

BIENES COMUNES, MODERNIZACIÓN URBANO-PORTUARIA Y CONFLICTO SOCIO-AMBIENTAL. EL CASO DE LOS PESCADORES DE CALETA JAIME EN VALPARAÍSO A PRINCIPIOS DEL SIGLO XX*

COMMONS, URBAN-PORT URBANIZATION AND ENVIRONMENTAL CONFLICT. THE CASE OF CALETA JAIME'S FISHERMEN IN VALPARAÍSO(1915-1916).

Pablo Camus ** / Luis Álvarez***
Sebastián Castillo**** / Rodrigo Hidalgo*****

RESUMEN

Este estudio se centra en la discusión sobre Caleta Jaime durante 1915 y 1916, en el contexto de las obras de la Estación Barón en Valparaíso. Sus objetivos son estudiar a los actores que estuvieron públicamente a favor de los pescadores y sus declaraciones; explicar la actuación de las autoridades reacias a mantener la caleta en su sitio original; comprender la erradicación de los pescadores artesanales porteños como parte de la modernización y del control de las costas chilenas de aquella época. La fuente primaria que sustenta este estudio es el periódico *El Mercurio de Valparaíso*, medio que realizó una campaña explícita a favor de los intereses de los pescadores de Caleta Jaime. Pese a la intensa campaña desplegada por *El Mercurio* y a la defensa pública de algunas autoridades, la modernización y apropiación fiscal de un espacio litoral tan central era inevitable.

ABSTRACT

This study focuses on the discussion about the future of Caleta Jaime between 1915 and 1916, when there were built Valparaíso Puerto Barón train station. The main objectives are to show the actors that supported fishermen's demands and analyze their speeches, explain the performance of reluctant authorities to keep the cove on its original site, base why fishermen suffered unavoidable enclosure and show social control like an inherent aspect to Chilean coast in mid 1910s. Our primary source is the journal *El Mercurio de Valparaíso*, which made an explicit campaign in favor of Jaime fishermen's interest. The main idea is that some projects were approved to enclose and extinguish Caleta Jaime, despite releases of *El Mercurio* and public defense made by some state authorities and parliamentarians.

PALABRAS CLAVE

Pescadores Artesanales, Caleta Jaime, Cercamiento, Control Social, Valparaíso.

KEYWORDS

Fishermen, Caleta Jaime, Relocation, Enclosure, Valparaíso.

Recibido: 15 de diciembre de 2016.

Aprobado: 10 de julio de 2017.

* Artículo elaborado en el marco del proyecto FONDECYT N° 1150331, La "tragedia de los comunes" en los mares y litorales de Chile central. Hacia una historia de las relaciones humanas con los ambientes y ecosistemas marinos y costaneros. s. XIX y XX.

** Pablo Camus: Doctor en Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile. E-mail: pcamusg@uc.cl

*** Luis Álvarez: Profesor de Historia, Geografía y Ciencias Sociales, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso; Magíster en Urbanismo, Universidad de Chile. E-mail: dirección.geografía@pucv.cl

**** Sebastián Castillo: Licenciado en Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile. E-mail: secastil@uc.cl

***** Rodrigo Hidalgo: Doctor en Geografía, Universidad de Barcelona. E-mail: rhidalgd@uc.cl



INTRODUCCIÓN

El problema de los bienes comunes es un tema que ha sido marcado por dos hitos teóricos importantes. El primero es la conceptualización que hizo Marx en el capítulo XXIV de *El Capital* llamado “Sobre la acumulación originaria”, en sus propias palabras ahí se expone: “el movimiento histórico que, al separar a los productores de sus medios de producción, convirtió a los primeros en trabajadores asalariados (...) y a los poseedores de los últimos en capitalistas”. En esta historia “hacen época todas las transformaciones que sirven de palanca a la clase capitalista en formación, sobre todo los momentos en los que grandes masas de hombres son arrancadas de sus medios de producción y subsistencia tradicionales, y son lanzados súbitamente al mercado de trabajo”¹. En este proceso, tal como indica Marx al final de la cita, una de las principales formas en cómo las personas son arrancadas de sus medios de producción es mediante el cercamiento de los bienes comunes que compartían en su usufructo las comunidades agrícolas.

Esto ha sido desarrollado por la tradición marxista a lo largo del tiempo culminando en el trabajo de David Harvey quien propone renombrar el proceso de la acumulación originaria por acumulación por desposesión, en tanto sería

este proceso intrínseco al capitalismo en todas sus fases y no solo en sus orígenes según pensaba Marx. “Estos incluyen (...) la conversión de diversas formas de derechos de propiedad (...) en derechos de propiedad exclusivos; la supresión del derecho a los bienes comunes”².

El otro hito teórico es la conceptualización de “la tragedia de los comunes” establecida por Garret Hardin. El resumen del argumento de Hardin consiste en que si un bien no tiene sus derechos de propiedad definidos como propiedad privada inevitablemente se produciría la sobre-explotación ya que cada individuo llevado por sus intereses egoístas intentaría aprovechar al máximo el bien en desmedro del uso de otros. “La ruina es el destino hacia el cual corren todos los hombres, cada uno buscando su mejor provecho en un mundo que cree en la libertad de los recursos comunes. La libertad de los recursos comunes resulta la ruina para todos”³. La tesis de Hardin tiene múltiples problemas, siendo el principal que es una aproximación teórica sin ninguna demostración empírica a la hora de ser publicado⁴. Más problemático es que “la tragedia de los comunes” caló hondo dentro de la teoría económica contemporánea y por lo mismo ha influenciado de manera fundamental en la elaboración de políticas públicas⁵.

1 Karl Marx, “Carta a la redacción de Otetschestwenny Spiski”, en Karl Marx, *Escritos sobre materialismo histórico* (Madrid: Alianza Editorial, 2012), 244.

2 David Harvey, “El nuevo imperialismo: acumulación por desposesión” en *Socialist Register*, 40 (RU 2004): 99-129. Traducción CLACSO Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20130702120830/harvey.pdf> (Consultado el 7 de Julio de 2017).

3 Garret Hardin, “La tragedia de los comunes” en *Gaceta Ecológica* 37 (México 1995): 38-48, 41.

4 Edward Palmer Thompson, *Costumbres en Común* (Barcelona: Crítica, 1995), 127-129.

5 Hug March, “Neoliberalismo y medio ambiente: una aproximación desde la geografía crítica”, en *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 59/1 (Barcelona 2013): 137-153; Stefania Gallini, “Historia, ambiente, política: el camino de la historia ambiental en América Latina”, en *Revista Nómadas*, 30 (Colombia, 2009): 92-102.

En particular, en el caso de la privatización de los mares ha tenido una injerencia decisiva porque el mar y los peces son un bien común que es extremadamente difícil de establecer sus derechos de propiedad⁶. Lo cierto es que infinidad de investigadores han demostrado de manera empírica que, para el caso de los derechos de propiedad del mar, las tesis de Hardin son incorrectas, el error fundamental de Hardin sería confundir propiedad común con ausencia de propiedad⁷. El caso de México muestra cómo la promoción de la privatización de los mares, además de la ausencia de políticas coherentes por parte del Estado, finalmente solo termina por producir mayor daño medioambiental y social⁸.

Strang⁹ habla de “la tragedia de lo poco común”, es decir, la mercantilización de todos los ámbitos humanos termina por destruir cualquier forma de aproximación a los bienes que no promueva su sobre-explotación. Coincide en esto la conceptualización que hace Harvey con

la caracterización de la relación contradictoria entre capitalismo y naturaleza que lleva directamente a la permanente inestabilidad medio ambiental (mediante crisis medio-ambientales a lo largo del mundo), en particular promoviendo la sobreexplotación (sin afectar necesariamente la acumulación perpetua del capital). Este fenómeno, tiene su origen en el hecho de que el capitalismo ve a la naturaleza como un depósito de materiales infinito para ser convertidos en mercancías lo que asegura el crecimiento a lo largo del tiempo sin importar otra lógica más allá que la racionalidad económica¹⁰.

En relación a los espacios marinos, los historiadores han centrado sus investigaciones más bien en los descubrimientos y las hazañas marítimas, las catástrofes y las disputas por el poder naval y el rol geoestratégico del mar chileno¹¹. Nuestra perspectiva desde la historia ambiental, preocupada por comprender las relaciones entre el hombre y su entorno, las transformaciones del medioambiente y

6 Beck Mansfield, “Neoliberalism in the oceans: ‘rationalization, property rights, and the commons question’ en *Geoforum* 35 (EUA 2004): 313-326.

