

Corrupción a todo vapor: el Estado y los empresarios entre la Guerra del Pacífico y la Primera Guerra Mundial (Chile, 1879-1916).

*Cristóbal Hernández Serrano*¹
Pontificia Universidad Católica de Chile

RESUMEN

La siguiente ponencia analiza la consolidación del monopolio del comercio de cabotaje en las costas de Chile hacia fines del siglo XIX y comienzos del XX; esto desde la perspectiva de la corrupción. Dicha corrupción se manifestó en una red clientelar entre la Compañía Sud Americana de Vapores y la clase política chilena desde su fundación. El contexto en el cual se inserta el siguiente estudio corresponde al periodo de expansión del Estado chileno hacia Tarapacá y Antofagasta posterior a la Guerra del Pacífico, hasta el comienzo de la Primera Guerra y pasando por la Guerra Civil de 1891. En estos tres conflictos la Compañía tuvo un rol importante por su utilidad en los esfuerzos bélicos. Por otro lado, se analiza la forma en que los accionistas influyeron en la elaboración de cuantiosos beneficios legales hacia la empresa. En su conjunto, el trabajo muestra un punto de vista pocas veces estudiado: la relación entre la guerra, la corrupción y el fortalecimiento del régimen oligárquico chileno. Palabras clave: Guerra, corrupción, empresarios, políticos.

PALABRAS CLAVE: *Guerra, corrupción, empresarios, políticos.*

La corrupción, en palabras de Alfonso Quiroz, constituye “un fenómeno amplio y variado”² cuya manifestación se da en la aceptación y recepción de sobornos, la asignación arbitraria de recursos fiscales en beneficio de particulares, los escándalos públicos de corte financiero, el fraude electoral. En definitiva, corrupta es cualquier actividad que busque la prosecución, por medio de ventajas de dudosa moralidad y legalidad, de intereses particulares por sobre los de una comunidad. Durante los últimos años la historiografía se ha visto beneficiada por los nuevos enfoques desde las ciencias sociales y la economía en torno a las causas y efectos negativos de la corrupción en el desarrollo institucional, económico y en la sociedad civil. Sin embargo, la corrupción como enfoque de análisis histórico ha estado ausente en las explicaciones sobre la

¹ Licenciado en Historia por la Pontificia Universidad Católica de Chile.

² Alfonso Quiroz. 2013. *Historia de la corrupción en el Perú*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. primera edición, p. 30.

conformación y expansión de los Estados y el mercado durante el siglo XIX. En cambio, han primado las interpretaciones de carácter político, económico, o el ámbito militar como causas del establecimiento de los Estados nacionales.

La siguiente ponencia analiza el establecimiento y consolidación de la marina mercante en las costas del pacífico desde la óptica de la corrupción. Ello a partir del caso de la Compañía Sud Americana de Vapores. Proponemos que, durante las primeras décadas de su establecimiento, la CSAV, mediante su Directorio y principales accionistas, obtuvo un trato especial por parte del Estado que se tradujo en una situación ventajosa respecto a otras compañías de vapores. Dichas ventajas se manifestaron por medio de una serie de contratos y subvenciones que, a medida que corrían los años, se hicieron más cuantiosas y frecuentes. Por otro lado, ya entrado el siglo XX, se sucedieron una serie de iniciativas que apuntaron a la consolidación de un monopolio protegido y avalado por el Estado en beneficio de la CSAV. Aquellas iniciativas ocasionaron un conflicto dentro del sector dirigente en cuyo centro estuvo el rol que le cabía a la Compañía en el desarrollo de la marina mercante nacional.

La construcción del Estado y su relación con la corrupción ha sido ampliamente estudiada en el caso de Inglaterra. Según Philip Harling la “vieja corrupción” (Old corruption) puede ser definida como un “sistema parásito” por medio del cual la élite sació su apetito de poder y dinero a costa del pueblo³. Dicho sistema “expresaba la influencia del rey en los municipios y en el Parlamento, adquirida a través del otorgamiento de privilegios corruptos”⁴. Por otro lado, en Hispanoamérica, las reformas del siglo XVIII sólo habrían trasladado la corrupción de corte virreinal hacia una de tipo patronal, ligada al caciquismo y el caudillismo⁵. En el caso latinoamericano, dice Quiroz, “el patronazgo y el clientelismo se encuentran inextricablemente ligados a la corrupción”⁶. Una opinión similar plantea Hernán Ramírez Necochea, para quien la política y los sectores empresariales han estado históricamente ligados en el caso chileno durante la segunda mitad del siglo XIX; “la riqueza”, dice Ramírez, “se mueve tras el poder y los busca ansiosamente”, agrega que “los hombres de negocios”, mediante incursiones en la arena

³ Philip Harling. Rethinking “Old corruption”. *Past and Present*. N°147 (May, 1995), pp. 127-155.

⁴ Quiroz, *op. Cit.*, p 32

⁵ Para el caso venezolano véase Doug Yarrington. Cattle, Corruption, and Venezuelan State Formation During the Regime of Juan Vicente Gómez, 1908–35. *Latin American Research Review*, Volume 38, Number 2, 2003, pp. 9-33.

⁶ Quiroz, *Ibidem*

política, buscan posicionar la defensa de sus intereses particulares con el objetivo de ganar el apoyo de legisladores y personeros del gobierno, además:

“Pueden mantener o conseguir privilegios, granjerías o beneficios de diversa índole y paralizar, en cambio, acciones perjudiciales o lesivas a sus intereses; en una palabra, los capitalistas colocan dentro de su órbita y para su servicio, las influencias que naturalmente proporciona el ejercicio de funciones públicas”⁷.

Además de Ramírez Necochea, la corrupción ha sido estudiada en el caso chileno por Harold Blakemore. Ambos historiadores se han centrado en la industria salitrera, destacando los mecanismos y ventajas mediante los cuales los inversores británicos se hicieron con la propiedad de gran parte de las oficinas salitreras que estaban en los territorios anexados por el Estado chileno desde 1879⁸. Por otro lado, la relación entre corrupción y expansión del Estado y el mercado también ha sido investigada en el caso de la Patagonia⁹. En suma, existen evidencias documentadas de que hacía finales del siglo XIX el sector dirigente monopolizó el acceso a la administración pública, es decir, del Estado en su conjunto; monopolio que se basó en “una concepción patrimonial de las prácticas política, administrativa y legal” que, mediante una lógica estatal oligárquica, las interpretó “como una prolongación de sus bienes personales”¹⁰.

