

CUADERNOS DE HISTORIA 14

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS HISTORIAS
UNIVERSIDAD DE CHILE DICIEMBRE 1994



DIALECTICA DE LA MODERNIZACION MERCANTIL: INTERCAMBIO DESIGUAL, COACCION, CLAUDICACION (CHILE COMO WEST COAST, 1817-1843)

Gabriel Salazar V.
Universidad de Chile
SUR Profesionales

I

DISCURSO HISTORIOGRÁFICO Y MODERNIZACIÓN EDÍPICA

Históricamente, la modernización se ha percibido en Chile como un acceso cultural intermitente. O un imperativo moral difuso. Situado entre lo real y lo inasible. Entre lo propio, y lo impedido. Como arena en el puño apretado: deslizante, incontrolable. Los cientistas sociales (historiadores en especial) parecieran concordar en que la modernización es un persistente cordón umbilical, cuya matriz (de ayer, hoy y mañana) es Occidente. Una madre lejana por natura, pero pródiga, pues vuelve a retocar la crianza de su criatura. A renovar el hálito de lo propio. A revivir el lazo de sangre que, periódicamente, debe ser reconocido y repactado. Por lo que la modernización es evaluada siempre, a juicio final, como un advenir edípico, tonificante, y hasta salvífico, cualquiera sea el sabor colateral de su perpetración. De manera que, a final de cuentas, es un parto de identidad. La única base legítima para todo orgullo o cualquiera ostentación.

Esta percepción (recepción) de la modernidad ha sido consistentemente reproducida y reforzada, a dos bandas, con diversos toques y retoques, tanto por historiadores extranjeros como por criollos.

El historiador británico D.C.M.Platt, por ejemplo, ha contribuido a esa percepción cuando, de modo sistemático, ha restado importancia al impacto

costo-beneficio que la modernización exportada por los europeos hubiera podido tener en las sociedades hispanoamericanas e inglesa, respectivamente, a comienzos del siglo XIX. Según este autor, las oportunidades comerciales que entonces encontraron los ingleses en América Latina fueron tan limitadas, que el comercio realmente efectuado, ni produjo grandes beneficios a Inglaterra, ni perjuicios de nota en las ex-colonias. En razón de esto, sostiene, las ex-colonias pudieron continuar comprando y consumiendo después de 1810, en gran medida, lo mismo que habían comprado y consumido antes de esa fecha (1). En su opinión, la modernidad industrial inglesa no impactó disruptivamente - su eventual contraparte mercantil se hallaba en un atraso demasiado deplorable para eso -, sino lenta y gradualmente, con arreglo a un pedagógico proceso civilizador; tanto así que las ex-colonias, de ese modo educadas, pudieron "integrarse firmemente a la economía transatlántica", no a comienzos, sino a fines del siglo XIX (2).

Esa misma pobreza - agregó R.Greenhill, compatriota de D.C.M.Platt - impidió a los ingleses hacer buenos negocios; por lo que, haciendo caso omiso del rechazo inicial de los criollos, permanecieron en Latinoamérica, a fin de promover, superando múltiples dificultades, una real modernización desde adentro, transformándose, a ese efecto, en pioneros del industrialismo (3). En J.L. Rector, en cambio, el discurso historiográfico de la modernidad se funda en la 'sabiduría' de las leyes chilenas de libre comercio (triunfantes a la larga sobre el proteccionismo local), que permitieron, de un lado, la expansión del comercio exterior y el inicio del desarrollo económico moderno, y de otro, sosteniéndose en ese mismo desarrollo, echar las bases para la construcción (desde 1830) de un Estado también moderno "antes que la mayoría de las restantes naciones latinoamericanas" (4). Siguiendo esta misma dirección, John Mayo sostiene que el desarrollo económico de Chile tuvo lugar en relación con (y debido a) la expansión comercial de Inglaterra; proceso que se realizó de un modo *ejemplar y único* en América Latina. A la paradigmática expansión inglesa se unió, pues, un paradigmático modo chileno de recibir e integrar la modernización mercantil que reventó en sus costas gracias a la Independencia. De modo que habrían dos razones para un mismo orgullo (5).

No parece distinta sino complementaria la versión criolla de este discurso.

1 D.C.M. Platt: *Latin America and British Trade. 1806-1914* (London, 1972; A&C Black), pp. 4 et seq.

2 *Ibidem*, p.3.

3 R. Greenhill: "Merchants and the Latin American Trades: and Introduction", en D.C.M. Platt (Ed.): *Business Imperialism. 1840-1930* (Oxford, 1977; Oxford U.P.) pp.162-63 y 185 et seq.

4 J.L.Rector: "El impacto económico de la independencia en América Latina: el caso de Chile", *Historia* 20 (1985), pp.311-12; ver también su tesis doctoral: "Merchants, Trade and Commercial Policy in Chile: 1810-1840" (Indiana University, 1976), *passim*.

5 J.Mayo: "The British Community in Chile before the Nitrate Age", *Historia* 22 (1987); también "British Merchants in Chile and on Mexico's West Coast in the Mid-Nineteenth Century: the Age of Isolation", *Historia* 26 (1991-92), y su *British Merchants and Chilean Development* (Bolder, 1987; Westview Press), *passim*.

Para Luis Ortega, por ejemplo, el activo comercio con las potencias nórdicas, iniciado con la Independencia, convirtió a Valparaíso en un gran entrepôt moderno. Como ciudad, dejó de ser "el caserío desaseado y repugnante que vieron los primeros extranjeros", y llegó a ser un "gran puerto y ciudad con edificios públicos y privados construidos en estilo europeo, especialmente británico" (6). Por su parte, en un estudio serio y sistemático, Eduardo Cavieres concluyó que el trato con las potencias nórdicas convirtió a Valparaíso en un "polo o eje de desarrollo nacional", principalmente, porque desde allí las casas de consignación y comisión extranjeras (sobre todo inglesas) promovieron con éxito la "modernización de la economía y el empresariado chilenos", sin ninguna presión política y en el marco de una "benevolente neutralidad" (7).

Situándose en una perspectiva más socio-cultural, Alfredo Jocelyn-Holt define la modernización como un proceso de larga duración "que se caracteriza por su naturaleza emancipatoria", puesto que en el largo plazo "implica dejar atrás una sociedad tradicional y *aceptar* la modernidad" (8). La 'aceptación' - debemos entender - presupone que la modernidad tiene origen externo. Esto, en Hispanoamérica, se habría demostrado muy de madrugada, en lo que este autor ha llamado la "modernización incipiente" de fines del siglo XVIII, que consistió en una reforma centralizadora e iluminista promovida desde la corona por los reyes Borbones. Pero la gravitación teórica del análisis de Jocelyn-Holt no está puesto en el carácter externo de la modernización sino en la *sagacidad* funcional puesta en juego por la elite chilena para aceptarla e internalizarla. Por tanto, la 'emancipación' - larvada en el proceso - no depende tanto de lo benéfico o maléfico de la modernización en sí, sino del 'ser sagaz' de las elites locales (chilenas). De este modo, la Independencia y la subsecuente adopción de un sistema republicano abierto (proto-democrático) habrían sido 'opciones de sagacidad', que crearon condiciones favorables u óptimas para un desarrollo entre que controlado y "desenfrenado" de la modernidad (externa) en Chile. En esta versión discursiva, no hay evaluación crítica de la modernidad como tal. Como si la elite local no tuviera más actitud disponible que "aceptar", "adaptarse", "hacer suya" o "no oponerse" a una modernidad que en sí misma es un "poder fáctico", frente al cual sólo cabe "aceptación estoica". Aquí, tácitamente, se asumen como válidos los discursos de D.C.M. Platt, de R. Greenhill o de J. Mayo. El problema de la modernidad es diluido (por aceptación) detrás del 'ser sagaz' de la elite local. Dentro de

⁶ L. Ortega: "Valparaíso: comercio exterior y crecimiento urbano entre 1800 y 1880", en Instituto de Historia (Ed): *Valparaíso 1536-1986* (Valparaíso, 1987; Universidad Católica), pp. 106 y 111-13.

⁷ E. Cavieres: "Estructura y funcionamiento de las sociedades comerciales de Valparaíso durante el siglo XIX", en *Cuadernos de Historia* 4 (1984); también su *Comercio chileno y comerciantes ingleses. 1820-1880* (Valparaíso, 1988; Universidad Católica), passim.

⁸ A. Jocelyn-Holt: *La Independencia de Chile* (Madrid, 1992; Mapfre), p.18; el destacado es nuestro.

una línea de acción elitista de subordinación y claudicación; línea que, en términos de Jocelyn-Holt, es una "estrategia civilizadora" (debiendo decir: co-civilizadora) de sagaz complementación⁹. ¿Pero en qué consiste, en definitiva, la 'sagacidad' que, casi ontológicamente, caracteriza la identidad o rol histórico de la elite chilena? En lo siguiente: en saber adaptarse y modernizarse *sin* alterar su identidad, su rol lideral, ni siquiera el orden institucional o público internos¹⁰. Esto podría entenderse, también, como la necesidad elitaria de tener que contrarrestar y reprimir los efectos dialécticos locales provocados por la modernización, a fin de sostenerse en un poder que se apoya sustantivamente en la misma 'aceptación'. De modo que este análisis, a final de cuentas, nos convoca a cogitar la modernidad en la ontología de un actor (que quiere se visto como) protagónico, constituido en contraparte local de la modernidad occidental; cual (sagaz, astuto) acólito o consignatario local de la expansión "emancipatoria" de esa modernidad.

Distinto fue el discurso que intentó desenvolver, en su tesis doctoral, Jacqueline Garreaud. Aunque no se propuso examinar centralmente el problema de la modernización, ella percibió la articulación de Chile al mercado nor-atlántico como un proceso que creó progresivamente lazos de "dependencia económica". Además, se propuso examinar el impacto específico de la modernización mercantil importada en la cara interior y tradicional de la economía chilena:

"nuestros objetivos no cubren el estudio de Chile como un ejemplo o un capítulo de la expansión del capitalismo europeo y británico, sino los ajustes y transformaciones que experimentó el país como resultado de esa expansión; los niveles de inestabilidad y desequilibrio que trajo consigo o que acentuó ese primer crecimiento económico y que fueron proyectados en el devenir histórico futuro" (11).

Con todo, tan loables objetivos no fueron alcanzados en el estudio mismo. De hecho, el trabajo de J. Garreaud concluyó siendo una exposición documentada de cómo Valparaíso se transformó, mercantilmente, en el gran entrepot del Pacífico entre 1810 y 1840, y cómo, al frisar la última década - y por razones diversas - ese puerto perdió gradualmente la supremacía que había alcan-

⁹ A. Jocelyn-Holt: "La crisis de 1891: civilización moderna versus modernidad desenfrenada", en L. Ortega (Ed.): *La guerra civil de 1891: cien años hoy* (Santiago, 1993; Universidad de Santiago), pp. 26 et seq.; acerca de la resignación estoica ante la modernidad, ver su "Chile: su refundación posmodernista", en *Proposiciones* 24 (1993), *passim*, y sus artículos en *El Mercurio*, de 1995.

¹⁰ La Independencia..., *op.cit.*

¹¹ J. Garreaud: "A Dependent Country: Chile, 1817-1861" (San Diego, 1981; University of California), p.7.

zado durante la primera marejada mercantil extranjera ⁽¹²⁾. Además, no se documentó específicamente el fenómeno de la dependencia exterior, ni se pesquisaron los procesos internos que, conflictualmente, se desprendieron de la superimposición mercantil del capital extranjero. Esta tesis, por tanto - seria y sistemática -, no llegó a desmontar la primacía del discurso predominante.

El objetivo del presente estudio no es, sin embargo - como pudiera derivarse de los párrafos anteriores -, poner en duda la existencia de la modernización mercantil, o la influencia de los mercaderes ingleses, o la transformación coyuntural de Valparaíso en un entrepot moderno, o la obsecuencia modernizadora de las élites locales, o los efectos benéficos que el movimiento modernizador conjunto dejó como saldo. Más bien, se intenta establecer un ángulo de mira que permita examinar todo eso no sólo en su superficie unilineal (de avance longitudinal del 'progreso'), sino también en su *espesor dialéctico*. Vale decir, focalizando también los diversos subprocesos que reptaron bajo tal superficie; algunos hacia adelante, otros en pos del bajo fondo, y otros, simplemente, retroandando lo recorrido. Se quiere asumir que la modernización, como toda entidad histórica, se escinde en planos diversos, en caras y contracaras, en proyecciones constructivas y deslizamientos deconstructivos. Que, por eso, admite y exige, no una, sino varias, diversas y aun contrapuestas lecturas históricas; las que, en el balance final, pueden desmitificar o refutar el (predominante, pero ingenuo) discurso benéfico (edípico) de la modernidad.

En otro lugar hemos discutido la conveniencia de considerar la modernización no como un proceso único sino múltiple, y su universalización no como una cosmopolita convivialidad de las elites nacionales respectivas, sino como un río revuelto y profundo donde chocan modernizaciones auto-producidas y auto-gestionadas con modernizaciones mercantiles hetero-inducidas y hetero-impuestas. Desde esta perspectiva, resulta necesario reconocer la existencia y relevancia de la modernización *latina* (mediterránea) anterior a la industrial; o la modernización 'indígena', o la 'colonial', o la 'popular' ⁽¹³⁾. Es necesario considerar que la modernización mercantil occidental no operó en el nuevo continente en un vacío de modernidad, sino al contrario, y que gran parte de las crisis sociales o económicas allí experimentadas (caso de Chile desde 1873-78), se explican mejor considerando la violencia que ella ejerció sobre ese supuesto vacío local. Pues las elites criollas no han sido todo lo sagaces que se ha requerido a menudo que sean.

En este trabajo, con todo, no se examinará todo el espesor dialéctico de la modernización que inundó Chile entre 1817 y 1843, sino, sólo, aquellos movi-

¹² J. Garreaud: "La formación de un mercado de tránsito: Valparaíso, 1817-1848", en *Nueva Historia* 3:11 (1984), passim.

¹³ G. Salazar: "Crisis en la altura, transición en la profundidad: la época de Balmaceda y el movimiento popular", en L.Ortega (Ed.), op.cit., pp.171-95.

mientos de corto plazo que *percutaron*, con o sin retardo, procesos de implosión dialéctica profunda. Fue el caso del 'intercambio mercantil desigual', la 'coacción extra-económica' ejercida por los extranjeros, y la 'actitud claudicante' de las elites locales. El análisis de los procesos implosivos de largo plazo (debilitamiento del liderazgo económico local, fortalecimiento del conglomerado empresarial extranjero, hegemonía de las funciones mercantil-financieras y desgaste de las estructuras productivas locales, polarización aguda de la sociedad, constitución de una endémica masa marginal, organización centralista-autoritaria del Estado, subordinación pasiva de la sociedad civil, imposición de la regulación mercantil por sobre la regulación social o política, y crisis estructural retardada) se ha esbozado y/o se desarrollará en otros trabajos (14).

II

CAMBIANDO LA TOPOGRAFÍA DE LA OBSERVACIÓN

D.C.M. Platt, sin embargo, lo reconoció: la Independencia hizo posible una significativa redistribución del comercio exterior hispanoamericano y alteró los hábitos de consumo en las ex-colonias; pero sobre todo, "produjo un súbito incremento (*sudden inflow*) en el flujo de manufacturas nor-atlánticas" al nuevo continente (15).

¿Cuál fue - en grados dialécticos y no aritméticos -, la magnitud de ese *sudden inflow*?

Según Platt, esa magnitud fue insignificante. Que sólo después de 1850 (o sea, desde que se consolidó la demanda industrial europea por las materias primas de América Latina, se inició la inversión extranjera en ferrocarriles y en la banca, y se configuró una sostenida emigración de europeos al nuevo continente), esa magnitud alcanzó una escala digna de consideración. De modo que - concluyó Platt - el período 1817-1850 no fue más que una *extensión* del viejo mercado hispano-colonial, tipo siglo XVIII (16).

Es evidente que D.C.M. Platt observa y califica el período 1817-1850 montado epistemológicamente en el período siguiente (1850-1930); por tanto, sobre una economía de escala correspondiente al apogeo del 'capitalismo competitivo'. Desde esa altura, por supuesto, nada anterior a 1850 sobresalía con

¹⁴ Están en preparación otros artículos sobre estos problemas. Es importante revisar, también, el trabajo de J. Kinsbruner: "The Political Influence of the British Merchants in Chile during the O'Higgins Administration", *Americas* 27:1 (1970).

¹⁵ D.C.M.Platt: *Latin America...*, op.cit., p.3.

¹⁶ *Ibidem*, Chapter I, passim.

magnitud relevante. Los productos 'coloniales' hispanoamericanos no calzaban, ni con el patrón ni la escala de la demanda industrial de las potencias nor-atlánticas. Ninguno. Ni el cobre. Ni siquiera - a los ojos de D.C.M. Platt- los codiciados metales preciosos que, caudalosamente, quebraban records milenarios desde las montañas de la West Coast (17).

Es fácil percatarse de que, si se cambia la topografía epistemológica de Platt, y en lugar de observar desde la cima de la segunda revolución industrial (banca, electricidad, ferrocarriles, inversiones de portafolio), se observa desde las depresiones comerciales posteriores a la primera, y, más bajo aun, si se observa desde las hondonadas coloniales del mundo hispano-americano, las magnitudes que Platt consideró insignificantes, adquieren proporciones mágicas. Una potencialidad insospechada. Y el *sudden inflow* puede verse, desde aquí, determinando el futuro de economías y sociedades enteras, y el hemorrágico *outlet* de metales preciosos hispanoamericanos, vaciando el porvenir histórico de grandes masas de pauperizados criollos, mestizos e indígenas.