7 Feeny, David, Fikret Berkes, Bonnie J. McCay y James M. Acheson, “Tragedy of the Commons: Twenty-Two Years Later”, en *Human Ecology* 18 (EUA 1990): 1-19.

8 Emily Young, “State Intervention and Abuse of the Commons: Fisheries Development in Baja California Sur, México”, en *Annals of the Association of American Geographers* 91 (EUA 2011): 283-306.

9 Verónica Strang, *The meaning of Water* (Oxford: Berg Publishers, 2004), 245-250.

10 David Harvey, *Diecisiete contradicciones y el fin del capitalismo* (Madrid: Traficante de Sueños, 2014), 241-257.

11 Véase: Eugenia Álvarez, *Historia de la marina mercante chilena: 1541-2006* (Valparaíso: Asociación Nacional de Armadores, 2000); C. Bascuñán, M. Eichholz y F. Hartwig, *Naufragios en el Océano Pacífico Sur: territorio Antártico Chileno – Cabo de Hornos – Estrecho de Magallanes – Archipiélago de Chiloé – Valdivia* (Santiago: Taurus, 2011); Violeta Berrios “Recuerdo y olvido como parte de una historia: la ballenera de Quintay” (Tesis para optar al grado de Licenciatura en Historia, Universidad de Chile, 2011); Armando Cartes, *Los cazadores de Mocha Dick: balleneros chilenos y norteamericanos al sur del Océano de Chile* (Santiago: Pehuén, 2009). Juan Ricardo Couyoumdjian, “El mar y el paladar. El consumo de pescados y mariscos en Chile desde la independencia hasta 1930”, en *Historia* 42 (Santiago 2009): 57-107; Nancy Nicholls, “La sociedad ballenera de Magallanes: de cazadores de ballenas a “héroes” que marcaron la soberanía nacional, 1906-1916”, en *Historia* 43 (Santiago 2010): 41-78; Daniel Quiroz y Patricio Toledo (eds.), *Balleneros del Sur. Antropología e historia de la industria ballenera en las costas sudamericanas* (Santiago: Mocha Dick, 2014); Gaspar Recasens, *Pueblos de mar: relatos etnográficos* (Santiago: Departamento de Antropología Universidad de Chile – Bravo y Allende Editores, 2003); Juan Francisco Vargas, *Historial del mar de Chile: algunos siniestros marítimos acaecidos en el siglo XX* (Valparaíso: Imprenta y Litografía Soto, 2000); Isidro Vázquez de Acuña, *Historia naval del Reino de Chile 1520-1826* (Valparaíso: Compañía Sudamericana de Vapores, 2004); Claudio Véliz, *Historia de la Marina Mercante de Chile* (Santiago: Editorial Universitaria, 1961); Arthur Wardle, *El vapor conquista el Pacífico: anales de las hazañas marítimas 1840-1940* (Valparaíso: Imprenta y Litografía Universo, 1940).

su concepción¹². Nuestra investigación incorpora la dimensión ambiental en el estudio del mar y de los espacios litorales. El objetivo es entender al hombre como un agente de cambio de una geografía reconfigurada continuamente por una multiplicidad de intereses sobrepuestos en un bien común conflictivo como ha sido y es el borde costero.

Así, la historia medio ambiental nos puede dar luces de otras experiencias no capitalistas¹³ que nos ayuden a elaborar políticas públicas para el futuro¹⁴. Ampliando la dimensión de la discusión a nivel de la ecopolítica, es decir: “la relación entre global y local puesta en juego con la ecopolítica puede ser comprendida solo en la medida que se reconozca el carácter inmanente de la política en las relaciones ecológicas que involucran a los humanos entre sí y también a estos con los no humanos”¹⁵. Recordemos lo que Chomsky nos dice sobre la historia de la Carta Foresta. Este documento, que era un documento anexo a la Carta Magna (documento que funda el sistema democrático moderno al establecer limitaciones a la autoridad) tenía por objeto fundamental cuidar de los bienes comunes entendiendo que sin la preservación de estos mantener unida a la comunidad política se volvía inviable¹⁶.

En la actualidad, acumulación por desposesión en el caso del mar generalmente se da por medio de la construcción de grandes centros turísticos, desplazando a los pescadores de sus lugares de trabajo, y su posterior conversión en empleados asalariados de los recintos turísticos¹⁷. Todo esto nos trae a Valparaíso actual con la polémica sobre la privatización del borde costero del muelle Barón y que como veremos es un hecho de la actualidad que puede ser mejor comprendido a la luz del caso de Caleta Jaime y las luchas por su privatización, o como diría Lucien Febvre: “Organizar el pasado en función del presente; eso es lo que podría denominarse función social de la historia”¹⁸.

El objeto de estudio de este artículo es el debate sobre el futuro de la Caleta Jaime –también conocida como Caleta de las Piedrecillas– en Valparaíso durante los años 1915 y 1916. La caleta se encontraba localizada en pleno centro de Valparaíso, en la desembocadura del estero del mismo nombre y que daba el nombre a la calle homónima (ver mapa 1), que sería renombrada en 1910 como Avenida Francia al ser abovedada. Este muelle fue un antiguo estuario con 19.000 metros cúbicos de agua idóneo para actividades pesqueras, por sus condiciones naturales y ubicación geográfica. El objetivo es mostrar y analizar los

12 Gallini, “Historia, ambiente, política: ...”, 92-102.

13 Sobre el debate de la categoría de experiencia y sus relaciones con la historiografía en el siglo XX véase: Martín Jay, *Cantos de Experiencia: Variaciones modernas sobre un tema universal* (Buenos Aires: Paidós, 2009), 207-308.

14 Brian Fagan, *Elixir: A History of Water and Humankind* (London: Bloomsbury Press, 2012). En este libro Fagan trabaja esta tarea para el caso de la distribución y manejo del agua en experiencias pre-capitalistas (algunas existentes hasta el día de hoy).

15 P. De Gimminian, A. Aedo, J. Loera Gonzales, *Ecopolíticas globales: Medio ambiente, bienestar y poder* (Santiago: Hueders Ediciones, 2016), 16.

16 Noam Chomsky, *¿Quién domina el mundo?* (Madrid: Ediciones B, 2016).

17 N.A. Alvarado, y M. J. Taylor, “¿Del mar quien es dueño? Artisanal Fisheries, Tourism Development, and the Struggles over access to Marine Resources in Gigante, Nicaragua”, en *Journal of Latin American Geography* 13 (EUA 2014): 37-62.

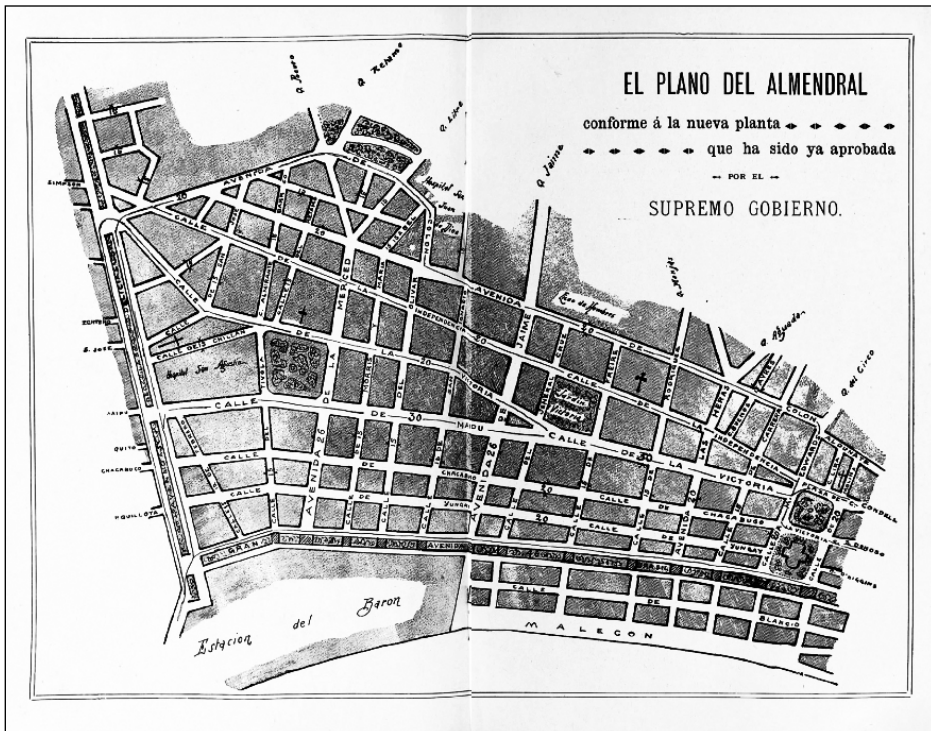
18 Lucien Febvre, *Combates por la historia* (Barcelona: Ariel, 1985), 245

argumentos y las decisiones de autoridades estatales y parlamentarias, prensa escrita, profesionales de ferrocarriles y el Alcalde de Mar de dicha caleta, acerca del terreno utilizado por los pescadores artesanales que fue contemplado para edificar una obra importante para la ciudad: la Estación Barón de Ferrocarriles. La demanda por este sitio devela dinámicas propias de los espacios costaneros y marinos chilenos a lo largo del siglo XX: actores e intereses particulares en pugna, bienes comunes en peligro, moralidad, control social, cercamiento, erradicación y radicación de pescadores artesanales.