Dentro del marco cronológico estudiado se definen tres periodos. El primero va desde el año de la fundación de la CSAV (1872) hasta el fin de la Guerra del Pacífico (1884). En estos años destacamos la relación entre la Compañía y el Estado, tanto a nivel gubernamental como con el Parlamento. La Guerra del Pacífico implicó la participación directa de los vapores de la CSAV producto de un contrato contraído entre el Estado y la Compañía. El segundo periodo comprende desde el fin del conflicto internacional hasta la Guerra Civil (1891), periodo marcado por el otorgamiento de subvenciones estatales y su impacto positivo en las arcas de la Compañía. Por otro lado, durante la Guerra Civil la CSAV nuevamente se vio involucrada en un conflicto bélico, aunque en dicha

⁷ Hernán Ramírez Necochea. 1969. *Balmaceda y la Contrarrevolución*. Santiago: Editorial Universitaria, p. 73

⁸ Harold Blakemore. 1977. *Gobierno chileno y salitre inglés: Balmaceda y North*, Santiago: Editorial Andrés Bello.

⁹ Alberto Harambour. 2012. *Borderland Sovereignities. Postcolonial Colonialism and State Making in Patagonia. Argentina and Chile, 1840s-1922*. New York: Department of History, Graduated School, New York State University at Stony Brook

¹⁰ Enrique Fernández. 2003. *Estado y Sociedad en Chile, 1891-1931. El estado Excluyente, la lógica estatal oligárquica y la formación de la sociedad*. Santiago: LOM Ediciones, p. 69

oportunidad se suscitaron conflictos en el Directo sobre a qué bando apoyar. Finalmente, el tercer y último periodo va desde el fin de la Guerra Civil hasta 1914, año en que se inició la Primera Guerra Mundial. Esta etapa se destacó por las discusiones parlamentarias sobre la mejor forma de proteger a la marina mercante nacional frente a la competencia internacional. En su conjunto, el elemento que subyace estos tres periodos es la corrupción que une el desarrollo económico de la CSAV, la paulatina consolidación del régimen oligárquico y la consecuente expansión territorial del Estado chileno hacia el otrora sur peruano y el litoral boliviano.

III. La Compañía Sud Americana de Vapores

La CSAV surgió como la fusión de dos compañías navieras. Una de ellas, la Compañía Nacional de Vapores, operó desde 1864 en Constitución, logrando sobrevivir al monopolio de la P.S.N.C gracias a su embarcación Paquete del Maule, el único navío capaz de remontar la barrera de arena de la desembocadura del río. En 1870 se trasladó a Valparaíso, lugar donde se sumaron accionistas y capital porteño. La segunda empresa antecedente de la CSAV fue la Compañía Chilena de Vapores, la cual se creó en 1870 y que entre sus accionistas estaban nombres como Santiago Lyon, Carmen Santa María de Lyon, Carlos y Roberto Lyon, E. N. Willshaw, Federico Santa María, Hortensio Escobar, Ossa y Cía., Tomás Gervasoni, Aniceto Vergara Albano, y Alfredo Lyon por A. y H. Lyon y Cía., entre otros¹¹. La fusión de ambas compañías no fue inmediata, si bien 18 de los accionistas de la CCV controlaban más del 50% de las acciones de la CNV. También estuvo la posibilidad de que la Compañía Chilena fuera absorbida por la P.S.N.C; esta última vio con preocupación la consolidación de una compañía con el capital suficiente para competir en el mercado marítimo¹². Finalmente, la junta de accionistas desechó la posibilidad de unirse a la Compañía Inglesa, inclinándose, en cambio, por formar la Compañía Sudamericana de Vapores en 1872¹³.

En la lista de accionistas destaca el clan Lyon Santa María quienes, en conjunto, controlaban 109 acciones de un total de 578¹⁴. Eran descendientes de Jorge (George) Lyon Thomas, quien arribó al país en 1827 cuando contaba con 21 años. Trabajó como empleado en la empresa de Diego Portales para posteriormente desempeñarse como

¹¹ Jorge Allard. 1972. *Cien años de la Compañía Sudamericana de Vapores*, Imprenta de la Compañía, p. 18.

¹² El capital inicial fue de \$2.500.000 pesos.

¹³ Los detalles están en Vial, *op. Cit.*, pp. 55 y ss.

¹⁴ Veliz, *op Cit.*, p. 214.

agente de buques y consignaciones marítimas¹⁵. En un inserto de El Mercurio de Valparaíso del 21 de octubre de 1840 la empresa “Lyon y Santa María” figura como agente de la P.S.N.C, gestionando sus viajes a vapor hacia el Callao.

El primer Directorio de la Compañía, electo entre 178 accionistas, estuvo compuesto por:

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

A excepción de Maximiano Errázuriz, el resto de los accionistas representaban a la “banca, navegación y alto comercio”¹⁶ del puerto. Cabe preguntarse, entonces, por qué el cargo de presidente recayó en un Errázuriz, que no solo era de Santiago, sino que además pertenecía a una de las familias más tradicionales del país. En 1870 Maximiano Errázuriz era un político y empresario con trayectoria; mientras ocupó la Presidencia del Directorio se desempeñó, al mismo tiempo, como diputado por La Serena (1870-1873) y presidente de la Cámara (1871-1872), además, era hermanastro del entonces presidente de la República Federico Errázuriz Zañartu. Jorge Allard destaca que desde que la Junta de accionistas aprobó los nuevos estatutos de la CSAV el 4 de octubre de 1872, sólo bastaron seis días para que el Supremo Gobierno decretara su aprobación, trámite que en palabras de Vial fue “en tiempo record”¹⁷. Generalmente el proceso para la conformación de una Sociedad Anónima era lento y engorroso ya que las actas de la junta de accionistas debían traspasarse a escritura pública. La escritura debía ser verificada y aprobada por el Fiscal de la Corte Suprema y, posteriormente, se emitía en forma de decreto por el Ministerio de Hacienda. Sólo entonces era firmada por el Presidente de la República y despachada a la Intendencia correspondiente, en este caso, Valparaíso.