En verdad, frente a latesis de D.C.M. Platt es preciso considerar que las guerras de la independencia norteamericana, las napoleónicas, y luego las de la independencia hispano-americana (un período bélico que se extendió desde 1776 hasta 1817) obturaron los circuitos nor-atlánticos y provocaron cambios importantes en la red comercial de Inglaterra (desmercantilización de los productores y monopolización del mercado por parte de casas comerciales autónomas). En esa situación, la producción industrial atochó bodegas y puertos. La competencia mercantil se agudizó. Numerosas casas comerciales alemanas, francesas, norteamericanas y aun griegas se instalaron en la propia Inglaterra, obligando a los mercaderes jóvenes a emigrar y forzar su entrada a mercados nuevos; sobre todo, a los de América Latina (18). Acosados de ese modo, los mercaderes ingleses no pudieron sino exagerar la potencialidad de los mercados hispanoamericanos, por lo que de hecho impactaron en las ex-colonias impulsados por la sicología y magnitud de sus *necesidades* más bien que por las *realidades* del mercado local. Esa desproporción quedó al desnudo, primero, con la estampida de barcos y mercaderes nor-atlánticos que, atropellándose, navegaron hacia la West Coast después de 1810 (19). Segundo, con la rápida saturación de los mercados criollos con manufacturas europeas (20).

¹⁷ Ver: F.Braudel: "Monnaies et civilisations: de l'or de Soudan à l'argent d'Amerique", *Annales E.S.C.* 2 (1946), también: R.Hilferding: *El capital financiero* (Madrid, 1973) y N.Lenin: *El imperialismo, fase superior del capitalismo* (Moscú, 1966).

¹⁸ S.Chapman: "British Marketing Enterprise: The Changing Role of Merchants, Manufacturers and Financers. 1700-1860", *Business History Review* 52:2 (1979), pp. 217-219.

¹⁹ Abundante información en: G.S. Graham & R.A. Humphreys (Eds): "The Navy and South America. Correspondence of the Commanders-in-Chief on the South American Station. 1807-1823", *The Navy Records Society* 104 (1962).

²⁰ De esto, tanto las fuentes chilenas como las inglesas dan abundantes testimonios.

Tercero, con la tensa rivalidad comercial que se desató entre las potencias nórdicas para controlar los nuevos mercados (21). Cuarto, con la especulación financiera y bursátil (*bubble-mania*) que estalló en Londres en torno a la minería hispanoamericana (22). Y quinto, con las enormes cantidades de moneda y metales preciosos que, en ese temprano período (1817-1826), como luego se verá, retiraron las naves de guerra europeas desde la West Coast (23).

Las magnitudes inversas de la producción industrial y la depresión postnapoleónica sobredimensionaron la ola mercantil que reventó en la West Coast después de 1817. Por ello, se trató de una marejada henchida no sólo por mercancías, sino también por una nerviosa psicología de crisis, que se reveló pronto en la temeraria y a menudo inescrupulosa conducta de los ansiosos mercaderes que actuaron en su rompiente. Ese plus dimensional profundizó a todo nivel (en lo económico, social, cultural y político) el impacto real de la marejada, convirtiéndola de hecho en algo más que un mero episodio coyuntural (24).

Pues, en definitiva, los extranjeros se quedaron. Y pese a la desproporción de las economías que entraron en contacto y a la veloz saturación del mercado local, se radicaron. Y permanecieron incluso después de la crisis bursátil de 1825, que hizo estallar en Londres el desprestigio de las 'inversiones' en Hispanoamérica (25). ¿Por qué se quedaron? ¿Porqué convocaron a otros? ¿Porqué formaron extensas colonias mercantiles? ¿Porqué se establecieron, todavía, grandes *commission houses* que, ya en 1830, daban cuenta de sus "extraordinarias" ganancias? ¿Y porqué todos ellos, con insistencia, pidieron a sus gobiernos que estacionaran naves de guerra, permanentemente, en la West Coast, para proteger sus intereses y depositar en ellos el oro y la plata que allí habían acumulado?

Cabe sólo una respuesta: la ganancia media que en la West Coast esos mercaderes estaban obteniendo era *superior* a la tasa media del hemisferio atlántico (26). Sobre esa base, ni la 'saturación' del período 1817-23, ni el *crash* de la bolsa londinense de 1825, podían diluir la 'necesidad' de continuar recaudando semejantes utilidades. Pero ¿cómo se logró estabilizar esa cuota de ganancia? Todos los hechos apuntan a que los mercaderes extranjeros se las

21 D. Goebel: "British-American Rivalry in the Chilean Trade. 1817-20", *Journal of Economic History* 2:1 (1942), *passim*.

22 C. Véliz: "Egaña, Lambert and the Chilean Mining Association of 1825", *Hispanic America Historical Review* (HAHR) 55:4 (1975), *passim*.

23 Ver sección IV de este trabajo.

24 Diversos mercaderes ingleses fueron criticados y juzgados por conductas inescrupulosas. Es conocido el juicio negativo de María Graham sobre sus compatriotas. Ver secciones 5 y 6 de este trabajo.

25 Como Nota 22.

26 Referencias al respecto en J. Miers: *Travels in Chile and La Plata* (London, 1826), *passim*; también en J. A. Gibbs: *The History of Anthony and Dorotea Gibbs and of Their Contemporary Relatives, Including the Origin and Early Years of the House of Anthony Gibbs and Sons* (London, 1922), especialmente informe de 1830.

arreglaron para *regular la saturación*, procurando: 1) deshisterizar la oferta; 2) flexibilizar los contratos de venta aceptando el crédito de mediano plazo; 3) favorecer el incremento de la producción local de medios de pago y su oportuna captación foránea, y 4) inducir en el gobierno local la aceptación práctica de un liberalismo económico maximizado. En menos de una década, todos esos objetivos se lograron. Pero ¿cómo lo hicieron?

Es claro que la perpetuación de una cuota de ganancia más alta que las tasas nórdicas requería del establecimiento de una estructura de intercambio desigual. Un 'sistema' que funcionara admitiendo la internación de una masa de manufacturas sobredimensionada respecto a las necesidades del consumo local y respecto al valor de cambio de las mercancías criollas de exportación. Tal sistema sólo era posible - y lo fue - a condición de que los países de la West Coast (Perú, Bolivia y Chile) pudieran desarrollar una capacidad sobredimensional de pago en monedas de oro y plata o, en su defecto, en materiales monetarios. La abundancia de oro y plata en esos países *era y fue* un hecho sobredimensional, y esto tornó irrelevante la desproporción de escalas vista por D.C.M. Platt. Habiendo comprendido esto, los mercaderes extranjeros sólo tuvieron que preocuparse: 1) de ensanchar el mercado interno para sus importaciones, a objeto de mantener niveles próximos a la saturación, lo que consiguieron incentivando los circuitos de intercambio no permitidos (contrabando); 2) de 'inducir' un aumento de la producción de oro y plata sobre la base de 'pavimentar' un desvío rentable para esa producción, tal que, en lugar de seguir un curso legal a las Casas de Moneda, siguiera un curso ilegal a los barcos extranjeros (esto se consiguió pagando más por las piñas de plata que lo que pagaba la Casa de Moneda, por ejemplo); 3) de ejercer una presión extra-económica sobre las autoridades locales, a fin de liberalizar al máximo el comercio exterior y asegurar la permisividad del gobierno frente al (creciente) comercio ilegal (27).

Conciente o no, la estrategia mercantil foránea tendía a 'estructurar' intercambios desiguales; a especializar el país en minería (oro, plata, cobre) pero no en industria (como quería el Tribunal del Consulado a comienzos del siglo XIX); a cosmopolitizar prematuramente a su elite dirigente; a desmonetizar los intercambios internos; a forzar la claudicación de las autoridades criollas y, por último, a desemplear o subemplear a una enorme masa de artesanos e hijos de campesinos. El interés del mercader extranjero no coincidía, como se ve, con el interés real de Chile. Por eso, era altamente probable que algunos sectores sociales resistieran la aplicación plena de esa estrategia. De ocurrir esto, el juego de los mercaderes, de fascinante, se tornaría peligroso. Por ello, se hizo evidente que el único modo de ganar el juego era manipulando una carta ganadora: un poder extra-económico capaz de presionar a las autorida-

²⁷ Un mayor desarrollo de esto en G.Salazar: *Entrepreneurs and Peons in the Transition to Industrial Capitalism: Chile, 1820-78* (Ph.D.Diss. University of Hull, U.K., 1984), Chapters 3 y 4.

des locales para que éstas, a su vez, desactivaran toda resistencia interna. ¿Cómo lo hicieron?

Así: reforzando la estrategia mercantil con un poder naval de guerra que, estacionado en las mismas aguas de la West Coast, pudiera apoyar en todo momento el ir y venir de los mercaderes. Pues una *naval diplomacy* operativa podía hacer, en esas costas, lo que el Foreign Office, desde su presionado asiento europeo y con su (circunspecta) política de "benevolente neutralidad", no podía o no quería realizar, a saber: una presión extra-económica llevada a un extremo anti-diplomático, pero proporcional a las magnitudes de una ganancia mercantil de excepción.

La modernización mercantil pudo, en un contexto de intercambio desigual y a través de esos medios, minar los procesos locales de auto-modernización, y percutar, a la vez, en profundidad, implosiones económicas, sociales, culturales y políticas que fueron desgarrando, en contrapunto con el progreso, la vida histórica de los pueblos de la West Coast.

III

LA ARITMÉTICA DEL INTERCAMBIO DESIGUAL

Las estadísticas comerciales chilenas del período 1817-1843 no son confiables. Pues, o no existen, o no reflejan la real magnitud de los intercambios, o su estado fragmentario impide sistematizar los datos (28). Algunos historiadores, como M. Carmagnani, basados en los registros de la aduana local, han hallado que la balanza comercial chilena del período 1790-1819 tuvo un *déficit* del orden del 50 %, y que durante el período 1820-29, presentó un *superávit* del orden, también, del 50 %. De modo que, según este autor, durante la marejada mercantil nor-atlántica, Chile habría tenido una excepcional liquidez monetaria y un significativo desarrollo económico (29). Otros historiadores, como J.L. Rector, trabajando con las mismas fuentes (y con cifras que promedian la *mitad* de las calculadas por Carmagnani para la década 1810-19), concluye que para todo el período 1810-1829 la balanza comercial chilena fue *equilibrada*, sin grandes desniveles a favor o en contra (30).

En rigor, considerando el estado precario de las fuentes chilenas y los disímiles resultados hallados por los investigadores, no parece conveniente

28 La principal fuente es el Archivo de Contaduría Mayor. La información no es continua para el período considerado, ni está clasificada, ni recogida en base al mismo sistema categorial.

29 M. Carmagnani: *Les mécanismes économiques en une société coloniale: le Chili, 1680-1830* (Paris, 1973). Los registros de aduana y de diezmos en que se basan no son confiables.

30 J.L. Rector: "El impacto económico...", loc.cit., ver Apéndices.

utilizarlas como información estratégica. Tanto más, si esas fuentes no permiten calcular el monto del (masivo) contrabando practicado por entonces con las manufacturas noratlánticas y los metales preciosos de la West Coast. Las únicas fuentes que resta por explorar son las estadísticas comerciales registradas por las mismas potencias nórdicas (Inglaterra, Francia, Estados Unidos, Alemania, otras); las que, en general, *incluyeron* el contrabando. Sobre ellas se ha construido este estudio. Sin embargo, estas fuentes, aunque continuas y de mayor confiabilidad, tienen otros inconvenientes: no están desagregadas por países, sino agregadas en torno a su principal entrepot en el Pacífico Hispanoamericano: Valparaíso (eje mercantil del comercio nórdico llevado a cabo con Chile, Perú, Bolivia y, en menor medida, Guayaquil) ⁽³¹⁾. Es posible, de ser necesario, calcular la cuota chilena dentro de ese bloque. Pero no es necesario hacer ese cálculo si lo que se investiga no es la cuota de cada componente del bloque, sino la tendencia conjunta marcada por el impacto mercantil noratlántico en el período indicado, que es lo que aquí nos interesa; pues ninguno de los países tributarios de la West Coast escapó, ni a ese impacto, ni a aquella tendencia. ⁽³²⁾

Según esas fuentes, después de 1817 el comercio exterior de Chile (como *parte* de la West Coast y conforme lo registrado para Valparaíso) fue sacudido por un masivo aumento (*sudden inflow*) de importaciones desde Inglaterra, Francia y Estados Unidos, y por una masiva exportación de cobre a la India y metales monetarios (*bullion and specie*) al Viejo Continente.

Son indicativas, dentro del *sudden inflow*, las tendencias del comercio de Chile (West Coast) con el principal de esos interlocutores mercantiles: Inglaterra.

Se sabe que las importaciones generales de Chile entre 1800 y 1810 promediaron \$ 2 millones anuales ⁽³³⁾. Con respecto a ese promedio, las importaciones desde Inglaterra para el período 1817-1819 (cuando aun no se integraba la West Coast en torno a Valparaíso) fluctuaron entre \$ 150.000 y \$ 200.000 anuales ⁽³⁴⁾. O sea, de entrada coparon 10 % del promedio colonial ⁽³⁵⁾. Pero ya entre 1820 y 1825 (cumbre del impacto inicial, que desde 1823 tuvo a Valparaíso como entrepot de la West Coast), las importaciones desde Inglaterra aumentaron a \$ 2.500.000 anuales, superando por sí solas el volumen total de las im-

³¹ Otro problema significativo consiste en que los valores registrados correspondían a valores "oficiales" que no se actualizaban periódicamente.

³² Según E. Cavieres, el porcentaje correspondiente a Chile fluctuó en torno al 35 % del total; cifra que cabría debatir largamente. Ver su *Comercio chileno...*, op.cit., pp.65-66.

³³ Ver estudios respectivos de M.Cruchaga, M.Carmagnani y J.L.Rector.

³⁴ En este estudio, una libra esterlina se estimó equivalente a cinco pesos chilenos, según valor promedio del tipo de cambio anterior a 1873.

³⁵ Ver Apéndice 1 de este artículo.

portaciones coloniales ⁽³⁶⁾. Esto, sin considerar el comercio con las otras potencias ⁽³⁷⁾.

Es indudable que el *sudden inflow* (forma típica del comercio aventurero, impropia del comercio regulado en un mercado establecido) saturó con mercancías a Valparaíso *antes* de que se levantaran allí almacenes francos y se convirtiera en el 'entrepot' de la West Coast. Al parecer, no fue la decisión gubernamental de levantar esos almacenes la que transformó a Valparaíso en entrepot, sino la necesidad de descarga y expansión de la misma saturación aventurera. El *sudden inflow* necesitaba una válvula de rebalse, una factoría transitoria, o un puerto libre, y eso es lo que se exigía de Chile y de Valparaíso. Un pivote 'librecambista' que permitiera a las potencias nor-atlánticas, apoyándose en él, formar un red mercantil estabilizada (mercado) a todo lo ancho del Pacífico. De lo que puede colegirse que, cuando ese mercado se estabilizara, Valparaíso debía perder progresivamente su transitoria calidad de entrepot (emporio re-distributivo). Y fue lo que, a partir de 1840, sucedió ⁽³⁸⁾.

Las fuentes consultadas no registran exportaciones de Chile a Inglaterra para el período 1820-1826, pero de haber existido (de hecho existieron), no debieron totalizar más de \$ 150.000 anuales; o sea, menos del 10 % de las importaciones desde aquel país ⁽³⁹⁾. Era imposible mantener semejante déficit en la balanza comercial chilena. Los fuentes indican, en efecto, que las importaciones desde Inglaterra disminuyeron entre 1825 y 1827 (inicio de la desaturación, crisis de valores en Londres y quiebre del entusiasmo inglés por los mercados hispanoamericanos) hasta el nivel de 1820. Sin embargo, ni el descenso ni la crisis impidieron que esas importaciones reanudaran su crecimiento desde 1828, pese a que las exportaciones chilenas (cobre y metales monetarios) no experimentaron alzas notorias sino desde 1834. La tasa de crecimiento de la nueva fase expansiva, en todo caso, fue menor que la de la fase inicial ⁽⁴⁰⁾. ¿A qué se debió esta segunda expansión del comercio con Inglaterra, si perduraban las condiciones de desequilibrio?

Sobre esto caben dos hipótesis entrelazadas: 1) los mercaderes extranjeros (autodenominados *consignees* por esta época) flexibilizaron sus métodos de

³⁶ Las importaciones desde Inglaterra fueron, principalmente, tejidos de algodón, seda, lino y lana, los que totalizaron 84 % de lo importado en 1827 y 90 % en 1834. En cambio, las exportaciones chilenas fueron, hasta 1832, sobre todo, cueros (50 %) y cobre. Sólo después de 1842 las exportaciones de minerales superaron a las agrícolas. Datos tomados del United Kingdom Board of Trade (BT): *Tables of the Revenue, Population, Commerce, etc., of the United Kingdom and its Dependencies, Part IV* (1834), pp.347-49; XI (1841), pp.96-122; XII (1842), pp.88-114; y XIII (1843), pp.92-117. También, del British Parliamentary Papers (BBP): *Tables Showing the Trade of the United Kingdom with Different Foreign Countries and British Possessions in Each of the Ten Years from 1831-1841* (London, 1842), pp.358-71.

³⁷ Ver Cuadro 1 en este estudio; también Apéndices 2, 3, y 7.

³⁸ Ver J.Garraud: "A Dependent Country...", loc.cit., pp.189-198.

³⁹ Ver Apéndices 4, 5 y 6. También de E.Cavieres: *Comercio chileno...*, op.cit., Cuadro 2.2, p.

⁴⁰ Ver Cuadro 1 y Apéndice 1.

trabajo y se acomodaron a la escala de operación y ritmos de pago de la economía local (regulando así la saturación) y, 2) la red comercial nórdica que apoyada en Valparaíso fue tejiéndose sobre la cuenca del Pacífico, terminó por ser razonablemente concluida, permitiendo a los *consignees* operar con una mayor escala estructurada de negocios (41).