Pese a la gestión y discursos de algunas autoridades estatales y de parlamentarios que recalcaron la relevancia

económica y social de la Caleta Jaime para la comunidad porteña, planteamos que los pescadores de dicho sector sufrieron la relocalización de sus faenas porque fueron discutidas y aprobadas medidas al más alto nivel que limitaron progresivamente sus áreas de maniobra. En efecto, el Estado de Chile y la Municipalidad de Valparaíso auspiciaron e impulsaron en nombre del progreso obras públicas que utilizaron parte del espacio costanero considerado por los pescadores artesanales de Jaime como un bien común. Nuestro estudio está sustentado en la revisión de los ejemplares del periódico *El Mercurio de Valparaíso*, correspondientes a los años 1915, 1916 y 1929.

Mapa 1
Proyecto de reorganización del “Plano del Almendral” de Valparaíso autorizado por el gobierno Central posterior al terremoto de 1906.



Fuente: *Revista Sucesos* N°229 (Valparaíso), 24 de enero de 1907.

En el mapa 1 se puede apreciar que el Gobierno ya en 1907 había proyectado la Estación Barón de ferrocarriles en desmedro de los pescadores de Caleta Jaime.

“SON LOS INTERESES DE LOS POBRES PESCADORES LOS QUE NOS MUEVEN”: LA DEFENSA DISCURSIVA DE *EL MERCURIO DE VALPARAÍSO* A LA CALETA JAIME

Esta sección analiza el contenido discursivo del periódico *El Mercurio de Valparaíso*¹⁹, referido a la defensa pública de la trayectoria, intereses y anhelos de los pescadores artesanales de la Caleta Jaime.

La campaña de *El Mercurio de Valparaíso* a favor de los pescadores se demostró en la crítica a la actuación y decisión de las autoridades. El periódico reprobó en sus editoriales algunas de las decisiones o falta de en el caso de la caleta. En enero de 1915, en una columna de opinión

dirigida a mejorar la infraestructura del muelle, *El Mercurio de Valparaíso* declaró: “¿por qué esta persecución contra estos pequeños industriales? ¿No había medios de respetar una situación adquirida? ¿No merecían esos esforzados luchadores de mar, que la autoridad los ampare, cuidando al mismo tiempo de uno de los factores del aprovisionamiento de la ciudad, condenado a desaparecer?”²⁰. La declaración advirtió la falta de apoyo de la autoridad hacia los pescadores ante las obras de enrocado en la playa Barón, lo que implicaría la desaparición de dicho sector litoral y la erradicación de toda actividad pesquera en aquella zona. Este llamado planteó tres argumentos: la posición indefensa de los pescadores ante las decisiones de las autoridades y los avances de las obras en sus bienes comunes; la pesca como uno de los principales sustentos alimenticios de Valparaíso; y la condena de la caleta a desaparecer, si es que las obras ferroviarias no eran detenidas o variadas para que la

- 19 Sobre *El Mercurio* a principios del siglo XX véase: Raúl Silva Castro, *Prensa y periodismo en Chile* (Santiago: Ed. Universitaria, 1958); Alfonso Valdebenito, *Historia del periodismo chileno* (Santiago: CPCh, 1956); Eduardo Santa Cruz, *Análisis histórico del periodismo chileno* (Santiago: América, 1988). La fuente que trabajamos es un diario perteneciente a la elite del país, esta elección tiene sus complejidades interpretativas no menores, sobre todo si consideramos que la voz principal de los afectados, los pescadores de Caleta Jaime, se encuentran mudos detrás de las luchas de las distintas autoridades, quienes discuten sobre la conveniencia de la deslocalización de los pescadores. La elección de esta fuente se debe a que es la única que trabaja de manera sistemática el problema del cercamiento de este borde costero, lo que nos permite hacer un tratamiento histórico. En este sentido, más allá de las intencionalidades mismas del diario al defender Caleta Jaime (que escapan de nuestras posibilidades) lo que consideramos a la hora de analizar este documento es su valor histórico, citando a Thompson: “Este o aquel texto muerto, inerte, de un determinado documento no es en absoluto inaudible; tiene por sí mismo una ensordecedora vitalidad; se trata de voces que irrumpen clamorosas desde el pasado, afirmando sus propios mensajes, exponiendo a la luz su propio autoconocimiento como conocimiento” [*La miseria de la teoría* (Barcelona: Crítica, 1981), p. 37]. Si consideramos legítimo contextualizar el proyecto editorial de *El Mercurio de Valparaíso* en aquella época. Silva Castro considera que, si bien el diario claramente se ha transformado a través del tiempo, lo que permanecía en aquellos años todavía era su relación con el público. Relación que estaría marcada por la idea auto-proyectada por *El Mercurio*, idea que sería la de un periódico que está por sobre los intereses particulares y protege el interés común de la nación. Citemos a el mismo *El Mercurio de Valparaíso* en su edición conmemorativa por sus 100 años en 1927: “Desafiando lo transitorio y artificial de las luchas de partido o de los intereses de personalidades políticas o de cualquier orden, *El Mercurio* ha servido lo permanente, lo indestructible, lo eterno, que son la grandeza, la dignidad y la prosperidad de la Patria.” [*El Mercurio de Valparaíso*, (Valparaíso) 12 de septiembre 1927, p. 2.]. Esta concepción, que posee el diario desde sus orígenes se vería complejizada a principios del siglo XX por dos fenómenos. El primero es la aparición de la nueva concepción periodística moderna, donde se pasa desde la lucha partidaria a la de una prensa que se transforma en una empresa periodística y que se caracteriza por su tono informativo y supuestamente objetivo. El segundo es la aparición de la “cuestión social” por lo que *El Mercurio* debió incluir esta temática dentro de sus informaciones, según Santa Cruz, esto obligó a la prensa a “poner en práctica una política comunicacional que intenta identificar a las masas con los contenidos de la prensa, sobre la base de cultivar una cierta tolerancia integradora de las nuevas clases en escena” [Eduardo Santa Cruz, *Análisis histórico del periodismo chileno* (Santiago: Nuestra América, 1988), 54.]
- 20 *El Mercurio de Valparaíso* (Valparaíso), 28 de enero de 1915, p. 3.

estación férrea y la caleta pudiesen coexistir. Otra editorial emplazó a las autoridades a reevaluar la factibilidad de la nueva estación de ferrocarriles: “para construir su estación y todas las divisiones y sub-divisiones que necesita la Empresa, dispone de terrenos tan vastos que bien podría decirse que le sobran. No habrá quizás en el mundo una estación de ferrocarril con más anchuroso espacio que la que va a construirse en Barón”²¹. En consecuencia, *El Mercurio de Valparaíso* planteó que la caleta, el puerto y la estación ferroviaria podían convivir, si había voluntad política y técnica para ello.

La campaña de *El Mercurio de Valparaíso* también propuso ideas para mejorar la infraestructura y el aspecto de la Caleta Jaime. En una editorial que auguraba la muerte del comercio litoral a raíz del enrocado proyectado en la bahía de Jaime, el diario porteño propuso: “el camino, se nos ocurre, sería la construcción de una pequeña dársena de abrigo para los botes pescadores”²². Tal proyecto fue propuesto y discutido por las autoridades, probándose la influencia decisiva de *El Mercurio de Valparaíso*. Además, fue reiterada la noción de coexistencia de diversos actores sobre los espacios costeros profesada por el periódico, pues la editorial contempló también el uso de la dársena para deportistas y aficionados a actividades náuticas. Si bien este periódico no entregó los detalles técnicos de aquella propuesta, sí se valora como una alternativa para el Estado y parlamentarios.