III. 1 Subvenciones y relación con el Estado

¹⁵ Notas sobre los orígenes de la familia Lyon en Chile, *Biblioteca Museo de Historia Natural de Valparaíso*, (en línea) http://www.mhnv.cl/636/articles-23334_archivo_01.pdf

¹⁶ Vial, *op. Cit.*, p. 65.

¹⁷ *Ibíd.*, p.58.

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

Las pérdidas durante toda la década de 1870 se enmarcaron en el contexto de caída de los precios en los mercados internacionales. La crisis económica que se hizo sentir con mayor fuerza desde 1874, sumado a la competencia de la Compañía Inglesa provocó una reacción por parte del gobierno. En este sentido, bajo la presidencia de Errázuriz Zañartu, el Estado acordó mediante un contrato con la CSAV otorgarle una subvención anual de \$100.000 pesos por un periodo de 10 años. A cambio, la Compañía debía mantener una comunicación regular con los puertos de Arica y Panamá¹⁸, otorgar descuento de 50% en las tarifas a personeros del Estado, pasaje gratuito a intendentes, congresistas y ministros, llevar el correo entre los puertos, hacer viajes extraordinarios cuando el gobierno lo dispusiese y poner a disposición del Estado los vapores en caso de guerra.

En 1883 el contrato fue renovado por 10 más; las obligaciones de la Compañía para con el Estado se mantuvieron y la subvención fue aumentada a \$150.000 pesos anuales. El encargado de gestionar la aprobación del nuevo contrato fue el entonces ministro José Manuel Balmaceda. La relación entre Balmaceda y los Lyon se remonta a los primeros años de la CSAV. En septiembre de 1873, apenas un año después de su fundación, Alfredo Lyon se dirigió a Balmaceda en nombre de la junta de accionistas pidiéndole que intercediera en el Congreso para que a la Compañía se le eximiera del cobro del derecho de fano y tonelaje. En este sentido, le envió dos copias del proyecto a presentar para que Balmaceda “se imponga de ellas, en cuanto a lo que deseamos que sea presentada en la Cámara”, agregó que el agente de la CSAV, Thomas Rogers, pasaría por su estudio “para ver si le puede ser útil en algo”. Finalizó la carta diciendo que dado que hay muchos accionistas involucrados “todos trabajan a favor de nosotros”¹⁹.

¹⁸ En 1875 el gobierno y el parlamento cambió esta exigencia. A cambio, se pidió a la CSAV mantener una línea regular a Melipulli (Puerto Montt)

¹⁹ Carta de Alfredo Lyon a José Manuel Balmaceda, 24 de septiembre de 1873

En 1887, cuando sólo habían transcurridos cuatro años desde el último contrato, la Compañía Sud Americana solicitó al gobierno una subvención adicional. El Directorio argumentó que frente a la competencia de la P.S.N.C se hacía necesario aumentar el capital de reserva de la Compañía, así como la construcción de nuevos vapores. En aquella oportunidad Horacio Lyon pidió un aumento de \$250.000 pesos, siéndole otorgado por parte del Estado la suma de \$100.000 pesos anuales los dos primeros años y \$75.000 pesos durante los cinco años siguientes. Respecto a esta subvención, destacamos el hecho de que la Compañía Sud Americana el año 1879 llegó a un acuerdo con la P.S.N.C en el cual ambas empresas se repartieron el monopolio del comercio de cabotaje en las costas chilenas. Dicho acuerdo, sumado al aumento del comercio marítimo luego de la anexión de Tarapacá, se expresó positivamente en los balances de la Compañía.

Para Félix Vicuña el aumento de las subvenciones era una muestra del grado de influencias que alcanzó la CSAV durante sus primeras décadas. En este sentido, refiriéndose al contrato de 1883, Vicuña acusó que la Compañía, “poderosa ya por su riqueza, merced a los dineros del Estado” interpuso sus influencias para “obtener una nueva subvención de 1.000.000 de pesos, que se acuerda sin motivo que la justificara” a lo que agrega: “no es difícil comprender que, mediante esta fuerte protección, haya podido ganar en influencias y que éstas se pongan nuevamente en juego para pedir nuevas subvenciones”²⁰. Tanto Claudio Veliz como Gonzalo Vial concuerdan en el error en que incurrió el Estado al otorgar subvenciones a las empresas navieras sin condicionar el pago a las millas recorridas o a la inversión en nuevas tecnologías. A la larga, y tal y como planteó Vicuña, en este periodo no surgieron nuevas empresas nacionales producto “del monopolio acordado a una sola compañía” a la cual se le asignaban subvenciones “que la colocaban en aptitud de poder echar por tierra cualquier otra que quisiera hacerle la competencia”²¹. En este mismo sentido el historiador y diputado conservador Gonzalo Bulnes se preguntó en 1901: “¿Cuál ha sido el primer efecto de la subvención acordada a las Compañías Inglesa y Sud Americana de Vapores? El de unirse ambas compañías para formar la gran tijera con que día a día vienen guillotinando los intereses de los pueblos del norte”²².

²⁰ Félix Vicuña. 1887. De la protección de la Marina Mercante Nacional. *Revista Económica*. Valparaíso, junio 4 de 1887, pp. 281-287.

²¹ *Ibíd*, p. 344.

²² Cámara de Diputados, Boletín de sesiones extraordinarias, 14 de diciembre de 1901.

Existía en un sector del grupo dirigente la sensación de que se estaba haciendo un mal uso de los recursos públicos al financiar el monopolio de los vapores. A partir de 1895, las subvenciones dejaron de darse por largos periodos y comenzaron a otorgarse año a año.