Sobre esta cómoda plataforma mercantil (mercado), las importaciones crecieron ahora *gradualmente* y no en forma explosiva, posibilitando así el inicio de una expansión productivo-exportadora que se inició hacia 1832 y continuó hasta 1840, año en que sufrió su primer tropiezo (42).

En general, el comercio de Inglaterra con Chile (o West Coast) no se desvió demasiado del patrón establecido por esa potencia con el conjunto de América Latina (43). Los datos indican que las exportaciones británicas a América Latina (Brasil excluido) fluctuaron entre 10 y 20 % (19,2 % en 1826) del total de las exportaciones de ese país al resto del mundo; mientras las exportaciones de Inglaterra a Valparaíso (West Coast) representaban entre 8 y 12 % de las correspondientes a América Latina en su conjunto. Pero es de interés señalar que, después de la crisis de 1825-26, las exportaciones británicas a Valparaíso continuaron creciendo durante otras dos décadas, mientras se estancaban para el resto de América Latina (44). Cabe añadir que la casi totalidad del comercio entre Inglaterra y Valparaíso fue realizado en barcos de bandera británica; sólo cuatro barcos de bandera no-británica participaron en él durante el período indicado. Ninguno era chileno (45).

El comercio con Francia siguió, aproximadamente, la misma curva de desarrollo que el comercio con Inglaterra, aunque a escala menor. Con la excepción de los años 1829, 1830 y 1831, este comercio mostró un déficit sustantivo para la balanza comercial chilena. Y una vez más todos los barcos empleados fueron extranjeros (46). En cuanto al comercio con Estados Unidos, el volumen de negocios equiparó al de Francia, pero el déficit local fue bastante menor. El crecimiento de este tráfico fue sorpresivamente lento en relación al europeo. Sólo un barco chileno, al parecer, recaló en un puerto norteamericano (47).

En conjunto, el comercio entre las grandes potencias noratlánticas y Chile (West Coast), para el período 1821-1846, presentó las siguientes tendencias:

41 Referencias en J. Miers, y J.A. Gibbs, op.cit. También en un trabajo sobre los *consignees*, en preparación.

42 Ver Cuadro 2 de este trabajo.

43 Las fuentes inglesas computaron Brasil por separado.

44 Basado en BT: *Commercial Tariffs, Resources and Trade of the Several States of Europe and America* (London, 1842), Part XXIII, pp. 122-25 y 130-31.

45 BT: *Tables of the Revenue...*, op.cit., III (1820-1833), pp. 72-85.

46 *Ibidem*, IV (1835), pp. 485-95; V (1836), pp.342-51; VI (1836), pp. 286-95; VII (1837), pp. 288-97; VIII (1838), pp. 306-16; IX (1839), pp. 552-63; XII (1842), Supplement, pp. 123-24, y XIV (1844), Supplement, pp. 136-37 y 145-46. También J.Garreud: "A Dependent Country...", loc.cit., Chapter III.

47 *Ibidem*, V (1835), pp. 389-91, 404 y 408; XII (1842), Supplement, pp. 251, 256 y 261; VII (1837), p. 321; XIV (1844), Supplement, pp. 399-403. Ver también Apéndice 3 en este estudio.

CUADRO 1:
COMERCIO ENTRE CHILE (WEST COAST)
Y LAS POTENCIAS NÓRDICAS
(1820-1846)

(Sólo mercadería; promedios anuales
por quinquenio; \$ de 48 d.)

Exportaciones 'Chilenas'

Períodos	A U.Kingdom	A Francia	A E. Unidos	Total	Indice
1821-25	-	-	-	-	-
1826-30	209.781	787.350	420.935	1.418.066	100
1831-35	393.283	561.810	616.042	1.571.135	110
1836-40	1.026.339	872.256	1.195.256	3.093.851	218
1841-46	1.001.961	1.033.225	1.053.748	3.088.934	196
<hr/>					
Promedio					
Anual:	657.841	813.660	821.495	2.292.996	
Porcentaje:	26,8 %	35,4 %	35,8 %	100,0 %	

Importaciones 'Chilenas'

Períodos	De U. Kingdon	De Francia	De E. Unidos	Total	Indice
1821-25	2.479.126	-	-	-	-
1826-30	2.851.199	522.065	1.676.766	5.050.930	100
1831-35	3.679.199	998.527	1.348.216	6.025.767	119
1836-40	4.339.041	2.122.861	1.524.865	7.986.767	158
1841-46	3.872.523	2.708.275	1.426.059	8.006.857	158
<hr/>					
Promedio					
Anual:	3.683.446	1.590.654	1.493.976	6.767.580	
Porcentajes:	54,4 %(*)	23,5 %	22,0 %	100,0 %	

(*) Se excluyó período 1821-25 (48)

48 Basado en los datos y fuentes de los Apéndices 1, 2 y 3 de este estudio.

Las cifras anotadas en el Cuadro No. 1 muestran con nitidez las fases de impacto (1817-25), receso (1825-27), reanudación de la expansión (1828-40) y estagnación (1841-46) del comercio chileno con las potencias noratlánticas. Las tasas relativas de crecimiento pueden observarse en el Cuadro No.2:

CUADRO 2:
TASAS ESTIMADAS DE CRECIMIENTO
DEL COMERCIO 'CHILENO'
CON LAS POTENCIAS NÓRDICAS
(1817-1846)

Períodos	Tasa de Crecimiento
1817 - (1821-25)	12,0 % (*)
(1821-25) - (1826-30)	1,7
(1826-30) - (1831-35)	1,7
(1831-35) - (1836-40)	3,6
(1836-40) - (1841-46)	- 1,1

(*) Sólo exportaciones británicas a Valpso. (49)

Desafortunadamente, no pudo hallarse ningún registro continuo para el período 1817-25. Los únicos datos continuos son de las importaciones desde Gran Bretaña (que crecieron de \$ 314.075 en 1818 hasta \$ 2.479.126 como promedio para el quinquenio 1821-25). Se conoce además el valor total del comercio con las potencias nórdicas en 1819: \$ 2.800.000 (50). En conjunto, la información muestra que el comercio global de la West Coast (Chile) con esas potencias, pese al anormal impacto inicial, creció sostenidamente desde 1817 hasta 1840, con un traspíe depresivo en 1825-27. M.Carmagnani estimó que este crecimiento generó en el país, automáticamente, desarrollo económico global: ¿pudo ser esto tan así?

Está históricamente probado que la expansión del comercio exterior ("hacia afuera") no produce de por sí, mecánicamente, desarrollo económico ("hacia adentro"). Es sintomático, en el período que se examina, el hecho de que el *sudden inflow* se detuvo en la fase de estagnación 1825-27 (que paralizó el mercado interno y forzó a los *consignees* a rectificar su impulso inicial), y que la fase de expansión productivo-mercantil 1828-40 se detuvo a su en la fase

49 Fuentes: Cuadro 1 y Apéndices 1, 2 y 3.

50 Datos tomados de: C.Nuggent: "Report to George Canning. 17 march of 1825", en R.A.Humphreys (Ed.): "British Consular Reports on the Trade and Politics of Latin America. 1824-1826", Camden Third Series, LXIII, Appendix. También D.B.Goebel, loc.cit., Table II, p.197.

depresiva 1840-46 (que produjo el naufragio de numerosos *consignees* e inició la crisis definitiva del empresariado popular) ⁽⁵¹⁾. Tales tropiezos dejan entretener la altas presiones que desordenaban el mercado interno chileno, a espaldas del mencionado crecimiento mercantil. Esto amerita una observación más detenida de la balanza comercial chilena. Obsérvese el Cuadro No.3.

CUADRO 3:
BALANZA COMERCIAL CHILENA
CON LAS POTENCIAS NOR-ATLÁNTICAS
(1826-1846)

(Sólo mercadería; \$ de 48 d.;
promedios anuales por quinquenio)

Períodos	Exp.chilenas	Imp.chilenas	Balanza Comercial
1826-30	1.418.066	5.050.930	- 3.632.864
1831-35	1.571.135	6.025.767	- 4.454.632
1836-40	3.093.851	7.986.767	- 4.892.916
1841-46	3.088.934	8.006.857	- 4.917.923

(52)

Las fuentes extranjeras muestran que la balanza comercial chilena (West Coast) fue, respecto a las potencias nórdicas, claramente deficitaria, en un porcentaje (50 %, aproximadamente) similar al déficit colonial del siglo XVIII, sólo que ahora en magnitudes *triplicadas*. Si el intercambio desigual es un rasgo propio del comercio colonial (de "acumulación primitiva"), entonces la Independencia - considerando el déficit de 50 % con las potencias nórdicas - no descolonizó la economía local, sino al contrario, profundizó el desequilibrio al incrementar la magnitud de sus factores. El punto es: ¿cómo pudo sostenerse, económicamente, el desequilibrio profundizado? ¿Es que el comercio con países distintos a las grandes potencias fue, para Chile, más favorable?

Durante el período indicado, las potencias nórdicas no fueron los únicos clientes de Chile. En diferentes momentos, Bélgica, Alemania, Australia y, particularmente, la India, también comerciaron en volúmenes significativos con Chile. Sin embargo, con excepción del período 1814-1825, en que el comercio con la India alcanzó proporciones similares al comercio con Inglaterra, el volumen global del comercio con esos países no representó más de 7 % del

⁵¹ Un mayor desarrollo de este proceso en G. Salazar: "Entrepreneurs and Peons...", loc.cit., Chapters II y III, y en artículo sobre *consignees*, en preparación.

⁵² Ver Cuadro 1 y Apéndices 1, 2 y 3.

correspondiente a las potencias nórdicas, aunque ese porcentaje aumentó después de 1834.

Las exportaciones de cobre y metales monetarios desde Valparaíso a la India (Calcutta) fueron importantes, no sólo por los valores consignados, sino también por la posibilidad de estructurar en Oriente un mercado estable. Ya antes de 1820 los mercaderes británicos operantes en la India habían declarado que, aunque sus barcos recalaban en los puertos de Buenos Aires y de Perú, las únicas mercancías (*commodities*) que ellos tomaban en los puertos sudamericanos (Brasil fue siempre considerado como un mercado aparte) eran "cobre, y oro y plata amonedados" (53). Y en 1820, el mercader Robert Staples afirmaba que este comercio era muy ventajoso, y que era realizado principalmente sobre barcos británicos, que "van directamente desde Calcutta a los puertos de Chile, Valparaíso y otros, desde donde ellos regresan directo a Calcutta". Staples agregó que, desde Calcutta, los barcos salían cargados con "algodón y paños de seda, azúcar y arroz, más pequeñas cantidades de índigo" (54). Por su parte, el mercader John Pizey sostenía que los mercados sudamericanos (aludiendo a la West Coast) no demandaban materias primas o artículos de lujo, sino sólo "piezas manufacturadas". Al preguntársele acerca de la composición de las exportaciones sudamericanas a la India, respondió:

"...hasta ahora, ellas se han compuesto sobre todo de cobre y plata, la última principalmente amonedada; yo no concibo que haya otro artículo sudamericano que se adapte al mercado de la India, dado que se trata sobre todo de productos no elaborados"(55).

Ciertamente, Chile estaba excepcionalmente bien situado para construir, después de la Independencia, un mercado transpacífico estable con los países del Lejano Oriente, capaz de compensar sus déficits con el mercado nortatlántico. Como lo señaló D.B. Goebel: "Chile prometía convertirse en una gran factoría, una cabeza de puente para los mercados de toda la región del Pacífico" (56). Esta posibilidad - estratégica - dependía de muchas variables. Por ejemplo, de que en las elites dirigentes surgiera la conciencia de: 1) que debía ser Chile quien controlara, según sus intereses específicos, la evolución de la 'factoría', y no las potencias nortatlánticas; 2) que debía diversificarse la producción exportable nacional, para corresponder a las necesidades del mercado asiático, y 3) que debía organizarse una gran flota nacional (mercante y de guerra), para competir, contra las naves de Boston, Liverpool y Hamburgo, en el mercado transpacífico.

53 BPP (Irish University Press Series) - (IUPS): *Industrial Revolution Trade, Sessions 1820-21: "Report to the Trade with East Indies and China"*, III, pp. 93-94.

54 *Ibidem*, p. 140.

55 *Ibidem*, p. 141-42.

56 D. Goebel, *loc.cit.*, p.196. También E.Pereira: "Las primeras relaciones comerciales entre Chile y el Oriente", *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, 15:39 (1948), pp. 5-19.

Con todo, esas variables no se constituyeron. En los diez años del 'ciclo de la India', sólo un barco chileno arribó a Calcutta, en 1826, haciéndolo en condiciones de ilegalidad y embuste ⁽⁵⁷⁾. Es cierto que Inglaterra había anticipado a todos sus posibles competidores privilegiando a la East India Company, la que impuso duras condiciones de circulación a los barcos no-ingleses que intentaban comerciar con la India. Pero Chile tampoco diversificó su producción exportable. De modo que, al poco tiempo, los barcos ingleses no sólo controlaron todo el tráfico, sino que lo disminuyeron, pues comenzaron a viajar de Calcutta a Valparaíso vacíos "para evitar la doble póliza de seguros y el costo de un segundo viaje" ⁽⁵⁸⁾. Pues el cobre y la plata que cargaban en Valparaíso se descargaban en Calcutta y no servían, después de recalar allí, para circunnavegar el globo ⁽⁵⁹⁾. Así, los ingleses completaron su control sobre el comercio asiático, pero también el tráfico tan promisoriamente iniciado entre Calcutta y Valparaíso se extinguió por sí mismo desde 1830, tornándose evidente desde 1838 ⁽⁶⁰⁾.

A esa extinción contribuyeron también, y no poco, los barcos bostonianos contratados en el Atlántico para comerciar en las costas del Pacífico Norte y Occidental. En su ruta de ida, "estos barcos van siempre directamente a Chile", donde ellos vendían productos norteamericanos (harina, madera, manufacturas) y tomaban cargamentos que iban negociando en su ruta al Pacífico Norte (por ejemplo, trigo o cobre chilenos). Allí, esos barcos ("balleneros") cargaban foca, cueros de lobos marinos y *seal*, productos que hallaban fácil venta en la India y la China. En estos países, los bostonianos tomaban cargos para su puerto de origen. En su ruta de retorno, recalaban en los puertos chilenos, donde vendían parte de su mercadería asiática y parte de lo que habían venido comprando a lo largo de la West Coast (por ejemplo, azúcar peruana), antes de retornar a Boston. Manipulando estas nutridas redes mercantiles, los barcos bostonianos desplazaron del Pacífico no sólo a los mercaderes chilenos, sino que también, en ciertas fases, compitieron ventajosamente con los propios ingleses ⁽⁶¹⁾.

Con todo, es de interés referirse a otro hecho que incidió también en la extinción del comercio asiático de Chile: la competencia que se desencadenó entre el cobre chileno y el británico en el mercado de la India, y la que se desató en el mercado chileno entre las telas hindúes y las británicas. Sobre esto, dijo el mercader J. Gladstone:

⁵⁷ Mayores detalles en BPP-(IUPS): *East India Company Affairs, Sessions 1831-32*: "Appendix to Report from Select Committee. Appendix # 30", VIII, p.792, y en T.Bland: "Report to John Quincy Adams, on the Condition of South America", en W.R.Manning (Ed.): *Diplomatic Correspondence of the United States Concerning the Independence of the Latin American Nations* (New York, 1925), II, pp.962-64.

⁵⁸ BPP-(IUPS): "Report to the Trade...", loc.cit., pp.388-89.

⁵⁹ *Ibidem*, pp.93-94 y 199.

⁶⁰ Ver Apéndices 4 y 7.

⁶¹ T. Bland, loc.cit., p. 1002-1005.

"Yo sé que el cobre de Chile ha sido enviado en grandes cantidades a Bengal, y que encuentra allí un mercado fácil, principalmente, creo, para fines domésticos de los propios nativos, y es vendido a un precio que es 10 o 15 % menor que el del cobre británico... Yo creo que actualmente sólo un ínfima parte del cobre exportado desde Gran Bretaña es enviado a Asia... (Sin embargo) el flete desde Inglaterra a la India fluctúa entre 3 y 4 libras esterlinas por tonelada; desde Chile, probablemente, entre 6 o 7 libras... Las manufacturas hindúes compiten con las británicas en el mercado chileno, y éstas, según entiendo, obtienen generalmente preferencia sobre las de la India" (62).

El desplazamiento de la manufactura hindú por la inglesa en Chile obligó a los barcos que venían de Calcutta a viajar como se dijo - sin carga (*in ballast*). Esto subió el costo del flete y por tanto también el precio del cobre exportado. El rebote benefició a los bostonianos.

Dada esta particular evolución, los mercaderes chilenos no pudieron ni competir ni menos controlar el mercado del Pacífico, quedando atrapados, en un rol subordinado, en la red transpacífica tendida por las potencias nórdicas.

En cuanto al comercio con otros países, sólo Alemania pareció un *partner* de importancia. Un cónsul norteamericano estimó en 1819 que las importaciones desde Alemania y Holanda ascendían, juntas, a escasos \$ 20.000; las que, según un cónsul británico, habrían ascendido a \$ 320.000 como promedio anual durante el trienio 1821-23 (63). Los puertos de Hamburgo y Bremen habían estado comerciando con América Latina desde 1915. Un documento del British Board of Trade indica que, entre 1815 y 1838, el número de barcos que recalaron en Hamburgo provenientes de América Latina aumentó de un promedio anual de 30 durante el período anterior a 1820, a 120 después de 1830 (64). Sin embargo, entre 1824 y 1832, ninguno de esos barcos informó haber recalado en la West Coast. La misma fuente indica que sólo en 1833 y 1835 se registraron barcos (dos en cada ocasión) viniendo desde allí (65). En realidad, la mayor parte del comercio germano se concentró en México, el Caribe y Brasil (66). Con todo, en 1838, seis barcos declararon venir directamente de Valparaíso (67). Sin duda, se trató de un comercio intermitente (68).