Las críticas y propuestas emanadas desde *El Mercurio de Valparaíso* están fundamentadas por la relevancia económica y social de la Caleta Jaime al interior de la comunidad porteña, dadas las sucesivas referencias a los beneficios de la actividad pesquera. En una de sus columnas, este medio escrito resaltó el bien general del muelle: “el varadero natural de la caleta de Jaime ha prestado servicios utilísimos a la ciudad en el movimiento marítimo de pequeñas embarcaciones”²³. La utilidad fue relacionada con las inversiones y ventas que emanaban desde este espacio artesanal. Parte del capital de los pescadores consistía en: 70 embarcaciones de pesca, redes de fondo, lances, hilos, anzuelos y otros implementos, sumando unos 200.000 pesos en capital total invertido²⁴.

La caleta también fue defendida por su capacidad para generar empleo y mejorar la calidad de vida de los pescadores, aproximadamente unos 200 individuos se dedicaban a la pesca en este punto de desembarco²⁵, además: “muchos pescadores, a fuerza de grandes sacrificios, han adquirido sus casitas en los cerros próximos, a fin de quedar cerca de su trabajo”²⁶. Otro argumento era valorar las ventas realizadas en la caleta, ya que era considerado como un importante punto de comercialización: “por la mañana acuden a la caleta centenares de personas que se surten de pescado a ínfimo precio [...] la docena de pescadas se vende durante cierta época del año a un precio

21 *El Mercurio de Valparaíso* (Valparaíso), 3 de octubre de 1915, p. 3.

22 *Ibid.*, 28 de enero de 1915, p. 3.

23 *Idem.*

24 *El Mercurio de Valparaíso* (Valparaíso), 29 de enero de 1915, p. 9.

25 *Ibid.*, 22 de febrero de 1916, p. 8.

26 *El Mercurio de Valparaíso* (Valparaíso), 12 de octubre de 1915, p. 13.

que fluctúa entre \$0.20 y \$0.60”²⁷. De esta forma, es posible comprender que *El Mercurio de Valparaíso* entendió la Caleta Jaime como un espacio dinámico con flujo activo de pescadores, bienes primarios y consumidores.

Junto con los alegatos a favor de los pescadores el periódico también dio cuenta de los posibles efectos negativos del cercamiento y erradicación de los pescadores. La desaparición del muelle provocaría la migración forzosa: “al obligarlos a irse al Matadero (Membrillo), la mayor parte de ellos preferirían abandonar el oficio o trasladarse a caletas más distantes”²⁸. Al reducirse considerablemente la oferta por la clausura de Jaime, la demanda de pescado sufriría alteraciones: “tan importante artículo alimenticio llegaría a hacerse escasísimo en este puerto, adquiriendo, por lo tanto, un subido precio [...] Vendría, como natural consecuencia, un encarecimiento también de todos los demás artículos alimenticios de primera necesidad, incluyendo la carne, los frejoles”²⁹. Según el periódico, además de la cantidad, también se vería socavada la calidad del pescado que se comercializaría, porque este producto solo se podría comprar de segunda mano, a un precio alto y probablemente con bajas o nulas condiciones de frescura³⁰.

LA CALETA JAIME: VALORACIONES DE AUTORIDADES Y ORGANIZACIONES ANTE EL FUTURO DE LOS PESCADORES EN 1915 Y 1916

En esta sección se exponen y analizan los discursos y gestiones de algunas autoridades influyentes sobre el devenir de la Caleta Jaime. Se plantea que, a nivel discursivo, hubo dos respuestas ante la resolución del futuro de la caleta: una que defendió públicamente a los pescadores artesanales y propuso mantener la caleta en su ubicación original, y otra que desamparó a los hombres de mar y apeló a la irreversibilidad del avance de las obras de la Estación Barón. De esta manera, la Caleta Jaime fue vista, al mismo tiempo, como patrimonio de la ciudad y como un obstáculo del bien común de Valparaíso.

Una de las autoridades que más apoyó a los pescadores artesanales fue el Gobernador Marítimo de Valparaíso Florencio Guzmán, siguiendo la definición del futuro de los pescadores y defendió públicamente a los hombres de mar. En este sentido: “el señor Gobernador marítimo nos ha prometido hacer propia esta campaña de interés público y al efecto, con los estudios practicados y un plano que acompañarán solicitará la adopción de las medidas de que hemos venido tratando”³¹. Según *El Mercurio de Valparaíso* el capitán de navío “con verdadero empeño y entusiasmo ha velado siempre por los intereses del gremio de los pescadores”³².

27 *El Mercurio de Valparaíso* (Valparaíso), 22 de febrero de 1916, p. 8.

28 *Ibid.*, 16 de noviembre de 1915, p. 7.

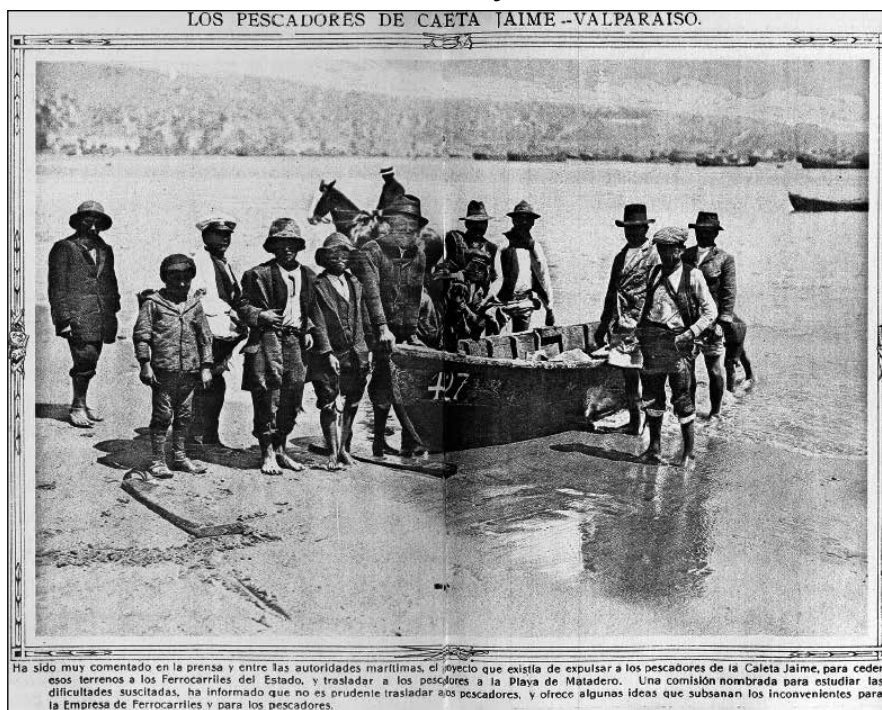
29 *Ibid.*, 27 de octubre de 1915, p. 7.

30 *Ibid.*, 24 de enero de 1915, p. 9.

31 *Ibid.*, 15 de abril de 1915, p. 8.

32 *Ibid.*, 21 de octubre de 1915, p. 8.

Foto 1
Pescadores de la Caleta Jaime en 1915.



Fuente: *Revista Sucesos* N° 687 (Valparaíso), 25 de noviembre de 1915.

En una carta escrita hacia el Intendente de la Provincia de Valparaíso, Florencio Guzmán predijo: “desalojados de Jaime, no tendrán los pescadores un sitio apropiado donde instalarse en el puerto [...] este hecho representará para la ciudad y el floreciente gremio de pescadores un daño incalculable [...] las facilidades con que hoy cuenta la población para proveerse de pescados y mariscos en la misma playa de Jaime no las tendrán”³³. El Gobernador Marítimo aseguró en aquella misiva que “el gremio de pescadores de Valparaíso tiene invertidas ingentes sumas de dinero, en embarcaciones, redes y materiales de pesca [...] Al ser desalojados [...] no contarán

con una playa que reúne las condiciones de abrigo para sus embarcaciones, facilidad para varar, sitios donde tender sus redes”³⁴ coincidiendo con los argumentos de *El Mercurio de Valparaíso*.