III.2 Las consecuencias de la Guerra del Pacífico

Por el contrato de 1874 los vapores de la Compañía pasaron a formar parte de la marina de guerra durante el conflicto con Perú y Bolivia. Según Claudio Veliz, el arrendamiento de los vapores llegó en el mejor momento ya que la Compañía se encontraba en una mala situación financiera hasta 1878; no resulta extraño que el almirante Luis Uribe Orrego haya escrito en 1885 que para la Compañía Sud Americana “por fortuna”²³ había estallado la Guerra del Pacífico. En total fueron, según algunas estimaciones, alrededor de 135.000 mil el contingente transportado por los vapores de la Compañía hacia el frente de batalla²⁴. Además, producto de la incapacidad de las empresas navieras extranjeras de navegar libremente por la zona del conflicto, el comercio de cabotaje realizado por naves de bandera chilena se quintuplicó, pasando de 10.618 toneladas en 1880 a 53.071 en 1883²⁵. La pregunta que surge en torno a la CSAV y su participación en la Guerra del Pacífico es ¿Hasta qué punto se vio beneficiada? El político conservador Carlos Walker Martínez, en una sesión de la Cámara de Senadores de 1911 se opuso a una ley que fomentaba a la marina mercante argumentando que

“Esta Compañía [la CSAV] ha hecho un gran negocio. Todos mis colegas saben que cada acción de quinientos pesos pagados a la Compañía Sud Americana estaba a cincuenta pesos en el mercado de Valparaíso. Cuando vino la guerra, esas acciones pasaron a valer más de mil pesos por el sólo uso que el Gobierno hizo de ellas”²⁶.

En el aspecto económico la guerra ayudó a consolidar a la Compañía Sud Americana luego de una primera década inestable. Sin embargo, hay que mencionar que este fenómeno se dio en la economía chilena de forma generalizada. Como bien concluyó Luis Ortega, la Guerra del Pacífico fue un medio y un fin por el cual la élite solucionó los problemas que tuvo que enfrentar en la década de 1870, producto de la adquisición de los

²³ Luis Uribe Orrego. 1885. El rol de los Vapores Mercantes Nacionales en la pasada Guerra del Pacífico, *Revista de Marina*, p. 658

²⁴ *Ibíd*, p. 660.

²⁵ Veliz, *op. Cit*, p 229.

²⁶ Citado en Veliz, *op Cit*. nota 315.

depósitos de guano y salitre, aun cuando éstos terminaron en manos de unos pocos especuladores ingleses²⁷.

Con el desembarco de la administración chilena en las provincias del norte, la Compañía pudo expandir su zona de operaciones, a veces, de forma corrupta. Prueba de aquello es un telegrama de Luis Arteaga, Gobernador de Arica, quien escribió en 1906 a Horacio Lyon informándole que había adquirido unas propiedades en nombre de la Compañía Sud Americana por orden del Intendente²⁸. Además, se quejó con Lyon sobre Thomas Bradley, “aquel personaje que, indignamente, tiene a su cargo en Arica la agencia”²⁹ de la CSVA. Este tipo de conflictos muestra cómo se confundía la labor burocrática con el trabajo ofrecido a empresas privadas. Además, es prueba de que la Compañía utilizó el servicio público en la expansión y consolidación de su negocio; no en vano Julio Pinto ha dicho que la modernización en América Latina es una experiencia conjunta del Estado y el Mercado³⁰. La afirmación es pertinente para interpretar la consolidación de la lógica estatal oligárquica en el caso aquí estudiado, según Enrique Fernández, dicha lógica se expresó en la utilización del Estado como un móvil social o “aristocratización”, así como en la acumulación de capital o “patrimonialización”³¹. En este sentido, la corrupción actuó como el mecanismo que explica la consolidación de una red clientelista entre el sector público y el privado.

Finalmente, la Guerra del Pacífico tiñó de nacionalismo la labor de la Compañía durante el conflicto. Los vapores fueron fundamentales considerando el estado de la marina de guerra durante la década del 70’, y a partir de entonces los servicios prestados por la CSAV serían invocados con frecuencia por el sector dirigente a la hora de discutir nuevas concesiones, subvenciones o proyectos de ley. Fue el caso cuando se discutió la ampliación de la subvención por diez años más en 1883, momento en que la Comisión encargada por el Supremo Gobierno para discutir el asunto dio a entender que sin la subvención de 1874 la CSAV no habría existido en 1879 y, por lo tanto, sus vapores no podrían haber ayudado a ganar la guerra³². Varios años después, en 1909, la Compañía volvió a rememorar este episodio mediante un folleto en el cual expresó que, aunque la

²⁷ Luis Ortega. 2005. *Chile en ruta al capitalismo: Cambio, euforia y depresión 1850-1880*. Santiago: LOM/ Centro de Investigaciones Barros Arana, p. 472.

²⁸ Carta de Luis Arteaga a Horacio Lyon, diciembre de 1906.

²⁹ Carta de Luis Arteaga a Horacio Lyon, 5 de noviembre de 1906.

³⁰ Julio Pinto. *De proyectos y desarraigos, la sociedad latinoamericana frente a la experiencia de la modernidad (1870-1914)*. Contribuciones Científicas y Tecnológicas 130, pp. 95 y ss.

³¹ Fernández, *op. Cit.*

³² Cámara de Diputados, Boletín de sesiones extraordinarias, 11 de diciembre de 1883.

guerra había terminado hace 30 años “fresca está aún en la memoria la historia que le cupo a la Compañía Sud Americana de Vapores en la Guerra contra el Perú”³³.

IV. La Guerra Civil de 1891

El conflicto que enfrentó a José Manuel Balmaceda y la Junta cívico militar que se estableció en Iquique en 1891 tuvo repercusiones en el funcionamiento interno de la Compañía Sud Americana de Vapores. Los vapores fueron vistos como pieza fundamental de los preparativos de guerra tanto por la dictadura como por las fuerzas del Congreso; no había seguridad sobre a qué bando la Compañía cedería sus vapores. En este contexto, surgieron consideraciones legales, económicas y personales que impidieron que la Compañía tuviera una actuación coherente durante 1891, actuación que le trajo consecuencias una vez terminada la guerra civil.