62 BPP-(IUPS): "Report to the Trade...", loc.cit., pp. 388-389.

63 D.B. Goebel, loc.cit., p.197, y R. Nugent, loc.cit., p.93.

64 BT: Tables of the Revenue..., op.cit., IX (1839), pp. 509-10.

65 *Ibíd.*, p. 510.

66 *Ibíd.*, p. 514.

67 *Ibíd.*, VIII (1838), p.260. También C.A. Gosselman: *Informe sobre los estados sudamericanos en los años 1837-1838* (Estocolmo, 1962), p. 45.

68 BT: Tables of the Revenue..., op.cit., XII (1842), p. 55.

En cuanto a Holanda y España, la información revela que las exportaciones chilenas sumaron \$ 37.000 en 1843 (a España), y las importaciones a \$ 52.000; mientras que a Holanda se exportaron mercaderías por un valor de \$ 5.000 en 1835, no habiendo otros registros ⁽⁶⁹⁾. En comparación, el Estado de Cerdeña se inscribe entre 1839 y 1840 con un registro mayor: \$ 150.000 ⁽⁷⁰⁾.

De mayor interés, tal vez, fueron las exportaciones de trigo (chileno) a Australia, entre 1836 y 1840, y las de lana (principalmente boliviana) entre 1834 y 1841, a Inglaterra ⁽⁷¹⁾. Estas exportaciones constituyeron, en gran medida, el *boom* comercial de la fase 1834-40:

CUADRO 4:
EXPORTACIONES DESDE VALPARAÍSO:
TRIGO A AUSTRALIA Y LANA A INGLATERRA
(1834-1843)

(En Libras Esterlinas y en pesos de 44 d.)

Años	A Australia		A Inglaterra		Total \$ 44 d.
	Fanegas	L.E.	Libras	L.E.	
1834	-	-	137.497	17.187	-
1835	-	-	567.675	70.959	-
1836	23.713	11.419	1.021.794	153.269	912.371
1837	17.505	7.929	398.436	46.054	299.065
1838	7.251	2.992	1.070.677	115.990	658.282
1839	131.223	55.302	1.728.281	180.029	1.303.733
1840	130.748	26.032	1.647.384	171.602	1.234.084
1841	-	-	4.103.151	222.759	1.234.084
1842	-	-	289.426	28.942	160.338
1843	37.237	11.301	168.373	1.411	70.424

(72)

⁶⁹ *Ibidem*, XIV (1844), p. 268.

⁷⁰ *Ibidem*, XII (1842), p. 212. Respecto al comercio de Chile con Australia, ver de T.Bader: "Before the Golden Fleets: Trade and Relations between Chile and Australia. 1830-1848", *Journal of Latin American Studies*, 6:1 pp. 35-38.

⁷¹ Las exportaciones de trigo y harina chilenos a Australia incluyó, para el período indicado, nutridas remesas de peones ("huasos"). Ver T. Bader, *loc.cit.*, *ibidem*.

⁷² Fuentes: BT: *Tables of the Revenue...*, *loc.cit.*, IV (1834), pp. 348-49; III (1832), Supplement, pp. 180-88; VII (1836), Supplement, pp. 161-62; VIII (1837-39), Supplement, pp. 250-61; X (1840), pp.440-53; XII (1842), pp. 464-77; XIII (1843), pp. 290-303, y XIV (1844), Section A, pp. 340-47. También BT: *Tables Showing...*, *op.cit.*, XI (1831-40), pp.369-71; XII (1842), pp. 102-13, y XIII (1843), pp. 11-15.

Desafortunadamente, no existe un método confiable para calcular el comercio chileno con las otras ex-colonias hispanoamericanas antes de 1844. Según M. Carmagnani, las importaciones chilenas desde esos países habrían caído entre 60 y 80 % después de 1817 (73). Un informe consular sostiene que, en 1819, de 52 barcos anclados en Valparaíso, sólo 19 eran hispanoamericanos, y todos chilenos (74). Otro informe señala que, en 1824, sólo 37 de un total de 145 barcos que habían anclado en Valparaíso eran hispanoamericanos, de los cuales 30 eran chilenos; agregando que las importaciones chilenas desde Perú, México y Brasil sumaban \$ 400.000 por año durante el trienio 1821-23 (75). Otro cónsul informaba en 1836 que de 221 barcos que habían negociado ese año en Valparaíso, 108 eran hispanoamericanos, y de éstos, 85 chilenos (76). En 1842, el British Board of Trade anotaba que en Valparaíso habían negociado 241 barcos, de los cuales 204 eran chilenos, mientras el total general sumaba 651 (77).

Si el número de barcos mercantes puede asumirse como un indicador aproximado del volumen global de los intercambios comerciales - considerando que los barcos chilenos no viajaban a países extra continentales -, entonces puede estimarse que el comercio con las otras ex-colonias totalizó el 13 % del comercio exterior chileno (West Coast) durante el inicio del *sudden inflow*, en 1819; el 25 % en 1824 (saturación máxima); el 48 % en 1836 (fase de activa expansión) y el 37 % en 1842 (receso). En promedio, un tercio del total (31 %). Esta cifra puede cotejarse con la que ofrecen las estadísticas oficiales chilenas para el período 1847-1851, que indican que el comercio hispano-americano de Chile promedió 29,1 % de las importaciones y 17,3 % de sus exportaciones, siendo Perú - siempre - el más importante de sus *partners*, tal como había ocurrido en la época colonial (78).

Las autoridades chilenas, que no fueron audaces luchando por el (nuevo) mercado del Pacífico, sí lo fueron - pero conservadoramente - para asegurar el (viejo) mercado virreinal. Así, no bien se consumó la Independencia, esas autoridades concedieron al comercio con las "repúblicas hermanas" un régimen especial, de privilegio, que de una parte reprodujo el status intercolonial, y de otra impuso una diplomacia de 'identidad' ajena a aquella de "la nación más favorecida" (79). Sin embargo, esta política, basada en la tradición más que en la audacia mercantil, resultó frágil frente al poder corrosivo de los

73 M. Carmagnani, op.cit., pp.294-95, y Appendice III. Como se dijo antes, en tanto basado en datos dudosos, este análisis no es del todo confiable.

74 D.C. Goebel, loc.cit., p. 197.

75 C. Nuggent, loc.cit., pp. 93-94.

76 C.A. Gosselman, op.cit., p.45.

77 BT: Tables of the Revenue..., op.cit., XIV (1849), p. 493.

78 Ibidem, XVIII B (1852), pp. 985 y 987. También Oficina Nacional de Estadística: *Estadística Comercial de Chile*, años correspondientes.

79 W.R.Manning (Ed.): *Diplomatic Correspondence of the United States. Interamerican Affairs, 1831-60* (DCIA) (Washington, 1935), V, pp. 5-7 y 52-69.

consignees. De hecho, el comercio con Perú - rápidamente restaurado después de 1820 - sólo sirvió para mantener de pie y en actitud negociadora, pero al fin embotellada, a una elite que, en el mercado noratlántico y en el transpacífico, había perdido decisivas batallas comerciales (80). El embotellamiento, por eso, lo asumió defensiva y frenéticamente, intentando retener en exclusiva, a cualquier costo y por cualquier medio, el mercado peruano; en especial, desde que los bostonianos, allí, lograron una penetración sustantiva (81).

La política comercial de privilegio para las "repúblicas hermanas" se inspiraba en el caso peruano. Pero Estados Unidos - el más afectado por esos privilegios - exigió firmar un tratado comercial basado en la lógica de "la nación más favorecida", que lo ponía de hecho en el mismo rango que Perú. El tratado se firmó en 1832, en los términos de la demanda norteamericana. Esto inutilizó de una plumada la diplomacia de 'identidad'. Tras este paso (semiforzado) la elite chilena no tuvo otro medio, para 'privilegiar' el mercado peruano, que descargar en él sucesivas presiones extraeconómicas. Pero Estados Unidos, a través de su *Chargé d'Affaires*, acusó a Chile de intervenir en los asuntos internos de Perú para imponer a ese país los términos de sus intereses comerciales (82). El Ministro Diego Portales, entonces, decidió pasar de la diplomacia y la presión política (fracasadas) a la guerra de intervención. Pero el control del mercado virreinal no dependía sólo de imposiciones unilaterales, sino, sobre todo, del comercio interconectado entre el Atlántico Norte y el Pacífico, que estaba dominado por las potencias nórdicas y era mucho más relevante y rentable que el viejo comercio intercolonial. Así, en 1850, el comercio de Chile con sus "hermanos" - Perú reteniendo la cuota mayor - representaba sólo 12 % de las importaciones y 28 % de sus exportaciones (83). Con el tiempo, el comercio virreinal se eclipsaría casi por completo.

En suma, ni el comercio con terceros (India, Australia y 'otros' países europeos), ni el comercio con "hermanos", tuvieron el volumen, la continuidad, ni dejaron un excedente a favor como para cubrir el enorme déficit que Chile (West Coast) mostró en su balanza de *commodities* con las potencias noratlánticas. Más bien al contrario: profundizaron el desequilibrio. De este modo, el intercambio desigual global, ya dominante en el período colonial, permaneció después de 1817. Pero no sólo 'permaneció': desde ese año, la presión mercantil de Inglaterra y de las otras potencias nórdicas, llevó esa desigualdad hasta una magnitud monetaria que quintuplicó - globalmente - el desequilibrio colonial. Y esta quintuplicación debió considerarla D.C.M.Platt (84).

80 Sobre este punto, Ch.M. Rickett: "Report to George Canning", Camden Third Series, LXIII, p.119.

81 *Ibidem*, pp.137-39.

82 DCIA, op.cit., V, pp.52-68; también R. Shurbutt: "Initial Commercial Relations of the United States with Chile: A Not-So-Favoured Nation", *Secolas Annals*, 12 (1981), pp.8-9. Ver sección 5 de este trabajo.

83 BT: Tables of the Revenue..., op.cit., XVIII B (1852), pp. 985-87.

84 Ver Apéndice 8. Recuérdese: Chile como West Coast.

IV

EXPORTACIÓN DE *BULLION & SPECIE*
Y SEQUÍA MONETARIA

¿Cómo pudo Chile sostener por largo tiempo un intercambio mercantil con déficits de proporción constante y magnitud creciente?

La respuesta es, en cierto modo, simple: porque, por más de un siglo (1740-1873, aproximadamente), Chile fue un importante productor y exportador de especies monetarias ⁽⁸⁵⁾. El hecho de ser un país beneficiado por una sorprendente secuencia de hallazgos mineros - sobre todo de plata -, le permitió, más que su solidez económica global, mantener un signo monetario (el peso de plata) con valor estable (\$ 1 = 45 peniques, más o menos) por más de un siglo (ver supra), pese a los enormes déficits de su balanza comercial. La rápida reposición 'productiva' otorgó al peso una inmerecida cotización de mercado, constituyéndose en el principal medio de acumulación de todos los (poderosos) mercaderes de Valparaíso ⁽⁸⁶⁾. De este modo, la estabilidad del sistema monetario dependió, de un lado, de los avatares productivos del oro y la plata, y de otro, de la (difícil) mantención de la plata como medio de pago en el mercado internacional. La estabilidad del sistema monetario era, pues, en último análisis, frágil y precaria. Cualquier traspie productivo de la plata, o de su poder liberatorio, dejaría al desnudo los pies de barro del sistema comercial-financiero, así como el escaso desarrollo de las fuerzas productivas generales del país. Y exactamente eso fue lo que ocurrió durante el último tercio del siglo XIX ⁽⁸⁷⁾.

No ha sido posible determinar con exactitud ni la producción de oro y plata ni las exportaciones de especies monetarias para el período en estudio. La estadística chilena, antes de 1843, es fragmentaria y confusa, y la posterior a esa fecha anota la exportación de especies monetarias en la misma columna de las *commodities* exportadas; útil confusión que permitió, durante décadas, cubrir piadosamente los déficits de la balanza comercial chilena ⁽⁸⁸⁾. En cuan-

⁸⁵ Ver Apéndices. Sobre la producción de materiales monetarios, A.Herrman: *La producción de los metales y minerales más importantes desde la colonia hasta fines del año 1902* (Santiago, 1903). Son de interés, también, los estudios de J.D. Magee: "The World's Production of Gold and Silver from 1493 to 1905", en *The Journal of Political Economy* 18 (1910), pp. 50-58, y de la Royal Statistic Society: "Tables of the Production of Gold and Silver in the World since the Discovery of America", en *Journal of the Royal Statistic Society of London* 57 (1894), pp. 369-78; y J.T. Danson: "On the Quantity of Gold and Silver Supposed to Have Passed from America to Europe, from the Discovery of the Former Country to the Present", en *Ibidem*, 14 (1851), pp. 11-14.

⁸⁶ La crisis monetaria de 1873-78 impactó dramáticamente en la élite mercantil local. Ver escritos de Agustín Ross.

⁸⁷ G. Salazar, "Entrepreneurs...", loc.cit., Chapter 5.

⁸⁸ Mayores datos sobre este problema en G. Salazar: "Formas económicas de transición. Chile, 1844-1914" (Santiago, 1975. CLACSO) (Mimeo), Introducción.

to a los informes de los cónsules extranjeros, son de gran interés, pero discontinuos. En cambio, los registros comerciales de las potencias nórdicas - sobre todo de Estados Unidos y Francia -, que sí son continuos, diferenciaron claramente entre *commodities* y *bullion & specie*; hecho que permite calcular las exportaciones monetarias hacia a esos países. En el mismo caso está la India ⁽⁸⁹⁾. En cuanto a Inglaterra, que fue el más importante receptor de las especies monetarias chilenas, publicó numerosas estadísticas sobre el tráfico mundial de oro y plata, pero ninguna respecto del oro y la plata que ingresaron en ella misma como producto de sus intercambios mundiales. Sólo a partir de 1852 publicó este tipo de información ⁽⁹⁰⁾.

CUADRO 5:
EXPORTACIÓN DE ESPECIES MONETARIAS
A FRANCIA, ESTADOS UNIDOS, E INDIA
(1814-1843)

(Promedios anuales por quinquenio; \$=48 d.)

Quinquenios	A Francia	A E. Unidos	A India	Total
1814-20	n.d.	n.d.	405.230	
1821-25	n.d.	n.d.	737.238	
1826-30	50.000(+)	110.105	153.546	313.651
1831-35	931.475(*)	179.438	16.118	1.127.031
1836-40	916.888	250.000(+)	30.905	1.197.793
1841-43	710.023	270.000(+)	0	980.023

(*) Sólo 1834-35; (+) Estimación sobre Apéndices 2 y 3.
⁽⁹¹⁾.

La ausencia de información sobre los envíos monetarios a Francia y Estados Unidos antes de 1825 no implica que no hayan existido. Es seguro que fueron inferiores a los correspondientes a Inglaterra (más de \$ 3 millones an (\$ 500.000). Puede estimarse, pues, que las exportaciones monetarias desde

⁸⁹ Ver Cuadro 5 y Apéndices 1, 2, 3 y 7.

⁹⁰ Ver G.R.Porter: *The Progress of the Nation* (London, 1851), passim; W.Page: *Commerce and Industry, 1815-1914* (London, 1919), 2 vols., passim; y T. Tooke & LW. Newmarch: *A History of Prices and the State of Circulation, from 1792 to 1856* (London, 1928), 6 vols., passim.

⁹¹ Basado en Apéndices 2, 3 y 7.

Valparaíso (Chile y la West Coast) a los países indicados en el Cuadro No. 5 debieron sumar, en el período considerado, alrededor de \$ 1 millón anual, con un descenso significativo entre 1826 y 1830 (sobre todo, por la caída del comercio con la India). Y es claro que el volumen de estos envíos sólo cubriría un tercio o un cuarto del déficit global con las grandes potencias. De modo que, como hipótesis, cabría suponer que la exportación neta de especies monetarias desde Valparaíso y Coquimbo a Inglaterra debió ser el doble o quizás el triple de lo exportado a los países incluidos en el Cuadro No. 5; o sea, alrededor de \$ 3 millones por año. Esta cifra corresponde, globalmente, al déficit del comercio chileno con Inglaterra ⁽⁹²⁾.

Las fuentes cualitativas, aunque dispersas, verifican esa hipótesis. Según el cónsul británico Ch. Rickett, por ejemplo, las especies monetarias remesadas desde Chile a Inglaterra viajaron, principalmente, en barcos de guerra de Su Majestad Británica. Según su cómputo, los envíos fueron de este modo:

CUADRO 6:
EXPORTACIÓN DE ESPECIES MONETARIAS
A INGLATERRA (1819-1825)

(\$ de 48 d.)

Años	Nave de Guerra	Especies Monetarias
1819	H.M. Blossom	\$ 3.000.000
1820	" Tyne	3.000.000
1820	" Hyperion	3.000.000
1821	" Andromache	1.500.000
1821	" Superb	3.000.000
1822	" Creole	1.500.000
1822	" Conway	3.000.000
1822	" Alacrity	1.500.000
1823	" Blossom	2.700.000
1824	" Aurora	2.500.000
1825	" Tarter & Fly	2.200.000
Total		\$ 26.900.000 ⁽⁹³⁾ .

El Cónsul Rickett agregó que, a esta lista, debían agregarse las sumas enviadas a Inglaterra por medio de los barcos "Macedonia", "Constelation" y

⁹² Ver Cuadros 1 y 2.

⁹³ Ch. Rickett, loc. cit., p. 195.