El Gobernador Marítimo planteó ideas y propuestas para modificar las obras de ferrocarriles, con el fin de impedir el cierre de la caleta y mejorar sus prestaciones. Guzmán ideó dejar abierta la caleta para los pescadores, suprimiendo el enrocado a través del corte del talud entre 100 y 120 metros en la desembocadura y lecho antiguo de Jaime, y orientando los extremos del mencionado talud; así se

³³ *El Mercurio de Valparaíso* (Valparaíso), 22 de abril de 1915, p. 7.

³⁴ *Idem*.

evitarían los “embarcamientos” producidos con arena y otros materiales arrastrados por el cauce³⁵. El Gobernador Marítimo no solo visualizó la caleta de cara al mar, sino que también propuso mejoras en sus instalaciones y accesos. Su proyecto contemplaba los siguientes avances: edificar galpones para tender redes y abrigar embarcaciones en el antiguo lecho del estero, hacer dos calzadas de acceso a la caleta aprovechando la prolongación de la avenida Francia hacia el mar, construir galpones de venta y emplear terrenos al aire libre para depositar materiales de pesca³⁶. La concreción de este plan requeriría recursos y la concesión de terrenos a manos de Ferrocarriles del Estado, el Fisco y particulares. Según *El Mercurio de Valparaíso*, los planes del Gobernador Marítimo fueron recibidos por la empresa constructora del puerto, quienes elaboraron un proyecto para modificar la disposición de la defensa de enrocados en Jaime³⁷. Este bosquejo fue enviado a la Comisión de Puertos, a la Junta Local del Puerto de Valparaíso y finalmente a la Municipalidad.

Los parlamentarios que representaban a la zona en 1915 también apoyaron públicamente a los pescadores artesanales de Caleta Jaime. En octubre de ese año, conociéndose la oposición de la Municipalidad de Valparaíso y de ferrocarriles a modificar el plan de enrocado de la desembocadura de Jaime, el Alcalde de Mar de la caleta, Gregorio Vicencio se

contactó con los diputados Vital Sánchez, Arturo Cubillos y Enrique Bermúdez. El objetivo era que estos congresistas influyeran al Gobierno Central para mantener el acuerdo de la Junta Central de Puertos de modificar el talud de enrocado, inspirado en la propuesta de Guzmán. Vicencio expuso las incidencias del asunto, “quedando todos ellos perfectamente conformes en la necesidad de que se deje la caleta, pues responde a una verdadera conveniencia pública”³⁸. La apelación al bien común fue un argumento esgrimido por los parlamentarios para la permanencia de los pescadores en su sitio, dada la importancia económica y social de su actividad. Sus objetivos eran plantear la situación de la caleta directamente a las autoridades nacionales. Los parlamentarios prometieron hablar sobre el asunto con los señores ministros de Hacienda y Ferrocarriles, sin perjuicio de hacer valer ante la Cámara las peticiones³⁹. La comisión de pescadores liderada por Vicencio solicitó al senador Ángel Guarello “su valiosa influencia ante el Gobierno para que este asunto se resuelva en la forma más favorable”⁴⁰.

Otro actor que apoyó públicamente a los pescadores de Jaime fue la Liga Marítima de Chile. Esta institución privada ha tenido como objetivo velar por el desarrollo de toda actividad relacionada al mar hasta nuestros días. Según *El Mercurio de Valparaíso*, la Liga manifestó preocupación por la situación de los pescadores: “la Liga en un principio se

35 *El Mercurio de Valparaíso* (Valparaíso), 22 de abril de 1915, p. 7.

36 *Idem*.

37 *Ibid.*, 5 de septiembre de 1915, p. 3.

38 *Ibid.*, 26 de octubre de 1915, p. 7.

39 *Idem*.

40 *Ibid.*, 21 de octubre de 1915, p. 8.

había ocupado con interés de este asunto, llegando a nombrar comisiones para que se empeñasen por su mejor resolución⁴¹. Una de estas comisiones, conformada por el presidente de la institución Emiliano Bordalí, el Almirante Miguel Aguirre y el Gobernador Marítimo Florencio Guzmán, visitó la caleta (Foto 2). Creían en la conveniencia de conservarla porque los ferrocarriles poseían terrenos suficientes y la playa de Matadero no reunía las condiciones topográficas óptimas para el varado de embarcaciones⁴².

Si era inviable mantener a los pescadores en su ubicación original, la Liga prefería ubicar a los pescadores en un lugar central y accesible. Propusieron ubicar a los pescadores en una pequeña dársena al frente de la calle Edwards, a metros de la caleta original, idea aprobada por Ferrocarriles y la Casa Pearson, constructora de las obras del puerto⁴³.

No obstante, actores relevantes no estuvieron a favor de la permanencia de la Caleta Jaime en 1915 y 1916. En febrero

Foto 2
Visita Autoridades a la Caleta Jaime en 1915.



Fuente: *Revista Sucesos* N° 687 (Valparaíso), 25 de noviembre de 1915.

41 *El Mercurio de Valparaíso* (Valparaíso), 21 de octubre de 1915, p. 8

42 *Ibid.*, 16 de noviembre de 1915, p. 7.

43 *Ibid.*, 4 de diciembre de 1915, p. 8.

de 1916 el presidente de la República, Juan Luis Sanfuentes, estudió este caso y visitó la caleta a fines de aquel mes (Foto 3). Sanfuentes señaló que “se había formado la opinión de que los pescadores no podían continuar allí, y que, en consecuencia, se les señalaría otro lugar”⁴⁴. El mandatario consideró que no podían coexistir las actividades ferroviarias y pesqueras en la desembocadura de Jaime, por lo que la

única alternativa era relocalizar. A pesar de los servicios que prestaba la caleta para la población, el Presidente “observó que por la naturaleza de la industria, los pescadores no debían estar en el centro de la población, y que, [...] la playa del Matadero, podrían mejorarse con pequeñas obras de abrigo para evitar la braveza del mar”⁴⁵.

Foto 3
Visita presidente Juan Luis Sanfuentes a Caleta Jaime en 1916.



Fuente: *Revista Sucesos* N° 702 (Valparaíso), 9 de Marzo de 1916.

⁴⁴ *El Mercurio de Valparaíso* (Valparaíso), 29 de febrero de 1916, p. 3.

⁴⁵ *Idem*.

Los Ministros de Hacienda y Ferrocarriles, carteras relacionadas a las actividades económicas en juego dentro del conflicto, mantuvieron una posición muy similar a la del presidente Sanfuentes. El secretario de la cartera de Hacienda creyó que “las cosas deben dejarse como las ha acordado la Comisión de Puertos, y que en ningún caso es conveniente variar la línea de enrocado para dejar a salvo la caleta en cuestión”⁴⁶. La decisión final de dicha Comisión fue no modificar el proyecto del puerto y trasladar a los pescadores de Jaime a Matadero⁴⁷. El Ministro de Ferrocarriles aseveró haber recibido un informe de la Dirección de ese ramo con conclusiones similares a lo señalado por su par de Hacienda, aunque no lo tomó como una resolución definitiva y prometió estudiar el asunto⁴⁸.

La posición descrita fue compartida por dos autoridades técnicas claves dentro del conflicto: el Inspector Fiscal de obras del Puerto de Valparaíso, José Ramón Nieto, y el administrador de la sección de los Ferrocarriles de dicha ciudad. Ramón Nieto, inspector fiscal señalado, participó en la Comisión de Puertos que deliberaba esta problemática. Nieto no propuso una solución satisfactoria para los pescadores y su participación se basó principalmente en ejecutar resoluciones tomadas por otros actores. *El Mercurio de Valparaíso* lo entrevistó en abril de 1915; el inspector fiscal respondió y reconoció la necesidad de aquellas obras⁴⁹. La imposibilidad de

Nieto para solucionar el problema de los pescadores es comprobada en seguida: “Los mismos pescadores afectados, la autoridad administrativa o local podrían dirigir una solicitud al Supremo Gobierno, haciendo ver las razones que abonan esta modificación, o nuevo trabajo en las obras del puerto”⁵⁰. Entonces, la resolución final quedaba en manos del Gobierno Central, previa solicitud de otras instituciones como Intendencia o Municipalidad; en definitiva, las decisiones eran tomadas por autoridades políticas y ejecutadas por autoridades técnicas como Ramón Nieto.