Durante las primeras semanas del conflicto el Directorio buscó dejar claro su apoyo irrestricto a la causa de la dictadura. Sin embargo, frente a la toma de una parte importante de los vapores de la CSAV por la Junta, el gobierno de Balmaceda decidió cesar el pago de la subvención correspondiente. Frente a este escenario, el Directorio decidió visitar La Moneda “para procurar desvanecer la mala atmósfera que se le había formado a la Compañía y conseguir la cancelación de las cuentas pendientes”³⁴. Unos días después, Alfredo Lyon se dirigió a Balmaceda para intentar explicar lo que ocurría dentro de la Compañía:

“Estimado señor y amigo, hace 15 días que deseaba escribir a S.E sobre la Compañía Sud Americana de Vapores y no lo había hecho esperando que las primeras habladurías pasaran... pero ya que sé que el Directorio mandó una comisión para hablar con S.E es de mi deber hacerle saber que hay en realidad. La Compañía tiene muchos enemigos y aprovechan la situación para perjudicarla y hablar mal con el fin de especular... de 195% que estaban [las acciones] antes del 1 de enero lo están a 135% cada acción, perjuicio de más de dos millones de pesos que reciben el numeroso número de accionistas que forma el capital social. Sublevada la Escuadra esta tomó cuatro vapores... y como ellos eran dueños del mar los tomaban por la fuerza y sin que la Compañía pudiera evitarlo... Sé que la Compañía hizo todo lo que pudo para evitarlo”³⁵

³³ La Compañía Sud americana de Vapores, su origen, desarrollo y porvenir, en *Apuntes*. Valparaíso: Imprenta de la Compañía Sud Americana de Vapores, 1909, pp. 10

³⁴ Citado en Allard, *op. Cit.*, p. 48.

³⁵ Carta de Alfredo Lyon a José Manuel Balmaceda, 21 de febrero de 1891.

A esta carta se suma un folleto hecho circular por la Compañía en el cual detalló cómo cayeron en manos de las Escuadra cada uno de sus vapores³⁶. Todo parece indicar que el Directorio no escatimó en esfuerzos para mostrarse favorable al gobierno frente a la opinión pública. Hacia fines de febrero la tensión parecía que disminuía y el Gerente Horacio Lyon informó que en su última entrevista con Balmaceda aquel había

“cambiado algunas ideas acerca del proceder de la Compañía este último tiempo, quedando en consecuencia convenido en que se continuaría prestando al Gobierno legítimamente constituido el más decidido apoyo en su obra de pacificación de la República”³⁷.

Lo cierto es que Balmaceda desconfiaba del actuar del Directorio y particularmente de Horacio Lyon. El Comandante de Marina, Oscar Viel Toro, le advirtió sobre la posibilidad de una traición, por lo que decidió tomar preso a Carlos Lyon y a Jorge Edwards. Dirigiéndose a Balmaceda, le explicó que ambos eran “los principales autores de la resistencia de la Sud Americana para servirnos”³⁸. Carlos Lyon no solo era un accionista relevante, sino que además había fundado el periódico opositor La Unión. Por otro lado, la Compañía estaba fuertemente ligada al Banco Edwards, el cual ya había sido clausurado por el gobierno, lo que llevó al Directorio a solicitar un préstamo al Banco Comercial de Chile.

La tensión siguió escalando y el 10 de marzo Balmaceda mandó a arrestar a Horacio Lyon. Según Vial, esto se debió al apresamiento del vapor Laja en el puerto del Callao, aun cuando el Gerente había asegurado su uso para el Gobierno. Alfredo Lyon pidió que en vez de la prisión se le concediera a su hermano Horacio la opción de vivir fuera de Valparaíso³⁹, sin embargo, el Gerente no fue liberado hasta septiembre, pocos días antes del suicidio de Balmaceda.

Las fuentes sobre la actuación de Horacio Lyon y su posible traición son contradictorias. En 1892, el abogado de la Compañía Ramón Briceño manifestó que

“Es público y notorio que la Compañía no sirvió a la Dictadura, y que para conseguir la adhesión que sus representantes se negaron a prestar desde el primer momento... fue necesario encarcelar primero y extrañar del país en seguida a su gerente; fue menester también reducir a

³⁶ *Como han caído los vapores de la Compañía Sud Americana de Vapores en poder de la Escuadra*. 22 de febrero de 1891, Valparaíso: Imprenta de la Compañía

³⁷ Citado en Allard, *op. Cit.*, p. 49.

³⁸ Carta de Oscar Viel Toro a José Manuel Balmaceda, 29 de enero de 1891

³⁹ Además, pidió que a Carlos Lyon se le permitiera salir por unos días para atender sus negocios en Valparaíso. Carta de Alfredo Lyon a José Manuel Balmaceda 18 de marzo de 1891.

prisión al segundo jefe de la Compañía y perseguir a los Directores que no apoyaban a la Dictadura”⁴⁰.

La demanda presentada por Briceño en 1892 tenía por objetivo, además de conseguir el pago de las subvenciones insolutas, limpiar el nombre de la Compañía frente a las nuevas autoridades⁴¹. Es innegable que una parte importante de los accionistas estuvo por la causa del Congreso, entre ellos Eduardo Matte, Guillermo Errázuriz Urmeneta, Agustín Ross Edwards y el ya mencionado Jorge Edwards, quien después de la Guerra Civil ocupó el cargo de presidente del Directorio durante 12 años. Podemos apreciar cómo dentro de la Compañía existió una red de intereses creados por parte del sector dirigente; intereses que hicieron complejo el escenario para CSAV durante 1891. En conjunto, aquellos accionistas que eran o habían sido parte de la política partidista utilizaron los vapores de la Compañía para apoyar mayoritariamente la causa del Congreso. De acuerdo con Gonzalo Vial, esto fue un resultado esperado considerando que el sector mercantil, cuyo centro de operaciones era Valparaíso, constituyó el grueso de la oposición a Balmaceda durante los últimos años de su administración y con mayor fuerza en 1891⁴². En consecuencia, la línea que separaba la política de la empresa muchas veces se confundía, haciendo difícil separar una interpretación política del conflicto de una económica. Finalmente, los intereses de lo que Sergio Villalobos ha llamado la “burguesía en ascenso”⁴³, tuvieron repercusiones en la manera en que el Estado se relacionó con los empresarios⁴⁴.

Terminada la contienda y normalizada la vida política del país llegó el momento para la Compañía de saldar cuentas con el Estado. El gobierno de Jorge Montt declaró que no pagaría por el uso de los vapores que sirvieron a Balmaceda, esta posición llevó a Horacio Lyon a exponer con argumentos legales por qué el Estado debía reconocer su deuda completa. Para ello distinguió entre Estado y Gobierno: “los contratos de subvención” de 1883 y 1887 “fueron celebrados por la Compañía por una parte y el Estado por otra, según

⁴⁰ *Compañía Sud Americana de Vapores. 1892. Escrito de demanda contra el Estado por la subvención insoluta de un año, desde el 5 de noviembre de 1890 hasta el 5 de noviembre de 1891.* Valparaíso: Imprenta de Arturo Edwards, p. 24

⁴¹ Briceño también se refiere a los servicios reconocidos a Carlos Mackennie, agente de la CSAV en Lima por parte del ministro Manuel Antonio Matta, quien incluso ofreció a Mackennie un pago de 1000 libras esterlinas, pago que fue rechazado por el agente. *Ibíd.*, p. 26

⁴² Vial, *op. Cit.*, p 98.

