 - 1864), registros 264, 277, 636 y 707.

<sup>42</sup> En los registros anteriores a 1851 o posteriores a 1864, se indican los signos de proa.

**TABLA N°7**

CONSTRUCTORES DE CONSTITUCIÓN DUEÑOS DE LANCHAS SEGÚN NÚMERO Y TONELAJE 1860 - 1869 <sup>43</sup>		
CONSTRUCTOR	N° EMBARC	TONELADAS
Enrique Brown	34	498
Marcos Brown	27	435
Aquiles Court	5	68
Fernando Court	9	109
Eusebio Ibar *	3	34
Anacleto Koch	40	582
Juan Morel *	2	40
Guillermo Parson	4	100
Francisco Pino	5	48
Juan Samson	7	97
José María Tasso +	2	49
Agustín Valenzuela	64	841
Agustín Valerio	1	24
Total	203	2.925

\* También estaba relacionado con las lanchas del río.

+ Tenía una sociedad.

Fuente: Archivo del Ministerio de Marina Vols. 102, 128 y 252

Si bien, en Curanipe hay 31 dueños para 117 naves, la concentración en una persona es mucho más alta que en Constitución. El constructor principal era Antonio Enrique Cornish, inglés, fundador del astillero, que tenía 33 de las 78 embarcaciones salidas entre 1860 y 1870.

<sup>43</sup> Sobre la condición de constructores de los que figuran en esta lista, véase las referencias anteriores sobre esta materia.

Luego, entre 1871 y 1881, la empresa “Serdio Hnos.” poseía 41 de las 92 lanchas que zarparon de ese puerto con pasavante.

Los rematantes y fiadores del pasaje y de las lanchas del río (Fidel Barrera, Andrés Hoyl, Ricardo C. Aylwin y Eduardo Cooper) reunían otras 13 embarcaciones con 249 toneladas<sup>44</sup>. Los capitanes Enrique Nissen, Santiago Rugg y Enrique Wilson, eran propietarios de otras 12 lanchas. Marcelo de Libano, uno de los comerciantes más importantes de esa plaza, tenía 14 lanchas<sup>45</sup>.

También entre los dueños de estas lanchas figuran los fundadores de las primeras sociedades anónimas de vapores, como Rafael L. Orrego, José Gustavo Portales y Eusebio Ibar. Antes de la creación de la “Sociedad Nacional de Vapores”, en 1864, se formó otra sociedad anónima en 1863, donde aparecen entre los accionistas, los anteriormente nombrados<sup>46</sup>. Al parecer, esta empresa de 1863 no funcionó, pero es probable que fuera la base que dio origen a la “Sociedad Nacional de Vapores”, la que a su vez se fusionó con la “Sociedad a Vapor del Maule”, al menos así se la nombra en el registro de patente de navegación del barco *Paquete del Maule*<sup>47</sup>, formando la “Compañía Sud Americana de Vapores”, en 1872, que está en actividad hasta el presente.

Aunque Rafael Orrego no formó parte de la “Sociedad Nacional de Vapores”, fue igualmente armador. Creó la “Sociedad de Navegación del río Maule y sus Afluentes”<sup>48</sup>. También otro constructor de este período, Fernando Court, constituyó junto a Marcial Recart, de Valparaíso, la sociedad “Recart y Court” en 1870, cuyo objetivo era implantar la navegación a vapor en el río Maule<sup>49</sup>.

Los datos que entregan los pasavantes de Constitución durante los años de 1860, sin duda, contribuyen a ampliar el conocimiento de las distintas relaciones que existían entre los fabricantes de las embarcaciones, capitanes de barcos, comerciantes y despachadores de frutos del país, armadores y representantes de empresas navieras, en un momento crucial del desarrollo de la construcción naval y de la implantación de los descubrimientos

---

<sup>44</sup> ARCHIVO NOTARIAL DE CONSTITUCIÓN, Vol. 20 (1861 -1862), f. 131 -131 vta; Vol. 24 (1868), f. 166 - 167; Vol. 25 (1869) 1. 210 vta - 211 vta.

<sup>45</sup> .- En febrero de 1855, Marcelo de Libano constituye una sociedad mercantil con José Cerveró, quien lo habilita con dos mil pesos para instalar una bodega a orillas del río. ARCHIVO NOTARIAL DE CONSTITUCIÓN, Vol. 10 (1855), f. 12 vta - 14.

<sup>46</sup> El 31 de julio de 1863 se constituyó la sociedad anónima naviera, con sede en Constitución cuyos accionistas eran: José Gustavo Portales (12 acciones), Lautrup y Peterson (5), Pedro N. Albornoz (2), Hevia y Arellano (4), José Ibar (4), Jofré Hnos. (3), José Cruz Salgado (2), José Nicolás Orrego (4), Francisco Urzúa (3), Steven y Holtzapfel (2), Rafael Garmendia (11) y Orrego y. Garmendia (11) -en este último caso firma Rafael L. Orrego, socio de esta empresa-, (ARCHIVO NOTARIAL DE CONSTITUCIÓN, Vol. 21 (1863 - 1864), 1. 84 vta. - 85 vta.

<sup>47</sup> ARCHIVO DEL MINISTERIO DE MARINA, Vol. 143 (Marina Nacional 1857 - 1864), registro N°706.

<sup>48</sup> MAINO, VALERIA; ASTORQUIZA, PILAR. **La navegación a vapor en el río Maule**. Talca. Revista UNIVERSUM, 1 semestre 1988, Universidad de Talca. 14 p.

<sup>49</sup> ARCHIVO NOTARIAL DE CONSTITUCION, Vol. 26 (1870), f. 269 - 269 vta.

tecnológicos de la navegación. Además, en este decenio, existieron situaciones conflictivas para el normal funcionamiento del tráfico marítimo, como la guerra con España, que influyeron en la evolución de las empresas navieras y de los servicios conexos.

También estos antecedentes reafirman la tradición oral sobre el tráfico hecho por estas embarcaciones menores y ponen en evidencia que el desarrollo de la navegación no es independiente de la práctica prolongada de los oficios de constructor y navegante. El desarrollo de las empresas navieras de Valdivia y Puerto Montt ocurre a fines del siglo XIX, cuando han pasado no menos de 40 años de ensayos, tiempo equivalente al que se registró en el Maule entre el despegue de la construcción naval, en 1820, y la formación de sociedades de navegación en el decenio de 1860.



Constitución - Fondeadero