"Franklin", todos de bandera estadounidense, y a través de barcos británicos mercantes (no de guerra) fletados hacia la India o hacia Europa ⁽⁹⁴⁾. Se aprecia que las mayores remesas se concentraron durante el *sudden inflow* (1820-1822): sobre \$ 5 millones promedio anual, que bajó en la fase siguiente. En conjunto, la masa de especies monetarias exportadas a Inglaterra en ese período más que quintuplicó las exportaciones monetarias medias del período colonial ⁽⁹⁵⁾. Mirando según parámetros ingleses, esas sumas equivalían a la *mitad* de sus propias exportaciones al continente asiático ⁽⁹⁶⁾.

CUADRO 7:
EXPORTACIÓN NETA DE BULLION AND SPECIE
Y ACUÑACIÓN MONETARIA (1820-45)

(Promedios anuales por quinquenio; \$ = 45 d.)

Períodos	1 Déficit Comercial (*)	2 Remesas de Au & Ag (#)	3 Exp. Neta B.&S. (1 - 2)	4 Acuñación Au & Ag
1814-20	- 957.000	2.500.000	1.543.000	840.235
1821-25	- 4.924.000	4.500.000	424.000	361.566
1826-30	- 3.601.797	899.640(&)	2.702.157(&)	90.144
1831-35	- 4.366.071	1.932.490(&)	2.433.581(&)	370.895
1836-40	- 5.112.340	1.284.608(&)	3.827.732(&)	476.580
1841-45	- 5.231.809	1.408.552(&)	3.823.257(&)	509.947

(*): Ver Apéndice No.8. Sólo Commodities. (97)

(#): Ver Cuadros 5 y 6. (&): Sin Inglaterra.

Del Cuadro 7 se desprenden varias conclusiones:

1) Que, al incluir las remesas monetarias con destino a Inglaterra, las remesas globales tienden a corresponder con los montos del déficit comercial (sobre todo para el quinquenio 1821-25);

⁹⁴ *Ibidem*.

⁹⁵ Comparar las cifras del Cuadro 6 con la producción nacional de metales monetarios anotadas por A.Herrman.

⁹⁶ Referencia a los datos publicados por G.R. Porter, *op.cit.*, p. 539, y BT: *Commercial Tariffs...*, *op.cit.*, XXIII, pp. 122-25.

⁹⁷ Basado en Apéndices 1, 2, 3, 7 y 8. La columna 4 se basa en Gobierno de Chile: *Resumen de la Hacienda Pública* (London, 1910), pp. 63 et seq.

2) Que los valores anotados en la Columna 3 (exportaciones netas de *bullion & specie*) podrían corresponder, hipotéticamente, a la masa monetaria remitida a Inglaterra;

3) Se observa que la masa de oro y plata acuñada, como promedio anual, corresponde, aproximativamente, a la *décima parte* del déficit comercial, excepto para el período 1814-20 (que fue equivalente al 100 %) y para el período 1826-30 (constituyó sólo un 4 %). Como hipótesis, pues, se puede estimar que el contrabando copó entre 50 y 70 % del déficit comercial y entre 30 y 40 % del comercio exterior global;

4) Es altamente probable que la fase depresiva 1826-30 se haya debido, principalmente, a la baja local en la producción de oro y plata; mientras, claramente, la fase expansiva que se inicia en 1834 se correlaciona con el impacto de Chañarcillo;

5) Es evidente que la acuñación monetaria anual tendió a declinar en proporción inversa al crecimiento de la masa de valores puestos en circulación por el comercio exterior (según el déficit comercial). A partir de esto - se puede inferir -, debió producirse una creciente iliquidez en el mercado interno, una mayor concentración del crédito en manos de los grandes mercaderes, un aumento en la tasa de interés del dinero y, además, una tendencia desmonetizadora de los salarios. Estas tendencias debieron sentirse con más agudeza, sobre todo, durante el período 1821-1830, período de máximo déficit y mínima acuñación. En suma, el conjunto de esos procesos *no pudo* haber producido un real desarrollo económico.

En este estudio, sin embargo, no se examinará el conjunto de impactos internos que produjo la exportación de especies monetarias sino, sólo, los testimonios que pusieron de relieve su masividad y la grave sequía monetaria que desencadenó en el mercado interno. A ello están referidos los párrafos que siguen ⁽⁹⁸⁾

Tempranamente, T. Bland (Comisionado de Estados Unidos) estimó que las exportaciones chilenas de oro y plata totalizaban, como promedio anual, \$ 3.000.000, es decir: "más de dos veces la cantidad de metales preciosos que son acuñados en su Casa de Moneda". Esto es lo que explica - comentó Bland - "el estado de agotamiento del país" ⁽⁹⁹⁾.

Por su parte, en una extensa carta remitida a su Cónsul General, un grupo de *consignees* británicos estimaba, en 1824, que el intercambio desigual y la ausencia de verdaderos capitalistas chilenos no era culpa de ellos, sino de la tendencia de los mercaderes chilenos "a invertir en tierras y casas, y no en manufacturas" ⁽¹⁰⁰⁾.

⁹⁸ El impacto global en G. Salazar: "Algunos aspectos fundamentales del desarrollo capitalista en Chile" (Santiago, 1976) (Mimeo), y "Entrepreneurs...", passim.

⁹⁹ T. Bland, loc.cit., pp.962-63.

¹⁰⁰ Mayores referencias en trabajo sobre *consignees*, en preparación.

En 1838, el cónsul C. Gosselman consideraba que:

"...(estos países) no tienen otra cosa para cancelar sus importaciones que... dinero; los barcos tienen que retornar sólo con lastre y dinero. Este estado de cosas no puede durar mucho, como quiera que sea la riqueza de metales preciosos de los países andinos: el circulante ya se está haciendo escaso y caro... Los metales preciosos son, al mismo tiempo, la mejor y la peor de las mercaderías para comerciar" (101).

Las fuentes chilenas no sólo ratificaron la percepción de los cónsules, sino que la ampliaron. En julio de 1817, por ejemplo, don Hilarión Quintana y don Hipólito de Villegas opinaban que debía cortarse de inmediato el "contrabando de extracciones de pastas de plata", por los graves perjuicios que estaba ocasionando:

"...al Estado, porque pierde sus quintos y derechos de cobos; a la Casa de Moneda, por los de señoreaje, broceage, etc.; a la Minería...porque tiene que vender sus barras o piñas a precios ínfimos; al comercio, porque sin numerario se paraliza su giro... y finalmente, a la subsistencia del Estado, porque sin moneda no hay Ejército".

Los funcionarios informaron, además, de una drástica reducción en la acuñación de plata (42.126 marcos promedio entre 1813 y 1816, contra sólo 14.972 en 1817) (102).

En 1819 fue el Senado el que se alarmó por el contrabando "en el ramo del comercio que abraza por todas partes el extranjero haciendo ineficaces los reglamentos y prohibiciones que tienen para el menudeo, como el que hagan sus consignaciones en naturales del Estado" (103). En 1823 culminó un debate público iniciado en 1817 (de hecho, se arrastraba desde fines del siglo XVIII) sobre la escasez de circulante y la necesidad de acuñar monedas de cobre para los pagos al menudeo y la sustitución de las "señas" (de "media" y de "quartilla") que circulaban profusamente como "moneda privada", con perjuicio de los más pobres. Don Juan Egaña, en 1817, había expuesto con fuerza sus razones para efectuar esta sustitución:

"...en un pueblo que no tiene industria que conmutar y que casi todo le viene del Estrangero al precio del oro y la plata... en un pueblo que subsiste de la industria extranjera y con un comercio

101 C. Gosselman, op.cit., p. 44; también R. Shurbutt, loc.cit., p. 7.

102 *Archivo del Ministerio de Hacienda* (AMH), vol. 59, Santiago, 31/07/1817.

103 *Archivo del Tribunal del Consulado* (ATC), vol. 9, Oficio de José María Villarreal, Stgo., 13/10/1819.

pasivo, todo el numerario pasa al comerciante, quien lo entrega al Estrangero... Aquí, lo que se amoneda en un año, se extrae al siguiente sin quedar un quartillo, y todo el oro y la mayor parte de los pesos fuertes... pasan de la Moneda al comerciante, y de éste al extranjero..."
(¹⁰⁴).

La propuesta fracasó - como todas las que se habían intentado desde 1776 - por oposición de los mercaderes locales. El principal opositor a la propuesta de Juan Egaña fue, en 1823, don José Santiago Portales (¹⁰⁵).

Con todo, la necesidad de liquidez era mayor en todas partes, lo que condujo a la proliferación de 'soluciones' locales. En 1822, por ejemplo, estalló una verdadera rebelión monetaria en Valdivia. La comunidad local, ante la escasez de circulante ("urgencias de su actual crisis") y la imposibilidad de pagar salarios a la guarnición, optó por acuñar \$ 3.473, según la ley de fino que le pareció más apropiada. Al saber esto, el Superintendente de la Casa de Moneda, don José Antonio Rodríguez, reaccionó con dureza; pero no remitió a Valdivia dinero amonedado oficial. Los rebeldes, entonces, aumentaron la masa acuñada a \$ 20.000; la que aun circulaba - aunque fue declarada "ilegal" - en 1831. "Es un crimen", comentó el Presidente de la Comisión Nacional de Cuentas, don Rafael Correa de Saa. Pero no se retiró ese circulante, ni se le sustituyó (¹⁰⁶).

En La Serena, en 1827, el Intendente José María Benavente, escribía al Ministro del Interior:

"...(es) muy probable que la fragata de guerra de Su Majestad Británica que se halla en el puerto tome del comercio inglés algun numerario, como sucede siempre al arribo de estos buques. La falta de macuquino o moneda sencilla es tan notable que el comercio clama, el vecindario sufre mil pibaciones y el valor en que se estima la onza de oro decae hasta el punto de trocarse por \$ 16 más o menos..."(¹⁰⁷).

En Valparaíso, la escasez de circulante afectó a las transacciones entre mercaderes y a las deudas de éstos con la Aduana. Se dio el caso de que, mientras los mercaderes pagaban a la Aduana con pagarés y otros documentos ("papeles"), el Gobierno ordenaba a la Aduana pagar en dinero metálico sus propias deudas a los comerciantes extranjeros. El resultado de esto fue que, hacia 1828, la Aduana estaba atiborrada de papeles (" una multitud de

¹⁰⁴ AMH, vol.25, Memorial de Juan Egaña, Stgo., 31/10/1817; fs. 148 a 149v.

¹⁰⁵ *Ibidem*, Parecer de José Santiago Portales, Stgo., 31/08/1823; fs. 185-90.

¹⁰⁶ *Ibidem*, vol.113, Correspondencia Santiago-Valdivia, 28/03/1822 a 21/07/1831, s/f.

¹⁰⁷ *Archivo del Ministerio del Interior* (AMI), vol.74, La Serena, 14/05/1827.

billetes de plata, que circulan y se emiten diariamente"), pues los mercaderes seguían realizando "sus pagos todo en papel". De todo esto - escribían don J.A. de Huici y don J.M. de la Fuente en 1828 - "se origina una infinidad de males: deja a la renta sin ninguna entrada...forman entre sí los mercaderes un monopolio que es de precisa necesidad cortarlo...". Por su parte, el Comandante de Artillería informaba que los salarios de la tropa tenían un retraso de cinco meses: "ya no encuentro recursos que tocar... de la Comisaría de Marina lo único que se consiguen son libramientos contra la Aduana; esta contesta que no los puede cubrir sin una dilatadísima demora, porque la mayor parte de sus entradas son en Papeles..." (108). En 1836, el Intendente don Ramón Cavareda, informaba que la Aduana continuaba llena de papeles, que no realizaba pagos en metálico, mientras los mercaderes pagaban a sus proveedores de barras de plata en "dinero sonante" y por anticipado. "Tal tal es la rapidez con que se celebran estos contratos" - decía el Intendente - que el dinero metálico desaparecía del mercado incluso con anterioridad a la misma "aprobación de esos contratos". Los mercaderes operaban con un monopólico mercado 'a futuro' (109).

Aun más dramático fue el informe que, ante la presión de la comunidad local, el Síndico Procurador de la Villa de Vallenar remitió al Intendente de Coquimbo en 1829. El Síndico declaró que, debido a "la falta de numerario, se han llegado a paralizar todos los destinos de que subsiste el partido...Los dueños de faena... han suspendido sus labores, por este defecto". No había dinero para pagar el salario de los peones, ni para comprar víveres y "demás necesario para el sostén de sus laborios". Y con prudencia, agregó:

"Muchos lo atribuyen a la extracción que hace el extranjero, así del sellado, como de pastas de plata, y al ningún ejercicio del cuño... así es que entre nosotros no hay quien pague la piña a mas del alto precio de \$ 9-1/2, puede cualesquiera usando de su libertad enagenarla en manos del extranjero a \$ 10... Este aliciente y el de las pastas exita al extranjero a venir a nuestro patrio suelo. Que de nuestro Estado sólo las pastas y el numerario exportan por el valor de sus mercancías, pues no tenemos otras preciosas producciones que pueda moverles a nuestro trato... llegaremos al caso de que nuestra dependencia del extranjero no sea tan precaria como lo es en el dia, que hasta por el tejido mas tosco y ordinario necesitamos de su industria..." (110).

En 1832, el precio de la plata piña en la Provincia de Coquimbo bajó hasta un promedio de \$ 8-1/2, como resultado de los hallazgos de Chañarcillo y la

108 AMH, vol.102, Valparaíso, 8/03/1827 a 4/06/1828.

109 *Ibidem*, vo.150, Valparaíso, 8/11/1836; s/f.

110 *Archivo de la Intendencia de Coquimbo*, vol. Vallenar, 1829; s/f.

oferta de metal robado ("cangalla"). Muchos mercaderes compraron a ese precio y acumularon, especulando que "la noticia de la venida a este puerto del Buque de Guerra con destino a Londres" lo hiciera subir a \$ 9 o más. Pero ese buque tomó otro rumbo, provocando escasez de numerario y de plata piña en pleno apogeo de los descubrimientos de Chañarcillo ⁽¹¹¹⁾.

No cambió mucho la situación en la década de 1840. Sin embargo, la sequía monetaria evolucionó profundizando su presión sobre el peonaje asalariado (que se desmonetizó) y sobre los pobres en general (que "se echaron al camino"); de lo que dio debida cuenta, en 1845, el Intendente Ventura Lavalle ⁽¹¹²⁾. En ese contexto, muchos patrones y bodegoneros comenzaron a pagar o dar cambio con fichas o señas; uso que se generalizó incluso en la ciudad de Santiago, según declaró en 1846 el Intendente don Miguel de la Barra. "Este mal - escribió ese Intendente - recae exclusivamente sobre el artesano i sobre la clase más indigente de nuestra sociedad" ⁽¹¹³⁾.

V

COACCIÓN Y TRANSGRESIÓN: DIALÉCTICA DE LA NAVY DIPLOMACY

El intercambio desigual ¿se debió a la tendencia criolla a invertir en "tierras y casas, y no en manufacturas", o/y a la presión extraeconómica ejercida por los mercaderes extranjeros? ¿O a ambas?

Según las fuentes, los mercaderes criollos estaban convencidos, hacia 1800, de que la única posibilidad de resistir la inabundante presión de los mercaderes nórdicos era desarrollando en Chile la industria manufacturera. Es evidente que el *sudden inflow* ahogó esa convicción. Pero no del todo, pues numerosos mercaderes locales, rescatándola, protestaron - sobre todo entre 1817 y 1825 - contra la liberal penetración de los comerciantes extranjeros. Como ellos, algunos políticos trataron de imponer leyes económicas proteccionistas e industrialistas, basadas en las convicciones de comienzos de siglo ⁽¹¹⁴⁾. Pero unos y otros terminaron cediendo frente a los extranjeros: los primeros por la tentación de 'participar' en sus pingües operaciones comerciales; los segun-

¹¹¹ AMH, vol. 126, Informes de J.A. Badiola, de 23/01, 23/03, 24/04, 28/08, y de J.M. Benavente, de 25/07, todos de 1832; s/f.

¹¹² *Ibidem*, vol. 206, Copiapó, 4/06/1845; s/f.

¹¹³ *Ibidem*, vol. 209, Santiago, 4/11/1846; s/f.

¹¹⁴ Un mayor desarrollo del tema en S.F. Edwards: "Chilean Economic Policy Goals, 1811-1829: A Study in Late 18th-Century Social Merchantilism and Early 19th-Century Economic Reality" (Ph. D. Diss., Tulane University, 1971), y G.Salazar: "Entrepreneurs...", loc.cit., Chapters III y IV.

dos, desarmados frente a la presión extra-económica ejercida por aquéllos. Esta doble claudicación favoreció el despliegue de la estrategia mercantil foránea (regulación del *sudden inflow*).

La jugada maestra de los extranjeros, con todo, no fue mercantil sino diplomática, y no basada en *commodities* sino en cañones: fue la llamada *Navy Diplomacy*.