⁴³ Sergio Villalobos. 2006. *Origen y ascenso de la burguesía en Chile.* Santiago: Editorial Universitaria

⁴⁴ Con respecto a este punto están los trabajos de Hernán Ramírez Necochea. 1970. *Historial del Imperialismo en Chile.* Santiago: Editora Austral. Y Luis Ortega. 1984. *Los empresarios, la política y los orígenes de la Guerra del Pacífico.* Flacso.

la letra de los mismos contratos” a lo que agregó que “si últimamente la fuerza pública del país se dividió en dos gobiernos...practicando actos de verdadera soberanía...a la Compañía no le era dado resistirla ni tampoco tal incidente podía desnaturalizar sus derechos para con el Fisco”⁴⁵. Existió un cambio respecto al tono en que el gerente Lyon se refería a los acontecimientos de 1891. Si durante enero y febrero buscó posicionar a la CSAV del lado de Balmaceda frente a la opinión pública, en 1892 no tenía problemas en referirse al “gobierno de la dictadura”⁴⁶. En definitiva, la Guerra Civil se sintió con fuerza dentro de la Compañía por el grado de politización social durante aquel año. A medida que se consolidó el régimen parlamentario los destinos de la CSAV cada vez serían decididos con mayor frecuencia en el Congreso.

V. La Sud Americana en el banquillo de los acusados

La presidencia de Jorge Montt impulsó un proyecto de protección de la marina mercante nacional. La discusión giró en torno a la necesidad de corregir la política de subvenciones llevada a cabo durante casi medio siglo, en vistas que había hecho poco y nada por el crecimiento del cabotaje de bandera chilena. Si bien el proyecto fue aprobado por la Cámara de Diputados en 1898, quedó estancado en el senado y sólo sería reactivado en 1910. En este apartado nos centramos en las discusiones en torno a dicho proyecto, así como en otros presentados por iniciativa de parlamentarios o la misma Compañía Sud Americana. Esto con el fin de determinar cuáles eran las acusaciones que se le imputó y con qué argumentos se le atacó.

Hemos visto la celeridad con que las subvenciones de 1883 y 1887 fueron aprobadas, en parte, por los valiosos servicios de la CSAV en la Guerra del Pacífico. Sin embargo, entrando al siglo XX este consenso comenzó a verse cuestionado cada vez más por un sector del parlamento. El diputado Gonzalo Bulnes, refiriéndose a las subvenciones a la Sud Americana y P.S.N.C planteó en 1901 que dichas “compañías han encarecido la vida de los pueblos del norte” y que las subvenciones dadas a sus accionistas “que son unas cuantas personas, sólo redundan en beneficio de estos accionistas al par que en perjuicio de aquellos pueblos”⁴⁷. Un mes antes, el nombre de la Compañía también surgió a propósito de un proyecto de ley que otorgaría la exención del pasaje a los miembros del

⁴⁵ *Exposición de la Cía., Sud Americana de Vapores relativa a las Cuentas presentadas al Supremo Gobierno sobre el servicio de los vapores según contrato de 29 de diciembre de 1883 y de primero de febrero de 1888*. 1892. Valparaíso: Imprenta de la Patria, p. 4

⁴⁶ *Ibíd.*, p. 3

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

Congreso en los vapores. Frente a la defensa de la Compañía que realizaron algunos parlamentarios, el diputado Malaquías Concha pidió –aunque no fue tomando en cuenta– que se “trajera una lista de accionistas de la Compañía Sud Americana de Vapores, para ver si los hay entre los Diputados que se opondrá”, el tono hostil era evidente y no cesaría en la década siguiente.

La CSAV decidió adelantarse a las voces que clamaban por un nuevo trato a la marina mercante y en 1908 planteó que, frente a la competencia entre la Compañía y las líneas extranjeras, correspondía a los “poderes públicos” solucionar el problema que “amenaza a una de las instituciones más valiosas del país”. En concreto, pidió un aumento sustancial en la subvención (que estaba en \$125.000 pesos) argumentando que “tal apoyo redundaría en beneficio de la nación entera” y “contribuiría a aumentar la riqueza nacional”⁴⁹. Por su parte, el proyecto del ejecutivo contemplaba reservar el comercio de cabotaje a las embarcaciones de bandera chilena. Este tipo de posición se enmarca en una vuelta al proteccionismo de comienzos del siglo XIX, aunque en 1910 se consideró otorgar subvenciones por primas de navegación, algo que iba en beneficio directo de la CSAV⁵⁰. Mientras tanto, la Compañía alertó la posibilidad de desaparecer si no se le auxiliaba, tal y como el gobierno había hecho en sus primeros años de existencia: “No es una exageración decir que el aniquilamiento o desaparición de la Compañía Sud Americana está cercana. Atacada y amenazada por todas partes, pocos son los años de vida con que puede contar”⁵¹. Ya en la Junta de Accionistas de enero de 1910, el accionista y ex presidente de la CSAV, Jorge Edwards, dijo que “no se ve interés de los Poderes Públicos para auxiliar a la marina mercante nacional”. Por su parte, Agustín Ross manifestó que “no abrigaba esperanza alguna de ayuda fiscal y que... más patriótico es salvar al país, al menos los capitales, para emplearlos en otras industrias más seguras”⁵².

En el Congreso, las palabras de la Compañía hicieron eco y en el senado se discutió su situación por petición del Ministro del Interior Tocornal. Uno de los más férreos opositores de la Compañía fue el senador Joaquín Walker Martínez, quien defendió su posición acusando, en su opinión, un grosero lobby de los accionistas con las siguientes palabras:

⁴⁸ Cámara de Diputados, Boletín de sesiones extraordinarias, 14 de noviembre de 1901.