La imposibilidad de proponer una solución a los pescadores también fue mantenida por el administrador de Ferrocarriles en Valparaíso, señor Vargas Salcedo, quien presentó una postura inflexible y drástica. En una reunión con representantes de los pescadores, Vargas comunicó que él no influiría en el mantenimiento de la caleta: “él nada podía hacer en este asunto” debido a que la localización de la estación conectaba con “la red de distribución y con galpones para coches”⁵¹. El administrador ferroviario también se opuso a la coexistencia de la caleta y la estación: “aún tampoco sería posible que la Empresa aceptara la ubicación que antes había pensado dárselos en una pequeña ensenada [...] En este sitio, en efecto, van a estar ubicadas las dos grandes casas de máquina de la nueva estación”⁵². Pese a aquello, el administrador no se opuso a reubicar a los pescadores en un sitio más

46 *El Mercurio de Valparaíso* (Valparaíso), 27 de octubre de 1915, p. 7.

47 *Ibid.*, 3 de octubre de 1915, p. 10.

48 *Ibid.*, 27 de octubre de 1915, p. 7.

49 *Ibid.*, 7 de abril de 1915, p. 9.

50 *Idem.*

51 *Ibid.*, 21 de octubre de 1915, p. 8.

52 *Idem.*

allá de la zona de enrocado, mediante la construcción de una dársena y un paso subterráneo porque las líneas férreas pasaban sobre la costa⁵³. La demostración de la postura drástica del señor Vargas ocurrió en una reunión con el Presidente Sanfuentes. Según *El Mercurio de Valparaíso*, el administrador ferroviario “sostuvo la necesidad del desalojo inmediato de esa playa”⁵⁴, solicitud denegada por José Ramón Nieto y Santiago Lorca, capitán de corbeta. De acuerdo al periódico, Vargas “se ha propuesto desalojar a los pescadores por todos los medios posibles”⁵⁵.

La Municipalidad de Valparaíso tampoco apoyó la supervivencia de la Caleta Jaime. La Alcaldía ratificó en octubre de 1915 que la Empresa Pearson and Son, encargada de la construcción de la obra férrea, ocuparía los terrenos de la caleta de Jaime para instalar líneas y galpones para coches⁵⁶. Una vez que el primer alcalde de Valparaíso vio el informe de la Dirección de Obras Municipales que analizó previamente los planos, sentenció que “se mantiene el acuerdo [...] de no innovar en las obras del enrocado, trasladando a otro sitio a los pescadores”⁵⁷. Ramón Nieto comunicó en una reunión de la Comisión de Puertos que “los alcaldes de Valparaíso habían decidido que los pescadores de la caleta Jaime se trasladarán al Matadero”⁵⁸. En definitiva, las decisiones de la alcaldía sobre el futuro de los pescadores siguieron lineamientos generales muy similares a la

de los últimos actores analizados: no atender la demanda central de los pescadores artesanales, preservar la inalterabilidad del proyecto original en desmedro de los pescadores.

ENTRE LA PROTECCIÓN Y LA EXPULSIÓN: APROXIMACIÓN A ALGUNOS MECANISMOS DE CONTROL SOCIAL SOBRE LA CALETA JAIME

En esta sección se exponen y analizan algunos mecanismos de control social a los pescadores que fueron propuestos y algunos ejecutados por autoridades que estaban tanto a favor como en contra de mantener a los pescadores en la Caleta Jaime. Algunos de estos fueron: moralidad e higiene. Mecanismos que pueden ser comprendidos desde la aproximación de Michel Foucault a la problemática del Biopoder⁵⁹.

La conservación de la moralidad dentro de la caleta fue un elemento exigido en su interior y valorado por la opinión pública. Una persona que preservó el orden en Jaime fue Gregorio Vicencio, alcalde de los pescadores del sector. Representante de su gremio, fue escogido directamente por la Gobernación Marítima, siendo un intermediario entre los pescadores y las autoridades marítimas y civiles. La elección de alcalde de mar y sus funciones de interlocutor, son ejemplos concretos de la influencia y control social que ejerció

53 *El Mercurio de Valparaíso* (Valparaíso), 21 de octubre de 1915, p. 8.

54 *Idem*.

55 *El Mercurio de Valparaíso* (Valparaíso), 24 de febrero de 1916, p. 8.

56 *Ibid.*, 17 de octubre de 1915, p. 13.

57 *Idem*.

58 *El Mercurio de Valparaíso* (Valparaíso), 3 de octubre de 1915, p. 10.

59 Para una aproximación sistemática a la concepción de Biopoder en la obra de Foucault véase: María Muhle, “Sobre la vitalidad del poder. Una genealogía de la biopolítica a partir de Foucault y Canguilhem” en *Revista de Ciencia Política* 29 (Santiago 2009): 143-163.

la Armada de Chile sobre los gremios de pescadores repartidos a lo largo de las costas del país durante el siglo anterior. *El Mercurio de Valparaíso* recalcó las funciones de Vicencio referentes a cuestiones morales: “debe cuidar muy especialmente de la moralidad de la gente que allí trabaja, admitiendo a las faenas solo a individuos de buena conducta, y en caso de faltas dentro del reciente, suspenderlos [...] ya que se trata de manejar con mano firme un núcleo de individuos, en el que a veces resultan elementos levantados y aún de dudosa moralidad”⁶⁰. Por ello, estas tareas debían llevarse a cabo por un hombre escogido externamente que reuniera cualidades como edad avanzada, antigüedad en la caleta, conducta intachable y conocimiento acabado de la pesca y de quienes la practicaban.

El periódico justifica la selección, suspensión y expulsión de pescadores dentro de la caleta porque los casos transgresores a la moral que disminuyeron por la gestión de Vicencio: “gracias a sus esfuerzos, ya no se ven allí las frecuentes riñas de otros tiempos; el juego y la ebriedad han desaparecido por completo, y a cualquiera hora del día y de la noche, pueden acudir los particulares, sin estar expuestos, como anteriormente, a ser víctimas de atropellos o espectadores de escenas denigrantes”⁶¹. El consumo de alcohol, las peleas, la afición a juegos y los abusos fueron conductas asociadas al estereotipo de “gente rota”, relacionándose

con la pobreza y delincuencia, opuesto a la “persona decente”⁶².

Los esfuerzos del alcalde de mar y las autoridades marítimas estuvieron dirigidos a dignificar la figura del pescador con valores como el esfuerzo, la honradez y la vida sana. Una carta enviada por Vicencio a Guzmán materializó esta idea: “la sostenida campaña de regeneración que ha venido haciéndose entre nuestros compañeros, ha dado ya sus frutos [...] el gremio es compuesto de hombres honrados que se consagran exclusivamente a su trabajo [...] ya no se ven en la caleta ni las riñas ni otros escándalos y delitos frecuentes”⁶³.

Según los actores estudiados, aquella misión moralizante estaba avanzando en la Caleta Jaime, pero eran necesarios esfuerzos adicionales para que se cumpliera: “en el gremio de pescadores de Jaime existen elementos perjudiciales (que) habrán de desaparecer con una severa reglamentación, como nosotros mismos, por interés propio, pedimos que se establezca tan pronto se resuelva la suerte de la caleta”⁶⁴. La efectividad política de control social mediante la moralización de la caleta es exitosa en tanto es aceptada y defendida por el guía de los pescadores (recordemos designado por las autoridades externas) quien, finalmente, la aplica a sus representados. Los hombres de mar y el periódico reconocieron la necesidad de aumentar la seguridad en Jaime por la mala conducta

60 *El Mercurio de Valparaíso* (Valparaíso), 29 de octubre de 1915, p. 11.

61 *Idem.*

62 Luis Romero, *Qué hacer con los pobres: elite y sectores populares en Santiago de Chile, 1840-1895* (Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 1997), 82.

63 *El Mercurio de Valparaíso* (Valparaíso), 6 de diciembre de 1915, p. 7.

64 *Idem.*

presenciada en el lugar, manifestadas en peleas y consumo de alcohol, entre otros actos. La asistencia de un guardián permanente que vigilara la caleta o la patrulla periódica de carabineros que contaba con un cuartel cerca de Jaime, fueron dos propuestas hechas por *El Mercurio de Valparaíso*.

Por otro lado, tenemos el papel que jugó la higiene dentro de la Caleta Jaime como control social. *El Mercurio de Valparaíso* elaboró una editorial en la que expuso algunos problemas de la caleta como la falta de planificación del terreno, el arribo de gente extraña que cometía desórdenes y el desaseo. El origen de este último fue claro para este medio escrito: las ventas al aire libre hechas en toldos con trozos de lonas sucias y de mal aspecto, provocando inmundicia y desaseo por sus basuras y desperdicios⁶⁵.