La *Navy Diplomacy* consistió en un juego de presiones y protecciones hábilmente desplegado por las naves de guerra de Su Majestad Británica, no desde sus bases en el Atlántico, sino directamente en los mismos puertos de la West Coast. Esta 'diplomacia' - decidida y ejecutada *in situ* por el Comodoro a cargo de la flota - tenía por objetivo único proteger el comercio inglés dondequiera que los mercaderes ingleses estuvieran negociando (habría que añadir: *como quiera* que estuviesen actuando). Debe tomarse en cuenta que, después de 1808, la expansión de Inglaterra sobre Hispanoamérica se realizó en base a un comercio de aventura y desembarque que, ladinamente, fue transgrediendo, primero, las leyes monopólicas del Imperio Español, y luego, las leyes proteccionistas de las flamantes Repúblicas. En estricto sentido legal, durante la fase del *sudden inflow*, el comercio inglés fue un comercio de contrabando. Por esta razón, se halló sujeto a la eventualidad de una represión anti-contrabandista, tanto por parte de alguna autoridad aduanera puntillosa en la aplicación de la ley, como por parte de barcos privados armados al corso (*privateers*) por cualquiera de los beligerantes interesados en combatir el contrabando favorable al enemigo. La requisita de cargos y el apresamiento de barcos sorprendidos en acciones de comercio ilegal, podían ser, por tanto, y fueron, inicio de escaramuzas frecuentes; que eran un riesgo no sólo para las (débiles) autoridades republicanas, sino también para los (ansiosos) mercaderes ingleses ⁽¹¹⁵⁾. Las escaramuzas, de multiplicarse, podían obstaculizar seriamente la expansión rectilínea del comercio inglés. El único modo de impedir eso - lo que era vital para la industrialmente atochada Inglaterra - era protegiendo y potenciando el comercio inglés con una fuerza operativa de acción rápida, suficientemente disuasiva como para evitar la represión, las requisiciones y el corso. Y esa fuerza no podía ser sino la famosa y temida *Royal Navy*. Pero ¿era esto consistente con los compromisos diplomáticos que Inglaterra tenía entonces con España?

Oficialmente, Inglaterra había asumido una política de neutralidad en el conflicto entre España y sus colonias. Tal fue el tenor de las declaraciones oficiales del Foreign Office ⁽¹¹⁶⁾. Pero lo que los mercaderes ingleses estaban haciendo en la West Coast, además de ser neutrales respecto al conflicto *político*

¹¹⁵ Ver J. Kinsbrunner, loc.cit., passim; Ch.W. Centner: "Relaciones comerciales...", loc.cit., especialmente pp.100-105, y C.K. Webster (Ed.): *Britain and the Independence of Latin America* (London, 1938), 2 vols., passim.

¹¹⁶ Ver lo editado por C.K. Webster, op.cit., y de E. Cavieres: *Comercio chileno...*, op.cit., Capítulo I.

local, era perforar y transgredir la legislación *económica* de ambos beligerantes. El Foreign Office, es cierto, respetó oficialmente su discurso de neutralidad (que suponía no intervención de ningún tipo); pero los comodoros de la Royal Navy, en cambio, apoyaron consistentemente el 'principio' de intervención mercantil (liberal) en los mercados protegidos. Es evidente que Inglaterra comenzó a operar, dialécticamente, con un doble discurso y un disociado curso de acción. De este modo, la *Navy Diplomacy* pudo hacer en los vericuetos de la West Coast (ante la mirada de las débiles y confundidas autoridades republicanas) lo que la Diplomacia de su Majestad Británica no podía permitirse hacer ante los ojos de Europa. Con esto, el comercio de contrabando se halló más protegido militarmente (por la Royal Navy) e ideológicamente (por las demandas de "libre comercio" de los extranjeros), que el comercio 'nacionalista' soñado alguna vez por el viejo Tribunal del Consulado, que no halló protección posible, frente al *sudden inflow*, ni entre los políticos, ni entre los militares, ni entre los propios mercaderes criollos. Con el peso de la Royal Navy como se verá - la balanza histórica se inclinó a favor de los intereses mercantiles y la lógica liberal de los mercaderes foráneos.

Chile tomó la iniciativa para que Inglaterra le otorgara reconocimiento diplomático. Sin embargo, el pleno reconocimiento fue dilatado largamente por ese país, y sólo el 31 de julio de 1930 se instaló en Chile un representante británico con total rango de embajador ⁽¹¹⁷⁾. De este modo, por décadas, Chile se halló en una precaria situación diplomática ante su más poderoso interlocutor mercantil. Esto disminuyó, en cada caso litigioso, su capacidad de negociación; mejorando, en cambio, la de los mercaderes ingleses (y la de la Royal Navy). La necesidad de mantener fluidas relaciones mercantiles y diplomáticas con Inglaterra dejó a las elites nacionales en la claudicante posición de tener que subordinar, a esa necesidad, la coherencia entre la legalidad económica vigente (proteccionista y desarrollista) y su propia conducta de circunstancia (pro-liberal). El resultado fue el abuso de la ley, tanto por los mercaderes extranjeros, como por los propios legisladores y gobernantes patriotas.

En 1808, cuando el *sudden inflow* se inició, tanto el Foreign Office, como los mercaderes y comodoros sabían que las leyes imperiales de España prohibían comerciar en los puertos hispanoamericanos a todos los barcos que no estaban expresamente autorizados para ello. Esta prohibición se mantuvo durante el conflicto de la Independencia ⁽¹¹⁸⁾. Las autoridades españolas, en consecuencia, estaban obligadas a reprimir todo "comercio ilegal, de colaboración con los rebeldes". Por tanto, si los ingleses querían continuar expandiendo su comercio en la West Coast, debían ayudarse de un buen pretexto o intersticio legal. De lo contrario, no había cómo justificar la presencia de la Royal Navy

¹¹⁷ Ch. Centner: "The Chilean Failure to Obtain British Recognition. 1823-28", *Revista de Historia de América* 15 (1942), pp. 285-97, y T. Nichols: "The Establishment of Political Relations between Chile and Great Britain", en *HAHR*, 28:1 (1948), pp. 137-43.

¹¹⁸ G.S. Graham & R.A. Humphreys (Eds.), loc. cit., pp. 220 y 334.

en las aguas coloniales de España, ni evitar la represión.

El pretexto se halló en la Cédula Real del 3 de septiembre de 1814, que el Rey de España envió al Virrey del Perú. Ella permitía a los súbditos españoles leales a la Corona abandonar los territorios dominados por los insurgentes y trasladarse a otro que se mantuviera leal, "llevándose su patrimonio por cualquier medio a su disposición" (119). La expresión "cualquier medio" (de transporte) fue interpretada por los ingleses como una autorización para intervenir, como neutrales, en el conflicto. Es lo que hicieron, "haciendo fe en esa Cédula Real", transportando refugiados realistas desde Buenos Aires a Valparaíso. Pero sus barcos fueron apresados en Chile, porque surgieron dudas en las autoridades realistas respecto a si "el patrimonio que transportaban pertenecía realmente a los refugiados" (120). Ante eso, el Comodoro Bowles estimó que el problema suscitado "era muy importante y delicado como para que yo me aventure a debatirlo sin tener instrucciones específicas al respecto" (121). Una a una, adecuadamente - como luego se verá - las "instrucciones específicas" fueron llegando, y los comandantes no dudaron en ejecutarlas.

Entonces se puso en práctica la circunnavegación del Cono Sur, en ruta aparente a los mercados de la India. Con este pretexto, los contramaestres comenzaron a operar con un doble *set* de documentos: uno relativo al destino nominal (ostensible), y el otro a un (variable) destino eventual (122). Esto permitió realizar operaciones mercantiles en clandestinidad, en puertos secundarios, fuzadamente, con venta a bordo o, a lo más, en la playa. Haciendo esto, los comandantes descubrieron que este comercio podía ser "legal", dado que su práctica era libremente decidida por los habitantes locales. Concluyeron que ése era el "derecho de los beligerantes": decidir por sí mismos (al margen de leyes y tratados) sus propias transacciones comerciales, según conveniencias de oportunidad. ¿Era este 'derecho' una base suficiente para la *Navy Diplomacy*? Que llegó a serlo, lo revela la instrucción recibida por el Capitán Shirreff, comandante de H.M. "Blossom":

"...es la intención del gobierno de Su Majestad proteger el comercio legal de los súbditos británicos, sin incurrir en ningún acto violatorio del derecho de beligerancia" (123).

Desde el momento en que la noción "derecho de los beligerantes" fue operacionalmente introducida (lo que involucró un reconocimiento mercantil, no-diplomático, de la soberanía de Chile), la presencia de los mercaderes y comandantes ingleses en la West Coast se consideró 'legitimable'. Sentada esta

119 G.S. Graham and R.A. Humphreys (Eds.): loc.cit., p. 215.

120 *Ibidem*, pp. 215-16.

121 *Ibidem*, p. 216.

122 *Ibidem*, pp. 217 y 311. Caso del mercante "Mary Ann".

123 G.S. Graham & R.A. Humphreys (Eds.): loc.cit., pp.233-4

premisa, el siguiente problema a resolver fue puramente operativo: el "bloqueo" comercial y naval que el Virrey del Perú impuso a los puertos (insurgentes) de Chile. Esgrimiendo el flamante "derecho de los beligerantes" (que por carambola legitimaba el 'derecho de los neutrales') los ingleses protestaron, diciendo que ese bloqueo, al no haber sido comunicado oportunamente a las "potencias neutrales", no obligaba a los mercaderes que "se hallaban" en esos puertos (124). La 'neutralidad', por tanto, a esta altura, ya no se entendía en el sentido purista de la no intervención, sino en el sentido pragmático de legitimar prácticas consolidables de intervención. Por esto, la represión que los realistas descargaron sobre los mercaderes cogidos *in fraganti* fue motejada por los ingleses como "acciones piratescas", y "arbitrariedades" que se perpetraron en razón de *frivolous pretences*. En verdad, el "derecho de los beligerantes" abrió camino al "derecho de los neutrales", y ambos, a un vago pero útil "derecho de las naciones" (que no era, en rigor, de los pueblos, sino del mercado). Ante ese desarrollo - en parte ficticio, en parte real, pero sobre todo respaldado por la Royal Navy - el debilitado Virrey del Perú nada pudo hacer. Y a esto, por supuesto, contribuyeron con entusiasmo los propios insurgentes que, por entonces, sintieron que los ingleses eran generosos aliados en su lucha por la descolonización.

Después de Maipú, como se sabe, la guerra fue llevada al corazón del Virreinato. Al hacerlo, los chilenos se hallaron en la misma situación que el Virrey dos o tres años antes: debían bloquear comercial y navalmente los puertos del Perú, para impedir el contrabando (inglés) que pudiera beneficiar a los realistas allí atrincherados. Pero los cambios en el teatro de la guerra no podían alterar y no alteraron la dialéctica mercantil y diplomática que sustentaba la expansión comercial inglesa. De modo que, en el nuevo campo de batalla, esa dialéctica comenzó a trabajar a favor del campo realista y no del patriota; burlando y hostigando a los que sólo un año antes la creían de su favor. Así, cuando el escuadrón chileno bloqueó los puertos peruanos, decenas de mercaderes 'neutrales' hicieron buen uso de su neutralidad filtrándose a través del bloqueo para vender, a los sitiados realistas, a precio especulativo, trigo chileno. Los ingleses, esta vez, para confusión de las autoridades patriotas, estaban reconociendo el "derecho de los beligerantes" nada menos que a los 'enemigos de la Patria'. Y fue el turno de los realistas apreciar en ese reconocimiento (y en ese derecho) un muy oportuno 'gesto de (neutral) amistad'.

Las autoridades chilenas se hallaron, pues, ante el mismo dilema del Virrey del Perú: ¿debían aplicar leyes y decretos y reprimir sin más a los contrabandistas que comerciaban con sus enemigos?

No pasó mucho tiempo sin que el Comodoro W. Bowles descubriera que el Gobierno de Chile estaba autorizando a algunos mercaderes locales para que artillaran sus naves mercantes y operaran como corsarios, espiondo y apresando a los extranjeros que comerciaban "ilegalmente" con el enemigo

124 *Ibidem*, p.234.

(125). Y constató que ahora eran los chilenos los que estaban perpetrando "actos de piratería" contra el 'legítimo' comercio de los neutrales. Por tanto, escribió al Gobierno de Chile para "que se detenga la recurrencia de esos actos de ultraje y piratería que han producido una justa alarma en todas las naciones neutrales" (126). El Gobierno, preocupado - carecía entonces de un escuadrón naval suficientemente poderoso - morigeró la represión. En esta coyuntura, los mercaderes extranjeros ya instalados en Valparaíso se sintieron fuertes, y organizaron un Committee of British Merchants (por recomendación del Comandante N.H. Shirreff), cuyo primer Presidente fue el mercader J.D. Barnard, quien pronto trabó amistad, primero con Bernardo O'Higgins y, luego, con Diego Portales (127). El Committee hizo llegar sus reclamos y "pareceres" a través de Barnard, quien, a su vez, los entregó al Comodoro de la Royal Navy de la West Coast, para que éste los entregase al Gobierno (128). Este fue el canal a través del cual la comunidad mercantil británica (y la Royal Navy) presionaron a las autoridades locales (129).

El embotellamiento del Gobierno chileno pareció cambiar desde que se designó comandante del escuadrón naval al Almirante (británico) Lord Cochrane. Al saber de este nombramiento, el Comodoro W. Bowles trató de disuadir al Gobierno, señalando que este jefe podía "comprometer los intereses chilenos a favor de Inglaterra" (130). Pero el Gobierno insistió y Lord Cochrane demostró tener un sorprendente sentido de responsabilidad, favoreciendo decididamente, no los intereses británicos, sino los chilenos. Esto le valió que, hasta el día de hoy, los ingleses lo consideren, por ello, "traidor a su patria".

La misión inicial de Cochrane fue bloquear los puertos de Perú. Esto equivalía a paralizar el contrabando inglés en la zona. Cochrane lo paralizó. El Comodoro Bowles interpuso el "derecho de los neutrales". Lord Cochrane respondió que el comercio de los neutrales con Perú era ilegal porque "ilegal era para los neutrales comerciar en tiempos de guerra con puertos que, aun en tiempos de paz, estaban cerrados para ellos", de modo que las llamadas potencias neutrales no tenían ninguna base para "reconocer" o no la existencia de un bloqueo sobre esos puertos (131). En cartas posteriores, Cochrane, citando a William Pitt, agregó: "Yo le niego a cualquiera potencia neutral el derecho a realizar un comercio que no estaba permitido antes de la guerra"; que el comercio de sus compatriotas en la West Coast era, por tanto, ilegal;

125 Otras referidas a los corsarios chilenos e ingleses en sección 6 de este trabajo.

126 G.S. Graham & R. A. Humphreys (Eds.): loc. cit., pp. 199, 214 y 229.

127 Sobre estas relaciones: J. Kinsbrunner, loc. cit., pp. 37-38; B. Vicuña: *The First Britons in Valparaíso. 1817-1827* (Valparaíso, 1884), pp. 41-42; y J. L. Rector: "Merchants...", p. 121.

128 Ch. Webster (Ed.): op. cit., I, p. 351.

129 Referencias en J. L. Rector: "Merchants ...", loc. cit., p. 124, y V. Letelier (Ed.): *Sesiones de los Cuerpos Legislativos (SCL)*, IV (1821), pp. 228-62. Ver sección 6 de este estudio.

130 G.S. Graham & R.A. Humphreys (Eds.): loc.cit., pp. 262-263 y 334.

131 *Ibidem*, pp. 319-20 y 334.

hecho que él lamentaba, al ver "tanta gente involucrada en un tráfico fraudulento... y a la propia bandera británica... empleada en proteger propiedades de enemigos". Y fue aun más drástico:

"Yo estoy muy dispuesto a creer que el gobierno (británico) no ha adoptado una ley para la guerra y otra de conveniencia para la paz; que no ha establecido una regla para el fuerte y otra para el débil; pues los atributos de Inglaterra son, como ellos han sido siempre, los de estricto honor e imparcial justicia" (132).

Los "principios de honor" de Cochrane no eran compatibles, sin duda, con los principios pragmáticos del comercio, por los que los Comodoros ingleses en servicio activo, en cambio, 'debían' regir su conducta. Pero a esa ingenuidad no-mercantil, Cochrane unía una brillante capacidad táctica en operaciones navales. Y esto, los Comodoros lo sabían muy bien. De modo que, prudente, el Comodoro Bowles solicitó refuerzos para su flota, sugiriendo que "una exclusión temporal de los puertos del Perú sería un daño menor" en comparación a cualquier malentendido serio con el gobierno revolucionario de Chile (o con el temible Almirante de su Escuadrón Naval). Ante Cochrane, los Comodoros se hallaron, pues, en una "posición muy peculiar", pues debían proteger el comercio (ilegal) inglés ante al celo caballeresco de un compatriota (133). Conciente de esta embarazosa situación, el Comodoro Sir Thomas Hardy escribió a Londres:

"Yo no dudo de que el gobierno de Su Majestad está bien conciente de la forma en que el comercio, especialmente el británico, ha sido realizado en las provincias hispánicas de Sudamérica desde la revolución, y del empleo del capital británico... que, para introducirse, ha debido ser camuflado de diversas formas... El comandante en jefe del Escuadrón chileno y sus oficiales saben muy bien de esto, y de los casos presentados por la propiedad neutral..."(134).

En verdad, los barcos de guerra de Su Majestad Británica no sólo estaban protegiendo 'diplomáticamente' el comercio inglés, puesto que también recogían, almacenaban y transportaban 'pragmáticamente' - como testimonió el cónsul Ch. Rickett - las bolsas de oro y plata que ese comercio ("camuflado de diversas formas") producía. De hecho, esos barcos eran, como lo puso un historiador chileno, verdaderos "bancos flotantes" (135). Este rol no dejaba de ser incómodo y humillante para los (orgullosos) Comodoros británicos que,

132 *Ibidem*, pp. 319-20, 334 y 336-37.

133 G.S. Graham & R.A. Humphreys (Eds.): *loc.cit.*, pp. 264 y 168-72.

134 *Ibidem*, p. 341.

135 B.Vicuña, *The First Britons...*, *op.cit.*, p.39.

como Cochrane, eran 'hombres de honor'. Es esto lo que, sutilmente, dejó traslucir el Comodoro Hardy al Ministro Croke en su misiva del 22 de julio de 1821:

"Me gustaría que nuestro comercio fuera más honorable, pero, en tanto da salida a una inmensa cantidad de manufacturas británicas, no me queda más que aceptar el apelativo de 'contrabandistas' con que el Almirante chilenos nos apoda" (136).