⁴⁹ La mejor forma de proteger y fomentar la marina mercante nacional, en *Apuntes, op. Cit.*, p. 17.

⁵⁰ Vial, *op. Cit.*, p.142.

⁵¹ *Algunos antecedentes que conviene someter a la consideración del supremo gobierno*. 11 de junio de 1911. Valparaíso.

⁵² Citado en Allard, *op. Cit.*, p.71.

“¡Esta es la opinión de un senador que quiere la protección para todo el mundo y no solamente para los accionistas de una compañía determinada! Pues no ha faltado diario, y precisamente un diario que es el órgano oficial del partido al que pertenece el señor Ministro del Interior, que editorialmente ha dicho que se ha obstruido el proyecto porque en una y otra cámara hay representantes que abogan por el interés de las compañías extranjeras. Accionistas, y aun directores del citado diario hay en la otra cámara, y accionistas hay aquí, y sin embargo se hace el argumento que hay representantes de las compañías extranjeras...yo no quiero un nuevo *trust* como el que había entre la Compañía Sudamericana de Vapores y la Compañía Inglesa”⁵³.

Walker Martínez no estaba del todo equivocado, las compañías extranjeras frente a la posibilidad de que se las excluyera del comercio de cabotaje en favor de la Compañía Sud Americana, se organizaron y elevaron al senado un escrito en el cual dieron cuenta de lo perjudicial que sería para el comercio el proyecto que se estaba tramitando, aquel “más que de protección es de monopolio” y “un monopolio que es posible sea usufructuado por una sola compañía de vapores”⁵⁴ refiriéndose a la CSAV.

Las sospechas volvieron a aparecer en 1915, año en que se volvió a discutir el proyecto de reserva del cabotaje. Sin embargo, las circunstancias habían cambiado producto del estallido de la Primera Guerra Mundial. Iniciadas las hostilidades, las compañías de vapores extranjeras abocaron sus esfuerzos en servir a sus respectivos países, disminuyendo radicalmente su movimiento en las costas de Chile. En este sentido, el diputado radical Fidel Muñoz Rodríguez lamentó el no haber concluido la tramitación del proyecto de primas a la navegación: “se hizo presente”, recuerda Muñoz, “que en esto de subvencionar a una sola compañía había cierto egoísmo y sin embargo si se les hubiera acordado una protección más decidida...habríamos tenido una línea de vapores corriente a Europa”⁵⁵. Por su parte, el diputado Sergio Pizarro manifestó su inquietud en el proyecto, en su opinión la CSAV había tenido “buenas utilidades” desde su fundación y no se veía una renovación en su flota, “temo”, dijo Pizarro, “que vamos a hacer el negocio a los accionistas”⁵⁶. Efectivamente, si bien en las discusiones y alegatos de la Compañía se deja ver una sensación de inminente fracaso de la empresa si no le auxiliaba, lo cierto

⁵³ Cámara de senadores, Boletín de sesiones extraordinarias, 12 de febrero de 1912

⁵⁴ Presentación al H. Senado de los agentes y consignatarios de compañías de vapores. 1915.

Documentos relativos a la marina mercante nacional. Santiago: Imprenta Nacional, pp. 75-80. El documento fue firmado por los agentes de la “*Kosmos*”, *P.S.N.C*, *Lampport i hott*, “*Golfo*” y la “*Merchants Line*”

⁵⁵ Cámara de Diputados, Boletín de sesiones extraordinarias, 18 de noviembre de 1915

⁵⁶ *Ibidem*.

es que durante estos años sólo presentaron utilidades, sobre todo a partir del estallido de la guerra.

Los ataques también se centraron en lo que algunos parlamentarios creían era una falsa crisis dentro de la Compañía. Gonzalo Vial también da cuenta esta paradoja, en palabras sencillas, el Directorio mantuvo grandes depósitos bancarios, es decir, colocó parte importante de su capital y reservas en depósitos cuyos réditos suplían cualquier pérdida. Algunos diputados como el liberal Enrique Bermúdez hicieron hincapié en esta maniobra: la Compañía, planteó Bermúdez, “mantiene su plata en reserva, lista para repartirla a sus accionistas, en caso de perder toda esperanza de que se despache esta ley de protección de la marina mercante”⁵⁷. Joaquín Walker Martínez ya había apuntado en esa dirección unos años antes al preguntar directamente en el Congreso: “¿puede liquidarse una Compañía que ya está liquidada?”, “¿No sabemos todos que esa Compañía tiene todo su haber en libras esterlinas depositadas en bancos europeos y del país, dejando de ser Compañía de vapores?”⁵⁸. La acusación de Walker Martínez y otros era seria, pero los números parecen darle la razón. En 1919 los fondos de reserva alcanzaron la cifra récord de \$8.319.000.00 pesos, dicha cifra sólo sería superada a partir de 1935⁵⁹.

La discusión alcanzó su punto más alto en 1916 a raíz de una editorial de *El Mercurio* en la cual se realizó una defensa a la Sud Americana. El diario de la familia Edwards planteó que la Compañía había sido “real y verdaderamente combatida por los poderes públicos”, además, señaló que “cada vez que se ha pedido para ella algún favor, los agentes de las compañías extranjeras competidoras han movido tan decisivas influencias”⁶⁰ en su contra. Frente a las acusaciones de lobby, Walker Martínez dedicó una larga intervención en la cual refutó los argumentos de la editorial, haciendo énfasis en la relación de *El Mercurio* con la CSAV:

“Es preciso que se sepa fuera de la capital, que esto lo dice un diario que pertenece a fuertes accionistas de la Compañía Sud Americana de Vapores. Los accionistas de apellido Edwards forman una larga lista en la memoria de esta compañía. De modo que la inculpación que en esta sala predominan influencias contrarias al negocio de esa Compañía... es una impropiedad que está agravada por las circunstancias de ser accionistas de ella los dueños del diario a que me refiero”⁶¹.

⁵⁷ Cámara de Diputados, Boletín de sesiones extraordinarias, 13 de diciembre de 1915.

⁵⁸ Cámara de Diputados, Boletín de sesiones extraordinarias, 12 de febrero de 1912.

⁵⁹ Allard, *op. Cit.* sin paginación

⁶⁰ *El Mercurio*, 11 de enero de 1916.

⁶¹ Cámara de Senadores, Boletín de sesiones extraordinarias, 11 de enero de 1916.