El periódico entregó ideas y propuestas para mejorar la higiene y el aspecto del lugar: “limpiar esa caleta, barrer con la ranchería y el mercado al aire libre que allí existen, exigir aseo, hacer pequeñas reformas en la playa y hermostrar el paraje de alguna manera”⁶⁶. Para el periódico, el orden y la pulcritud eran categorías para valorar a la caleta, buscando que ella se ajustara a criterios e ideales de modernidad importados a Chile. Estas categorías estaban fundadas en la ciencia como portadora del progreso y fueron defendidas por las elites locales, justificando reformas urbanas

de higiene social como la transformación del Cerro Huelén y la construcción del cordón sanitario de Vicuña Mackenna en Santiago⁶⁷. En tanto: “una sociedad normalizadora fue el efecto histórico de una tecnología de poder centrada en la vida”⁶⁸.

Vicencio reconoció que el recinto no conservaba una limpieza esmerada, pero delegó responsabilidades compartidas: “más ello se debe a las condiciones mismas en que se encuentra la caleta, con la desembocadura de un cauce abierto y una enorme cantidad de fango allí acumulado [...] sirviendo de paso obligado para las basuras que están rellenoando los terrenos de los ferrocarriles”⁶⁹.

En una misiva dirigida a Guzmán, Vicencio concordó con otros actores que las ventas al aire libre eran un foco de suciedad; sin embargo, exculpó a los pescadores artesanales: “debemos mencionar varias ventas al aire libre que existen por permiso de la Alcaldía [...] De todo esto ninguna culpa cabe a los pescadores; por el contrario, son ellos las primeras víctimas de semejante estado de cosas”⁷⁰. Sin embargo, en cuanto al deseo de mejorar la higiene de Jaime, el Alcalde de Mar consideró a los pescadores en algunas iniciativas: “los pescadores se comprometen a mantener el servicio de aseo en la caleta en las mejores condiciones, llevando todas las basuras y desperdicios [...] además, construirán galpones especiales para guardar todos

65 *El Mercurio de Valparaíso* (Valparaíso), 27 de septiembre de 1915, p. 7.

66 *Ibid.*, 3 de octubre de 1915, p. 3.

67 Rafael Huerta, César Leyton, “Reforma urbana e higiene social en Santiago de Chile. La tecno-utopía liberal de Benjamín Vicuña Mackenna (1872-1875)”, en *Dynamis* 32/1 (Granada 2012): 21-44.

68 Michel Foucault, *Historia de la Sexualidad I: Voluntad de Saber* (Madrid: Siglo XII, 1998), 176.

69 *El Mercurio de Valparaíso* (Valparaíso), 6 de diciembre de 1915, p. 7.

70 *Idem*.

sus aperos y también buenos tendales para secar las redes”⁷¹. A juicio de Vicencio, estas tareas debían ser complementadas con la finalización de las obras portuarias y la supresión de las ventas al aire libre que autorizaba la alcaldía.

Si bien la construcción de la Estación Barón fue una sentencia de muerte para la Caleta Jaime, hubo más justificaciones para el desalojo de los pescadores. Por ejemplo, se habló que ahí se ejercía contrabando y se guardaban artículos robados desde Ferrocarriles, que entre los pescadores había gente maleante y que el recinto pesquero era un foco de inmundicias⁷². El Alcalde de Mar de Jaime reconoció la ocurrencia de robos durante la construcción de la estación férrea, pero recalcó que los ladrones no eran pescadores artesanales y que en la caleta no se ocultaban artículos robados⁷³. Pese a no comprobarse la existencia de estos actos, sí se reconoce que la caleta fue cargada con connotaciones negativas que pudieron haber influido en la decisión de que Estación Barón no coexistiera con la Caleta Jaime.

ESTACIÓN BARÓN: ¿PROGRESO O ACUMULACIÓN POR DESPOSESIÓN?

Las obras del puerto y la modificación del espacio costero de la desembocadura introducen otro mecanismo de control social sobre los pescadores: el cercamiento de su área de trabajo. Meca-

nismo diferenciado ya que se desenvuelve dentro de la lógica del capitalismo (si bien en está intrínsecamente relacionado con el desarrollo de las formas moralizantes y del higienismo propias del proyecto de orden de las elites vistas en el apartado anterior) es un fenómeno en sí mismo. Control que se aplica mediante la acumulación por desposesión vista *supra*. Este fenómeno se dio en las costas del país mediante la conjunción de tres elementos: la elevada demanda por los espacios costaneros y litorales, la diversidad de actores interesados por apoderarse de estos valiosos sitios, y fragilidad de los bienes comunes de los gremios de pescadores artesanales.

La falta de espacio óptimo para los hombres de mar de Jaime, manifestación del cercamiento, también se comprueba al analizar la edificación de la Estación Barón de Ferrocarriles. En líneas generales, *El Mercurio de Valparaíso* enfatizó que la empresa ferroviaria poseía terrenos tan vastos que le sobaban para construir todas sus dependencias⁷⁴. El medio escrito fue partidario de que las líneas y los galpones fueran instalados sin ocupar terrenos de la caleta, accediendo el público a través de un paso subterráneo⁷⁵. La propuesta fue aprobada por Vicencio: “Ferrocarriles del Estado [...] persiste en el propósito de ocupar con sus instalaciones el espacio que al final de la Avenida Francia tenemos para desarrollar nuestra industria”⁷⁶. De acuerdo a Vicencio, autoridades marítimas, congresistas y miembros de la Liga

71 *El Mercurio de Valparaíso* (Valparaíso), 29 de octubre de 1915, p. 11.

72 *Idem.*

73 *Ibid.*, 29 de octubre de 1915, p. 11.

74 *Ibid.*, 3 de octubre de 1915, p. 3.

75 *Ibid.*, 27 de octubre de 1915, p. 7.

76 *Ibid.*, 6 de diciembre de 1915, p. 7.

Marítima establecieron que Ferrocarriles disponía de terrenos suficientes, sin necesidad de expandirse hacia el sector de los pescadores⁷⁷.

Otra expresión de cercamiento fue una de las obras que la Casa Pearson –constructora a cargo de las obras de la nueva estación– hizo en la desembocadura de Jaime. Luego que se decidiera trasladar definitivamente al gremio pesquero al término de las obras ferroviarias, la Casa Pearson debía garantizar el acceso al mar a los pescadores durante la edificación de Barón. Sin embargo, el espacio comprometido no era adecuado para el embarque y atraque de los botes pesqueros⁷⁸. El cercamiento se manifestó en la escasa superficie costera dada por Casa Pearson y la gran cantidad de agua invernal que arrastraba la desembocadura de Jaime. Ambas variables derivaron en enormes dificultades para los pescadores debilitando su productividad

El cercamiento sufrido por los pescadores de Jaime fue paralelo a la discusión sobre la relocalización de los pescadores en 1915 y 1916, proceso que culminó con el cierre definitivo de la caleta en febrero de 1929. De acuerdo a las fuentes analizadas, no se descarta la ocurrencia de intentos de relocalización anteriores a 1915. Según Vicencio, hubo tentativas previas de desalojo porque fue preferible suprimir la caleta antes que normarla debidamente; sin embargo, aquello no fructificó por

gestiones de la Gobernación Marítima en Santiago y por considerarse el recinto pesquero como un bien público⁷⁹.

Esta sentencia a los pescadores artesanales conllevó la evaluación de alternativas de relocalización planteadas en 1915 y 1916, las que carecían de condiciones geográficas aptas para la pesca y de concesiones aprobadas por la autoridad. En octubre de 1915, la Intendencia de la Provincia y la Municipalidad de Valparaíso resolvieron trasladar a los pescadores a la playa de Matadero⁸⁰, actual Caleta Portales de Valparaíso. El Presidente de la República Juan Luis Sanfuentes también fue partidario de relocalizarlos en este sitio, solo si se realizaban obras de abrigo en ese sector costero⁸¹. Sin embargo, esta opción presentaba inconvenientes: la playa ya estaba concesionada a la Empresa de Movilización Marítima hasta que terminasen las reformas al puerto de Valparaíso, la varazón de embarcaciones sería complicada por la braveza del mar y corrientes de resaca que se producían, y el acceso a la costa estaba cerrado por ferrocarriles porque las líneas férreas estaban protegidas por rejas de alambre⁸². Otra opción fue albergar a los pescadores artesanales en el sector de El Membrillo, pero esta caleta estaba distante del centro de la ciudad, era demasiado pequeña para albergar a los doscientos pescadores de Jaime, y era posible que se construyesen diques secos en ese sitio⁸³.