Cualesquiera hayan sido los factores que intervinieron en el alejamiento de Lord Cochrane del Almirantazgo chileno, lo cierto es que, bajo su comando, el contrabando fue contenido y los Comodoros tuvieron que aceptar una prudente "exclusión temporal de los puertos". Pero esto fue, a la larga, un mero episodio. La dialéctica mercantil, excluida del mar, socavó la retaguardia política de Cochrane, convirtiendo su gestión en un episodio de tránsito, aventado por un proceso histórico mayor. De retorno a Europa, como se sabe, Cochrane debió enfrentar inermemente la revancha británica por su (supuesta) deslealtad a los intereses de su patria. En cuanto a los Comodoros que continuaron en la West Coast, al no tropezar con una *Chilean Navy Diplomacy* de igual rango que la *British Navy Diplomacy*, no tuvieron dificultades en continuar acercando la ("camuflada") ola mercantil inglesa. De modo que, en lo sucesivo, no necesitaron sacar a luz sus anhelos profundos de mayor "honorabilidad"; más bien, los encarpitaron, obnubilados por su eficiencia en dar salida a la "inmensa cantidad de manufacturas británicas".

VI

COACCIÓN Y TRANSGRESIÓN: DESMORALIZANDO ELITES (O ECHANDO LAS BASES DEL LIBRECAMBISMO)

La presencia de la Royal Navy en la West Coast (junto a las naves de guerra de otras potencias nórdicas) transformó la ola mercantil en un asedio 'militarizado' contra la legislación económica local. De hecho, devino en un factor *desorganizativo*, que desnormativizó las actitudes y conductas de los funcionarios de aduana, de Gobierno y de los propios mercaderes locales. La desmoralización consiguiente creó una situación anómica, que caotizó y confundió por arriba los movimientos sociales que, desde abajo - como el de las bases "pipiolas" - intentaban construir un Estado productivista y democrático. Es cierto que el contrabando provenía de comienzos del siglo XVIII y aun de

¹³⁶ G.S. Graham & R.A. Humphreys (Eds.): loc.cit., p. 341.

antes, pero nunca había sido permanente, sistemático y navalmente protegido, como ocurrió desde 1817. La descomposición (desmoralización) de la ética y legalidad proteccionista y productivista bajo-coloniales, sin embargo, no fue ni súbita ni rectilínea, sino gradual, confusa y resistida. Acompañó, por décadas, el avance implacable de la hetero-modernización mercantil (liberal), que necesitaba de ella para imponerse. A la larga, ambas tendencias lograron la claudicación total de la oligarquía criolla ante esa modernización ⁽¹³⁷⁾.

El movimiento mercantil (portaliano) que logró en 1830, por las armas, erigir y sostener rígidamente una cierta institucionalidad estatal y una ética administrativa, no desalojó la Royal Navy de la West Coast; no reembarcó los mercaderes extranjeros que, ya radicados, se habían 'apoderado' del comercio exterior, del cabotaje y aun del comercio "al menudeo" (todo lo cual les había estado prohibido en la legislación colonial y post-colonial); ni, en consecuencia, revirtió la hetero-modernización que estaba hundiendo su 'alienidad' hasta el fondo de la sociedad local. En suma: no eliminó el factor 'desorganizativo'; el que, por lo mismo - en tanto la modernización mercantil continuó -, muy pronto, solapadamente, reanudó la erosión, hasta reproducir a escala ampliada, sesenta años después, la "crisis moral de la República" (en realidad, la anonadación final de la oligarquía local por el capital extranjero), que tanto y tan duramente se había criticado, en sus orígenes, a pipiols y liberales durante la llamada "anarquía de los años 20". En verdad, la expansión contagiosa de las conductas 'liberales' en Chile se nutrió de la descomposición anómica, periódicamente provocada, de las actitudes y conductas que intentaban mantenerse leales a la auto-modernización local.

Véanse los pasos del desgarramiento.

En el Tribunal del Consulado se informó en agosto de 1817 que el mercader extranjero Paulino Campbell solicitaba que se le permitiera "desembarcar una partida de rom, vino y ginebra *prohividos* en el Art. 216 del Reglamento de 1813". Los mercaderes consulares discutieron la petición y acordaron que "es arreglada a justicia y conforme a los principios generosos de un *sistema liberal*". Acto seguido se discutió la petición del mercader Estanislao Lynch, que pedía "igual gracia para desembarcar efectos *prohividos* por dicho Reglamento". La Junta de Gobierno del Consulado la aprobó también, por ser "de justicia". Finalmente, se trató la petición (similar) del mercader Carlos Delegal, y también se aprobó. Los fundamentos que tuvo presente la Junta para aprobar todo eso fueron:

"Es conforme a los principios de un sistema liberal porque hemos de confesar que es muy perjudicante al Estado y al herario poner frenos a la libertad de comercio: ...que el fomento mercantil es el

¹³⁷ Los historiadores clásicos (D. Barros, B. Vicuña o F. Zañartu) atribuyeron la desmoralización al 'carácter desenfrenado' de los grupos pipiols, liberales, federalistas u o'higginistas, contrastando esto con el reputado 'carácter pragmático' del grupo de D. Portales..

alma de la subsistencia y no el régimen coactivo: que somos hermanos de los extranjeros (menos de los españoles) y finalmente muy zelosos de mantener la libertad..." (138).

Un mes después, se aprobó la petición de Andrew Blest, autorizándolo a comprar 4.000 fanegas de trigo en el valle de Aconcagua y a depositarlas en las bodegas de Valparaíso, por expreso encargo de los mercaderes Charles Ingram y el Capitán Christian W.Kennedy, utilizando para ello como apoderado ejecutor ('palo blanco') al mercader chileno don Pedro Prats, que participaba por el 5 % de comisión (139). A los extranjeros les estaba prohibido realizar operaciones comerciales en el mercado interno. Pero esa prohibición fue burlada utilizando 'apoderados' criollos, quienes accedieron a participar en operaciones prohibidas a cambio de una (moderada) comisión, como lo prueba el caso transcrito.

De modo que se consideró natural que los extranjeros operasen como proveedores de la Armada, y aun como corsarios autorizados. En 1818, por ejemplo, el Director Supremo Bernardo O'Higgins ordenó de puño y letra al Administrador de la Aduana de Valparaíso que pagase al mercader Onofre Bunster, por diversas operaciones de avituallamiento de la Armada y requisición de cargos, las sumas de \$ 170 y \$ 744,4 (140).

También el Congreso Nacional transgredió la ley. En septiembre de 1819, en efecto, aprobó lo obrado por "el teniente de ministros de hacienda de la ciudad de Talca", quien había autorizado al mercader Carlos Renard a "sacar madera del Maule; este comercio de cabotaje está prohibido al extranjero". El Congreso lo aprobó, recomendando se registrara, para los efectos arancelarios, en Valparaíso (141). Con este precedente, se aprobó la petición del mercader Charles Higginson, para hacer cabotaje entre Talcahuano, Valparaíso y Coquimbo (142). Todo lo cual se amplió en abril de 1820, cuando el Congreso Nacional consideró que "son pocos o ninguno los (mercaderes chilenos) que han establecido este jiro (de cabotaje) i por último si se evidencia que esto perjudica al gremio de los mineros... podría conciliarse...permitiendo al extranjero llevaran naves a extraer los cobres de las villas del Huasco y Copiapo..." (143).

También en 1820, numerosos mercaderes y marinos ingleses aparecen actuando como corsarios al servicio del gobierno, en asociación con mercaderes chilenos. El 26 de marzo de ese año, W. Henderson y A. Arcos, por ejemplo, escribían al Director Supremo:

138 ATC, vol. 29, Acuerdo de la Junta, fs. 34v-35v; el destacado es de este autor.

139 ATC, vol.58, Acuerdo de la Junta, Stgo., 4/09/1817; fs.125v-126.

140 *Archivo de Contaduría Mayor (ACM)*, vol.2530, Valparaíso, 8/10/1818 y Stgo., 11/12/1818; s/f.

141 SCL, III, 15/09/1819, p.217.

142 *Ibidem*, 22/10/1819, p.312.

143 *Ibidem*, IV, 21/04/1820, pp.103 y 105.

"Antonio Arcos y Guillermo Henderson... decimos que habiendo emprendido en calidad de Agentes del Exército Unido el armamento de la fragata 'Los Andes' para que haga el corso contra los enemigos de la America, y queme, destruya o aprese a todos los buques enemigos ... con pavellón del Estado Chileno... solicitamos que VE declare que dicha fragata 'Los Andes', de propiedad del Excto. goce las mismas gracias y exenciones que han sido concedidas al Corsario Don Felipe Santiago del Solar por el Supremo Decreto de 20/11/1817..."

Las "gracias y exenciones" hechas al corsario Del Solar (cuyo capitán de operaciones era el inglés J. Illingworth) incluían una patente por cuatro años, aprovisionamiento estatal de hombres y municiones, exención de impuestos a la comercialización del botín, etc. (144).

El mismo rol de "agentes del Ejército y la Marina" (o sea, la misma patente de corsarios) tuvieron, en distintos aspectos, el mercader Estanislao Lynch, el capitán W. Wilkinson, el mercader Ricardo Price y otros, todos vinculados al apresamiento de naves 'enemigas', que luego vendieron - a precio comercial - al Gobierno (145). En cambio, más conspicuamente, los mercaderes McNeile, Price & Co. actuaron como agentes del Gobierno en el pago de una amortización del empréstito Irisarri en Londres, servicio por el que exigieron reembolso del monto comprometido en seguros, fletes, etc.; todo lo cual, de inmediato, les fue reembolsado (146). La misma celeridad de pago demostró la Aduana General, por orden del Director Supremo, en mayo de 1820, a favor del mercader estadounidense Pablo Délano (147).

Animado por esa permisividad, el Comodoro de la Royal Navy solicitó, en febrero de 1820, que "se exima (a los extranjeros) de los nuevos derechos de 44 1/2 % impuestos a la introducción de frutos del Perú", mientras los mercaderes criollos que habían sido autorizados a ese comercio exigían, por el contrario, que se les subiera (148). Una semana después, el mercader C. Delegal insistía en lo mismo (149). Estas peticiones fueron reforzadas por la demanda del propio Cabildo de Huasco, que pidió que los extranjeros pudiesen realizar el comercio de exportación e importación como si fuesen mercaderes nacionales (150).

En verdad, las patentes de corso constituían de hecho una autorización para realizar *toda* clase de operaciones mercantiles. Ese fue el origen de una notoria multiplicación de las peticiones de "gracias, privilegios y exenciones",

144 AMH, vol.26, Stgo., 6/03/1819; s/f.

145 ACM, 1a.Serie, vol.1248, Stgo., 5/02/1820; s/f.

146 *Ibidem*, Stgo., 20/03/1820; s/f.

147 *Ibidem*, Stgo., 26 y 30 /05/1820; s/f.

148 SCL, III, p.589.

149 *Ibidem*, IV, p.8.

150 SCL, IV, p.76.

que llegaron a tensar toda la legislación vigente. No fue extraño, por tanto, que los extranjeros también solicitaran y recibieran "pasavantes" (esto es: salvoconductos que permitía a mercaderes chilenos filtrarse en el bloqueo patriota de los puertos peruanos), lo que les permitió operar en igualdad e incluso en ventajosa condición respecto a los chilenos. Estos, en vista de ello, protestaron. En octubre de 1819, por ejemplo, los mercaderes Francisco Vicuña y José Joaquín Larraín escribieron al Senado lo siguiente:

"El Artículo 4 del dicho reglamento (de 'pasavantes') prescribe que no debe haber distinción para este negocio entre los buques nacionales y extranjeros, pero notamos que... trae una distinción tan agravante para nosotros... La razón es clara, porque para ellos todos los puertos están a su disposición por su bandera y pasavante, mientras para nosotros está solo concedido el permiso para que no se nos impida negociar por nuestra escuadra, pero si andamos flotando por el Pacífico sin puerto alguno i ciertamente denunciados por los mismos extranjeros a los gobiernos de los puertos para que nuestra concurrencia no pueda perjudicarlos en sus negociaciones... pedimos... declarar que todo buque extranjero... no tenga distinción con el nacional i que por tanto, debe llevar la patente y bandera de la patria..." (151).

El 27 de octubre, el Director Supremo, de acuerdo con el Senado, firmó un decreto por el cual se reglamentó el régimen de pasavantes, estableciendo la igualdad de condiciones para buques nacionales y extranjeros, pero restringiendo ese derecho a sólo 6 mercaderes (152).

De este modo, los extranjeros filtraron la legalidad, tras una seguidilla de transgresiones, excepciones y privilegios, lo que les permitió incorporarse a la red mercantil nacional, en igualdad de condiciones (aunque con ventajas) respecto a los mercaderes locales. Habiendo otorgado graciosamente la igualdad de todos los mercaderes ante la ley económica nacional, el Gobierno creyó de justicia establecer también un régimen de 'igualdad tributaria', sobre todo, considerando la urgente necesidad de levantar empréstitos para financiar la guerra.

Ante esa pretensión, los mercaderes extranjeros, dirigidos por J.D.Barnard, se negaron terminantemente. El Comodoro Hardy, encargado de transmitir el parecer de los ingleses, fue incluso amenazado. El Director Supremo consideró que la situación era grave:

"...o nos desavenimos con los negociantes ingleses y aun con su misma Nación, acarriando sobre nuestros más directos intereses

151 *Ibidem*, III, pp.316-17.

152 *Ibidem*, pp.326-27.

una cierta inevitable ruina, o obstruimos los efectos del decreto sancionado y publicado en el asunto. Tal es el verdadero estado del problema y el modo en que han de verse las pretensiones de Barnard (transmitidas por el Comodoro inglés)... En esta virtud, y previendo como indefectible un rompimiento desagradable, según el aspecto serio que tomó este incidente, he determinado se suspenda la ejecución del enunciado decreto en todas sus partes y términos... B. O'Higgins, Valparayso, 27/06/1820" (153).

Estaba claro: los mercaderes ingleses habían logrado "obstruir" un decreto del Director Supremo. Pero O'Higgins, tras eso, fue más lejos: designó una comisión (compuesta por los mercaderes Estanislao Lynch, J.D. Barnard, P.N. Mena, Felipe Orelli y J.R. del Río) para que "revean el Reglamento de Libre Comercio de 1811... en la inteligencia de que este Gobierno, atento siempre a las ideas liberales que ha adoptado, sólo trata de conciliar las ventajas del comercio y menores trabas del comerciante" (154). La claudicación de 20 de junio de 1820 obstruyó un decreto; la concesión del 28 de marzo de 1821 dio sitio para que los comerciantes (extranjeros) co-legislaran. El ámbito 'liberal' se ensanchó positivamente y los mercaderes, que operaban ya con una mentalidad de 'excepción legal', aumentaron sus actitudes liberales (desnormativizadas) y su coacción extraeconómica. De modo que comenzaron a retardar el pago de sus derechos de aduana, o a no pagarlos en absoluto. En 1821, las deudas acumuladas por ese concepto ascendían, de modo aproximado, a la (enorme) suma de \$ 300.000. Los principales deudores morosos eran, precisamente, los más 'privilegiados': Paulino Campbell; Felipe Santiago del Solar; Carlos Higginson; W. Henderson & A. Arcos; Ricardo Price; McNab, Orr & Co.; J.D. Barnard; T. Robinson; J. Waddington; S. Wilkinson; E. Lynch, etc. La lista de deudores morosos la confeccionaron los jefes de Aduana y la suscribieron el Director Supremo y el Ministro Rodríguez (155).

Algunos de estos deudores morosos, como R.Price y J.Ch. McNab, por ejemplo, fueron rápida y tajantemente defendidos, el primero por el Capitán Basil Hall (comandante de H.M."Conway"), y el segundo por el Capitán John Searle (Comandante de H.M. "Hyperion"), cuando se intentó retener el despacho de sus cargamentos, por diversas anomalías reglamentarias (156).

Dado ese permisivo contexto, los ingleses comprendieron que podían orientar su coacción en el sentido de hacer de Valparaíso (y Chile) una puerto libre (entrepot), que permitiera a la marejada comercial extranjera asentarse allí para redistribuirse sobre el Pacífico. En consecuencia, aprovechando la invitación hecha a J.D. Barnard para que participara en la comisión (de

153 AMH, vol.25, fs.16-17v.

154 ATC, vol.9, Oficio fechado en Santiago, 23/03/1821; f. 275.

155 ACM, vol.2530, Valparaíso, 10/02/1821; s/f.

consejería parlamentaria) que revisaría el Reglamento de 1811, se diseñó la estrategia concreta que haría del puerto chileno el pivote de la expansión liberal inglesa sobre los mercados del Pacífico. El 11 de agosto de 1821, J.D. Barnard terminó la redacción del memorial pertinente, que puso en manos del Ministro de Hacienda. Entre otras cosas, decía:

"No se debe perder de vista las ventajas de su situación (de Chile), ni de dexar de buscar todos los medios que sean a su alcance para convidar al comerciante especulador. La experiencia enseña que los Payses en donde el comercio ha sido mas protegido (privilegiado) son los que más han florecido. ¿Qué ha hecho florecer el Peñasco de Gibraltar, a la Roca de Malta, a los puertos de Holanda, Inglaterra y los Estados Unidos sino el que han sido un abrigo y un lugar de descanso para el Navegante?... Uno de los planes más sabios que se ha adoptado... ha sido el decreto de 30 de septiembre del año pasado, por el qual se declaró a Valparaíso un Puerto franco...¿Qué no sería su sentimiento al saber en pocos meses que todo se había desbaratado por un decreto de almacenaje, gravoso al comercio y hechándolo fuera de cuentas?"