La defensa del matutino fue contrarrestada punto por punto en el senado, incluso haciendo alusión a sus últimos balances económicos. Según el senador, la Compañía supuestamente “abandonada por los poderes públicos” repartió en 1916 un dividendo de 17 por ciento entre sus accionistas⁶². El mismo Walker Martínez era un ex accionista y sin embargo no dudó en acusar de corrupta la relación económica de la CSAV y el Estado. En la misma sesión del 11 de enero se preguntaba: “¿Por qué...hay esta ansia de los dineros de la nación?” Finalmente terminó acusando a El Mercurio de injuriar “a la sombra de patriotismo” persiguiendo una “situación mercantil” para la Compañía. “Pero nuestro país”, exclamó, “hay repulsión natural por el patriotismo cuando está asociado con el interés pecuniario”⁶³.

VI. Conclusiones

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

En primer lugar, las subvenciones acordadas entre el Estado y la Compañía, si bien fueron necesarias para su funcionamiento durante los primeros años, posterior a la Guerra del Pacífico no se justificaron, este fue el caso del aumento acordado en 1887. Lo anterior se explica por dos motivos: (1) el comercio de cabotaje tuvo un crecimiento considerable producto del conflicto internacional; (2) la Compañía, al igual que el resto de los sectores productivos, se vio beneficiada por la anexión de las provincias del norte, esto quiere

⁶² *Ibidem*

⁶³ *Ibidem*

decir que hubo una expansión conjunta del Estado y el Capital cuyos réditos se hicieron sentir en la Compañía.

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

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

Finalmente se concluye que las acusaciones de corrupción que se dieron en el parlamento se sustentaron en el grado de influencia que había alcanzado la Compañía, así como el hecho de que no pocos parlamentarios eran o habían sido accionistas. Por otro lado, los balances económicos confirman que, al contrario de lo que la Compañía alegó, el saldo durante los años de Guerra Mundial fue más que positivo para los empresarios.

Fuentes

Cámara de Diputados, Boletín de sesiones extraordinarias, 11 de diciembre de 1883

Cámara de Diputados, Boletín de sesiones extraordinarias, 14 de diciembre de 1901

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

Cámara de Diputados, Boletín de sesiones extraordinarias, 14 de noviembre de 1901

Cámara de Diputados, Boletín de sesiones extraordinarias, 18 de noviembre de 1915

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

Cámara de Diputados, Boletín de sesiones extraordinarias, 12 de febrero de 1912

Cámara de Senadores, Boletín de sesiones extraordinarias, 11 de enero de 1916

El Mercurio, 11 de enero de 1916.

Carta de Alfredo Lyon a José Manuel Balmaceda, 24 de septiembre de 1873

Carta de Luis Arteaga a Horacio Lyon, diciembre de 1906.

Carta de Luis Arteaga a Horacio Lyon, 5 de noviembre de 1906

Carta de Alfredo Lyon a José Manuel Balmaceda, 21 de febrero de 1891.

Carta de Alfredo Lyon a José Manuel Balmaceda 18 de marzo de 1891.

La Compañía Sud americana de Vapores, su origen, desarrollo y porvenir, en *Apuntes*.

Valparaíso: Imprenta de la Compañía Sud Americana de Vapores, 1909

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

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

Algunos antecedentes que conviene someter a la consideración del supremo gobierno. 11 de junio de 1911

Presentación al H. Senado de los agentes y consignatarios de compañías de vapores. 1915.

Documentos relativos a la marina mercante nacional. Santiago: Imprenta Nacional

Bibliografía

- Allard, Jorge. 1972. Cien años de la Compañía Sudamericana de Vapores, Imprenta de la Compañía
- Blakemore, Harold. 1977. Gobierno chileno y salitre inglés: Balmaceda y North, Santiago: Editorial Andrés Bello.
- Fernández, Enrique. 2003. Estado y Sociedad en Chile, 1891-1931. El estado Excluyente, la lógica estatal oligárquica y la formación de la sociedad. Santiago: LOM Ediciones
- Harambour, Alberto. 2012. Borderland Sovereignties. Postcolonial Colonialism and State Making in Patagonia. Argentina and Chile, 1840s-1922. New York: Department of History, Graduated School, New York State University at Stony Brook
- Harling, Philip. Rethinking “Old corruption”. Past and Present. N°147 (May, 1995)
- Maino, Valeria. 1996. La navegación del Maule. Una vía de conexión con el exterior (1794-1898). Talca: Editorial Universidad de Talca
- Ortega, Luis. 1984. Los empresarios, la política y los orígenes de la Guerra del Pacífico. Flacso.
- Ortega, Luis. 2005. Chile en ruta al capitalismo: Cambio, euforia y depresión 1850-1880. Santiago: LOM/ Centro de Investigaciones Barros Arana
- Pinto, Julio. De proyectos y desarraigos, la sociedad latinoamericana frente a la experiencia de la modernidad (1870-1914). Contribuciones Científicas y Tecnológicas 130
- Quiroz, Alfonso. 2013. Historia de la corrupción en el Perú. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. Primera edición
- Ramírez Necochea, Hernán. 1969. Balmaceda y la Contrarrevolución. Santiago: Editorial Universitaria
- Ramírez Necochea, Hernán. 1970. Historial del Imperialismo en Chile. Santiago: Editora Austral.
- Uribe Orrego, Luís. 1885. El rol de los Vapores Mercantes Nacionales en la pasada Guerra del Pacífico, Revista de Marina
- Veliz, Claudio. 1961. Historia de la Marina Mercante. Santiago: Ediciones de la Universidad de Chile
- Vicuña, Félix. 1887. De la protección de la Marina Mercante Nacional. Revista Económica. Valparaíso, junio 4 de 1887
- Villalobos, Sergio. 2006. Origen y ascenso de la burguesía en Chile. Santiago: Editorial Universitaria.
- Wardle, Arthur. 1940. El vapor conquista el Pacífico. Anales de las hazañas marítimas (1840-1940). Valparaíso: Imprenta y litografía Universo S. A. Valp
- Yarrington, Doug. Cattle, Corruption, and Venezuelan State Formation During the Regime of Juan Vicente Gómez, 1908–35. Latin American Research Review, Volume 38, Number 2, 2003