77 *El Mercurio de Valparaíso* (Valparaíso), 6 de diciembre de 1915, p. 7.

78 *Idem*.

79 *Ibid.*, 29 de octubre de 1915, p. 11.

80 *Ibid.*, 12 de octubre de 1915, p. 13.

81 *Ibid.*, 29 de febrero de 1916, p. 3.

82 *Ibid.*, 12 de octubre de 1915, p. 13.

83 *Ibid.*, 27 de octubre de 1915, p. 7.

Otro proyecto de relocalización para los pescadores de Jaime consistió en construir una dársena en un sitio aledaño al centro pesquero original, al frente de la calle Edwards (ver mapa). Guzmán participó activamente en esta relocalización, pues realizó una visita al sitio deseado para edificar la dársena, junto con representantes y técnicos de la Municipalidad de Valparaíso y Ferrocarriles. El consultor técnico de la Municipalidad Emilio de Vidts y el administrador de Ferrocarriles e ingenieros de la Casa Pearson estuvieron a favor de trasladar a los pescadores, según el plan discutido por la Liga Marítima⁸⁴. La construcción de la dársena también fue apoyada por el primer alcalde de Valparaíso, señor Montt, y por José Ramón Nieto, inspector fiscal de las obras de puerto⁸⁵. La comisión de pesca concluyó con la intención de solicitar al Ministerio de Hacienda los terrenos cercanos a la Caleta Jaime⁸⁶. Sin embargo, el Presidente Juan Luis Sanfuentes descartó este proyecto en febrero de 1916, ya que no aceptó que los pescadores artesanales se instalaran en el centro de Valparaíso.

Los pescadores de la Caleta Jaime fueron desalojados en enero de 1929, luego que la Dirección de obras del Puerto y la Administración del Puerto solicitaran su cierre definitivo para ejecutar trabajos de prolongación del cauce de Jaime y construir nuevas reparticiones ferroviarias⁸⁷. Los hombres de mar fueron relocalizados

temporalmente en las playas de El Membrillo y Portales, habiendo perdurado la necesidad de ubicarlos definitivamente en un puerto pesquero adecuado dentro de Valparaíso⁸⁸.

CONCLUSIÓN

Este artículo sobre el devenir de la Caleta Jaime reconstituye, con fuentes primarias periódicas, un caso de estudio relacionado con la valoración pública de la actividad pesquera artesanal en Valparaíso. Además, reconstituye dinámicas propias del litoral chileno del siglo anterior: exigencia que los pescadores tuvieran una conducta moralmente aceptada, se preocupasen de la limpieza e higiene de su recinto de trabajo, la acumulación por desposesión mediante el cercamiento de los llamados bienes comunes y la relocalización de las faenas pesqueras ante el aumento de la demanda de los sitios costeros y de actores ajenos al mar. El objetivo fundamental ha sido profundizar en el conocimiento sobre lo ocurrido en las costas de Valparaíso y construir saber histórico sobre las comunidades de pescadores artesanales, los poderes Ejecutivo y Legislativo y la prensa. Esto deriva en una pretensión más general: conocer el mar de Chile, escenario observado, pero no contemplado cabalmente en su dimensión histórica.

84 *El Mercurio de Valparaíso* (Valparaíso), 2 de diciembre de 1915, p. 11.

85 *Ibid.*, 4 de diciembre de 1915, p. 8.

86 *Ibid.*, 3 de diciembre de 1915, p. 8.

87 *Ibid.*, 10 de enero de 1929, p. 1.

88 *Ibid.*, 15 de enero de 1929, p. 1.

BIBLIOGRAFÍA

- Alvarado, N.A. y M.J. Taylor. 2014. “¿Del mar quien es dueño?”, en *Journal of Latin American Geography* 13 (EUA): 37-62.
- Álvarez, Eugenia. 2000. *Historia de la marina mercante chilena*. Valparaíso: ANM.
- Bascuñán, C., M. Eichholz. 2011. *Nafragios en el Océano Pacífico Sur*. Santiago: Taurus.
- Berrios, Violeta. 2011. “Recuerdo y olvido como parte de una historia: la ballenera de Quintay”, Tesis para optar al grado de Licenciatura en Historia, Universidad de Chile.
- Cartes, Armando. 2009. *Los cazadores de Mocha Dick*. Santiago: Pehuén.
- Chomsky, Noam. 2016. *¿Quién domina el mundo?* Madrid: Ediciones B.
- Couyoumdjian, Juan R. 2009. “El mar y el paladar”, en *Historia* 42 (Santiago): 57-107.
- De Gimminiani, P., A. Aedo, J. Loera. 2016. *Ecopolíticas globales*. Santiago: Hueders.
- Fagan, Brian. 2012. *Elixir*. London: Bloomsbury Press.
- Febvre, Lucien. 1985. *Combates por la historia*. Barcelona: Ariel.
- Feeny, D., F. Berkes, B. J. McCay y J. M. Acheson. 1990. “Tragedy of the Commons: Twenty-Two Years Later”, en *Human Ecology* 18 (EUA): 1-19.
- Foucault, Michel. 1998. *Historia de la Sexualidad I*. Madrid: Siglo XII.
- Gallini, Stefan. 2009. “Historia, ambiente, política”, en *Nómadas* 30 (Colombia): 92-102.
- Hardin, Garret. 1995. “La tragedia de los comunes” en *Ecológica* 37 (México): 38-48.
- Harvey, Dav. 2014. *Diecisiete contradicciones y el fin del capitalismo*. Madrid: Traficante.
- Harvey, David. 2004. “El nuevo imperialismo” en *Socialist Register* (RU): 99-129.
- Huerta, RyC. Leyton. 2012. “Reforma urbana e higiene social en Santiago de Chile”, en *Dynamis* 32/1 (Granada): 21-44.
- Jay, Martin. 2009. *Cantos de Experiencia*. Buenos Aires: Paidós.
- Mansfield, Beck. 2004. “Neoliberalism in the oceans” en *Geoforum* 35 (EUA): 313-326.
- March, Hug. 2013. “Neoliberalismo y medio ambiente”, en *Documents d'Anàlisi Geogràfica* 59/1 (Barcelona): 137-153.
- Marx, Karl. 2012. *Escritos sobre materialismo histórico*. Madrid: Alianza Editorial.
- Muhle, María. 2009. “Sobre la vitalidad del poder. Una genealogía de

la biopolítica a partir de Foucault y Canguilhem” en *Revista de Ciencia Política* 29 (Santiago): 143-163.

Nicholls, N. 2010. “La sociedad ballenera de Magallanes”, *Historia* 43 (Santiago): 41-78.

Quiroz Daniel y Patricio Toledo (eds.). 2014. *Balleneros del Sur*. Santiago: Mocha Dick.

Recasens, Gaspar. 2003. *Pueblos de mar*. Santiago: Bravo y Allende Editores.

Romero, Luis. 1997. *Qué hacer con los pobres*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.

Santa Cruz, Eduardo. 1988. *Análisis histórico del periodismo chileno*. Santiago: América.

Silva Castro, Raúl. 1958. *Prensa y periodismo en Chile*. Santiago: Ed. Universitaria.

Strang, Verónica. 2004. *The meaning of Water*. Oxford: Berg Publishers.

Thompson, Edward Palmer. 1981. *La miseria de la teoría*. Barcelona: Crítica.

Thompson, Edward Palmer. 1995. *Costumbres en Común*. Barcelona: Crítica.

Valdebenito, Alfonso. 1956. *Historia del periodismo chileno*. Santiago: CPCh, Santiago.

Vargas, Juan Francisco. 2000. *Historial del mar de Chile*. Valparaíso: Imprenta Soto.

Vázquez, Isidro. 2004. *Historia naval del Reino de Chile 1520-1826*. Valparaíso: CSAV.

Véliz, Claudio. 1961. *Historia de la Marina Mercante de Chile*. Santiago: Universitaria.

Wardle, Arthur. 1940. *El vapor conquista el Pacífico*. Valparaíso: Imprenta Universo.

Young, Emily. 2011. “State Intervention and Abuse of the Commons”, en *Annals of the Association of American Geographers* 91 (EUA): 283-306.