Acto seguido, J.D. Barnard sugirió los puntos que debería contener una ley sobre anclaje, almacenaje, quintalaje y tránsito en un verdadero puerto franco. De paso, criticó la redacción dada al Decreto del 30 de septiembre, por ser

"un puñal que mata a un comercio franco, daña la moral de un Estado, abriendo la puerta al fraude, fomentando las miras del pícaro". Recomendó su plan como un medio de "provocar, por una mayor reunión de capitalistas, la mayor exportación de los frutos del suelo... El tiempo apura..." (157). Sintomáticamente, cuando los mercaderes chilenos Rafael Correa de Saa, Agustín de Vial y Francisco Briceño enviaron su 'propio' parecer al Ministro de Hacienda acerca de cómo organizar los Almacenes Francos, se basaron sustantivamente en las recomendaciones contenidas en el documento de Barnard (158).

Preciso es reconocer, sin embargo, que mientras algunos mercaderes chilenos navegaban en la misma corriente que los extranjeros, otros hacían sentir

¹⁵⁶ AMH, vol.26, Carta de J.Searle al Director Supremo, de 1/09/1820, fs.118-19, en inglés; y de B. Hall al Director Supremo, de 9/05/1821, en inglés. Traducción de este autor.

¹⁵⁷ AMH, vol.12, Stgo., 11/08/1821; s/f.

¹⁵⁸ *Ibidem*, Stgo., 5/09/1821; s/f.

su molestia y sus críticas. Agustín de Eyzaguirre, por ejemplo, que se hallaba engolfado en una aventura mercantil en Calcutta, hizo saber en agosto de 1821 que, mientras los chilenos en la India tenían que pagar derechos que eran el doble de los que pagaban allí los ingleses, en Chile se había decretado una perfecta igualdad para nativos y extranjeros. Reclamó que "el fiel de la balanza no se incline del todo a beneficio de los extranjeros". Que debía dictarse una ley más equitativa ⁽¹⁵⁹⁾. La respuesta a esta solicitud demoró, dio lugar a pareceres distintos, y se entrabó. Es de interés, sin embargo, citar el parecer del Fiscal Interino de Hacienda, señor Palma:

"...el comercio de naturales y extranjeros...se halla notoriamente inclinado a favor de una Nación, cuya política es demasiado conocida en estas materias... ya está en sus intereses hacerse señora de estos mares... ellos pondrán la ley del mercado y se sustituirán a los monopolistas españoles. Es preciso, Excmo. Señor, cuidar mucho de los intereses comerciales del País... Los Estrangeros estan en actual posesion de toda clase de comercio, aun el del cabotaje... Estamos ya tocando el fin, y aun no hemos recibido un solo auxilio, ni émos sido admitidos como independientes... La Nación más productora es la rica, en el sentir de los economistas modernos, y el gobierno que se empeña en la prosperidad de su país debe fomentar toda producción... se adopte el arbitrio de suspender los derechos al extranjero que concurra con el hijo del País en el comercio de transporte... Al Director Supremo" ⁽¹⁶⁰⁾.

Los esfuerzos 'nacionalistas', sin embargo, se perdían en la avalancha de decisiones 'liberales' de todo tipo. Véase la siguiente secuencia: Don Agustín Mardones (el apoderado de A. de Eyzaguirre) era al mismo tiempo Procurador de la República, y como tal había interpuesto juicio en el Tribunal del Consulado contra el consignatario Carlos Delegal por incumplimiento de plazos con su casa matriz (P.A. Milberg & Co.), obligándolo a cumplir sus contratos ⁽¹⁶¹⁾. Sin embargo, un mes después, el propio Director Supremo autorizaba ("por gracia y mersed") al mercader estadounidense John Morel a realizar con su barco comercio de cabotaje ⁽¹⁶²⁾. Al año siguiente, y patrocinado por el corsario Felipe Santiago del Solar, el comerciante inglés Samuel Banfill Mardon ofreció comprar en \$ 20.000, en carta al Director Supremo, un pasavante, que le permita vender en los puertos bloqueados - sin pagar impuesto - el exceso de carga, que no pudo vender en Valparaíso. Se aceptó ⁽¹⁶³⁾. Por

¹⁵⁹ *Ibidem*, vol. 26, Carta de Agustín Mardones, apoderado de Eyzaguirre, Stgo., 6/08/1821; s/f.

¹⁶⁰ *Ibidem*, Stgo., 23/09/1821; s/f.

¹⁶¹ ATC, vol. 59, Libro de Demandas, Stgo., 8/02/1821.

¹⁶² AMH, vol. 159, Stgo., 23/03/1821; s/f.

¹⁶³ *Ibidem*, vol. 26, Solicitud de S.B. Mardon, Valparaíso, 2/08/1822; s/f.

su parte, J.D. Barnard internaba 13 pipas conteniendo licores; como eso le estaba prohibido, realiza la internación a través de la casa Portales, Cea & Ca., pues el comercio de licores "es un renglón cuyo giro es exclusivamente de esa casa" (164). Mientras tanto, los deudores morosos debían a la Aduana de Valparaíso (todavía) una suma cercana a los \$ 200.000 (165).

En esta situación, la sequía monetaria de la Aduana terminó por contagiarse al propio Gobierno que, sin fondos, intentó un empréstito de \$ 5.500 en el sector privado. Se 'distribuyó' el empréstito entre mercaderes chilenos y extranjeros (se les envió la invitación en una "esquela" nominal), según lista propuesta por el Ilustre Cabildo. La negativa de los extranjeros fue rotunda. Hasta que las nuevas repúblicas no fueran reconocidas por las "potencias extranjeras" - dijeron -, y mientras no se firmaran tratados que fijaran eventuales impuestos o excepciones, los extranjeros "permanecerían exentos de contribuciones e imposiciones". Y terminaron diciendo:

"Los infrascritos, por tanto, consideran que ellos residen en Chile libres, como mercaderes extranjeros, de todo impuesto y contribución comercial, excepto de aquellos que son aplicados a las mercancías que son importadas o exportadas por ellos. Dickson, Price & Co.; J. Barnard; Winter, Brittain & Waddington, etc.

En Valparaíso, 4/09/1824" (166).

Eso no resolvió el problema del Fisco. El Gobierno insistió en levantar un nuevo empréstito entre los mercaderes más ricos (ahora de \$ 30.000). En la lista se incluyó al mercader inglés Thomas Kendall. El rechazo de los ingleses, por boca de su Cónsul General para Chile, C.R. Nuggent, fue instantáneo. El Cónsul pidió que se borrara de la lista de contribuyentes al mercader Thomas Kendall. La respuesta del Ministro Benavente fue también instantánea: "Dése la orden al Consulado para que separe de la lista de contribución a Mr. Tomas Kendall" (167). Esta rapidez tampoco resolvió el déficit fiscal.

Hacia 1824 (inicio del ciclo recesivo) la penetración de los mercaderes extranjeros ya era profunda. Casi definitiva. Los mercaderes nacionales superaron sus escrúpulos y comenzaron a asociarse sistemáticamente con los extranjeros, supuestamente, para beneficiarse de su cuota de ganancia excepcional. No siempre consiguieron igual beneficio; pero cuando reclamaron por ello, el Gobierno no los protegió. Así, en 1824, la sociedad Ramón Valero & Ca., que

164 *Ibíd.*, vol. 20, Varias Cartas, diciembre de 1824 y enero de 1825; s/f.

165 *Ibíd.*, vol. 71, M. Gormaz y J.J. Vargas al Ministro de Hacienda, Valparaíso, 30/08/1823; s/f.

166 AMH, vol. 159, Carta de Dickson, Price & Co.; J. Barnard; Winter, Brittain & Waddington, etc., Valpo., 4/09/1824.

167 *Ibíd.*, vol. 26, Stgo., 20/12/1824; s/f.

operó al corso primero con la fragata "Carmen" y después con la "Stanmore" (en asociación con mercaderes foráneos), reclamó al Ministro de Hacienda por la "rivalidad del extranjero, que ha producido las mas fatales consecuencias...por el comercio exclusivo, el prurito de ser los únicos negociantes en Chile" y por la escasa vigilancia existente en la West Coast, todo lo cual había confluído en permitir que un corsario enemigo se apoderara del cargamento de la "Stanmore", con pérdida de \$ 60.000. Ramón Valero & Ca., en compensación, pidió que el Gobierno le permitiera "la gracia de exportar e internar en buques extranjeros...con el goce y privilegio de naturales chilenos... la fragata 'Stanmore' hará dos viajes con la bandera extranjera". Las autoridades rechazaron su petición (168). Otro firma que criticó la excesiva influencia de los mercaderes extranjeros, pese a que había realizado numerosas negociaciones y asociaciones con ellos (y a ser ella misma tan privilegiada que llegó a sustituir al Estado en la concesión de privilegios) fue la de Portales, Cea & Ca. En 1825 enviaban un taxativa carta al Ministro de Hacienda, en que manifestaban:

"...una invasión a nuestra propiedad... una infracción al contrato... tal nos parece la concesión de S.E. el Director Supremo al Cónsul de SMB residente enCoquimbo... En un tiempo en que el vicio del contrabando se ha hecho tan general, puede fomentarse y extenderse más a la sombra del privilegio del Sr. Cónsul".

Portales, Cea & Ca. solicitaron que el decreto fuese revocado; pero no se revocó (169). Dos semanas después, la misma firma reclamó contra el Gobernador de Valparaíso, que permitía a los barcos extranjeros permanecer anclados por demasiado tiempo "con especias estancadas a su bordo... sin dexarnos fianza", fomentando con ello el contrabando y los desembarcos clandestinos (170). Tres meses después, la firma reclamó contra los capitanes de los barcos extranjeros, porque ocultaban a los agentes de su firma las especias estancadas que cargaban (171). Pero la lucha de los monopolistas chilenos contra los extranjeros no podía ser sino infructuosa, puesto que ni Portales, Cea & Ca. ni ninguna otra firma criolla estaban proporcionando al Gobierno o al país la liquidez monetaria y financiera que cada vez más necesitaban. En cambio, los extranjeros sí podían, puntual y negociadamente, aliviar la situación financiera del Fisco; sobre la base, por cierto, de conseguir nuevas exenciones y privilegios. El círculo, al cerrarse, obligaba a los empresarios criollos a asociarse con los extranjeros, dentro del régimen 'liberal' que éstos sutentaban.

168 *Ibidem*, vol. 159, Valpso., 17/05/1824; s/f.

169 AMH, vol.28, Stgo., 28/03/1825; s/f.

170 *Ibidem*, 8/04/1825; s/f.

171 *Ibidem*, 15/07/1825; s/f.

Así, el 20 de octubre de 1825, el Gobierno aprobó un contrato con Ch.Lambert, por el cual éste proporcionó un empréstito por \$ 100.000, en condiciones que permitían al mercader "la libre y franca exportación de pastas de plata en los puertos habilitados de la provincia (de Coquimbo), pagando los esportadores 4 reales en marco". Era dinero fresco: la respuesta fue afirmativa (172). Y el mismo año, probablemente en el mes de diciembre, J.D. Barnard, en su flamante calidad de "agente de la Compañía Minera establecida en Chile en virtud del Supremo Decreto del 6/12/1825 y llamada la Asociación de Minería Chileno-Peruana, digo: que por aquel Decreto la dicha compañía está puesta al nivel con los mineros chilenos en cuanto a derechos, franquicias, privilegios, excepciones, etc.". Por esta razón, y viniendo un barco con 90 toneladas de útiles para esa compañía, Barnard pedía que se decretara el no cobro de derechos de cabotaje y almacenaje para esos útiles. Esta vez los extranjeros realizaban un inversión directa: la respuesta no podía ser sino afirmativa (173).

Y afirmativa fue también la respuesta dada, primero a M. Livingstone, luego a M. Reynolds (apoderado del coronel J. O'Brien) y más tarde a Robert Foster para instalar en Valparaíso una fábrica de cáñamo y de jarcia, bajo protección del gobierno, quien, además, les donó el terreno. Era inversión directa: el privilegio no podía ser negado (174).

Las iliquidez favoreció la concesión de excepciones y privilegios a los extranjeros, induciendo de paso a los chilenos a multiplicar con ellos sus 'asociaciones mercantiles'. El resultado fue - al igual que la mora en el pago de aranceles y/o el pago en papeles en vez de dinero metálico - un drenaje en los recursos de la Aduana (y por consiguiente del Estado). Las asociaciones permitieron a los extranjeros eludir la Ley de Patentes de Comercio (que gravaba a los mercaderes según el monto de sus giros), mediante el procedimiento de tramitar las transacciones a nombre de un mercader chileno. De este modo - informaba el Comisario de Marina de Valparaíso en 1827 - los mercaderes ingleses radicados en ese puerto no tenían ni pagaban patente. El propio Administrador de la Aduana informaba que seis comerciantes extranjeros (Andrew Blest, John Walker, Olof Lijivalech, Joshua Waddington, Edward Brown y Federico Scholl)

"no concurren nunca a la Aduana, pues para tener la rebaja del 10 % se consignan en hijos del país, los que corren las diligencias de ellos como propias; y en este caso está todo el comercio extranjero, que se compone de ciento y no solo de seis" (175).

172 *Ibíd.*, vol.53, R. Freire & M.J. Gandarillas, en La Serena, 6/10/1825; s/f.

173 *Ibíd.*, vol.159, Valpo., diciembre 1825; s/f.

174 AMH, vol. 82, 14/04 y 6/11 de 1825 y 22/12/1826; s/f.

175 *Ibíd.*, vol. 97, 23/02 y 27/11 de 1826; s/f.

A pesar de hallarse entre los deudores morosos y de no tener patente de comercio, la firma Brittain, Waddington & Co. fue beneficiada por una orden del Gobierno, para que los funcionarios de Aduana "le entregásemos semanalmente... los fondos (en dinero metálico) que se recaudasen". Así se hizo, provocando la completa sequía de los fondos fiscales ⁽¹⁷⁶⁾.

La seguridad de que las exenciones podían obtenerse a la menor coacción, llevó sin duda al "agente del Departamento de Marina de Estados Unidos", Samuel Larned, a solicitar una para los barcos de guerra de su país, que se hallaban estacionados en Valparaíso. Ocurría que los funcionarios de Aduana, en conformidad al Artículo 4 de la Ampliación del Reglamento de Libre de Comercio de 1813, aplicaban un derecho de 8 % "sobre los frutos del país suministrados como rancho o provisiones de mar" a los buques de guerra extranjeros fondeados en puertos chilenos. Larned pretendía que se aplicara el Reglamento en su versión original, sin la ampliación, que eximía a esos buques de ese derecho. El Agente agregó:

"...el derecho de que se trata no ha sido nunca exigido hasta ahora; y no es creible que la intención del gobierno de Chile sea exigir de los buques de guerra de los Estados Unidos lo que nunca se ha exigido de los de otras naciones, ni sobrecargar con impuestos los productos de su suelo tomados por los buques de guerra de naciones amigas en estos remotos mares. Los Estados Unidos tienen ahora en estas costas varios buques de guerra, cuyo período de ausencia, habiendo expirado, volverán al país inmediatamente que lleguen los destinados a reemplazarlos... El consumo de los productos de Chile por las varias escuadras de naciones amigas en estas costas es muy considerable... Otras ventajas resultarán a Chile de la presencia de aquellos buques en estos mares, especialmente siendo uno de sus principales objetos reprimir la piratería"

La petición, ante esos argumentos, fue concedida ⁽¹⁷⁷⁾.

Los cambios de gobierno no variaron ni el tenor de las coacciones ni el carácter de las claudicaciones. En octubre de 1830, por ejemplo, el Presidente Ovalle y su Ministro Rengifo autorizaron a Onofre Bunster a "habilitar" la caleta de Flamenco, cerca de Copiapó, para "contratar con los buques extranjeros que en los puertos de estos mares tienen que marcharse en lastre a Europa... no hay franquicias para que dichos buques puedan tocar en aquellas bahías" ⁽¹⁷⁸⁾. En el mismo mes, el Gobernador Militar de la Plaza de

¹⁷⁶ *Ibidem*, vol. 102, J.A. de Huici y M. de la Fuente al Ministro de Hacienda, Valparaíso, 26/01/1829; s/f.

¹⁷⁷ AMH, vol. 109, Stgo., 13/05/1829; s/f.

¹⁷⁸ *Ibidem*, vol. 20, Stgo., 2/11/1829; s/f.

Valparaíso, José María Benavente, recordaba al Gobierno que los extranjeros todavía no pagaban patente, alegando que antes se les había permitido no hacerlo; que debían pagar patentes de \$ 100 anuales. El Ministro Fiscal, señor Elizalde, indicó que el Decreto de 8/08/1824 había impuesto una patente de \$ 100 a los extranjeros, y que el de 5/09/1829 había dispuesto que, mientras no se resolviera otra cosa por la legislatura "gosasen los extranjeros del privilegio de los hijos del país; es decir de la patente de \$ 12". El Presidente Ovalle y su Ministro Rengifo contestaron al Gobernador Benavente que debía aplicarse la patente de \$ 12, y que a los extranjeros "deve devolvérseles el exceso" (179).

Con todo, algunos funcionarios, considerando que los tiempos, hacia 1831, habían cambiado, quisieron exigir a los comandantes de los barcos de guerra un "manifiesto por mayor del dinero que traygan a su bordo". El comandante de la fragata inglesa "Seringapatam" - a quien se le exigió ese manifiesto - se negó terminantemente (180). Informado de ello, el Ministro de Aduana se hizo las siguientes reflexiones, que comunicó al Gobernador de la Plaza:

"Al que suscribe le parece que se podría suspender esa medida para los buques de guerra, por dos razones: la primera es porque no habiendo franquicia para que ellos puedan desembarcar libremente el metal, los comerciantes se ven obligados a traspasar ese valor con aquellas cantidades que ya están depositadas en este Puerto, y de este modo el gobierno pierde el derecho de tránsito sobre las pastas... y la segunda, que de obligarse a los buques de guerra a que presenten ese manifiesto por mayor quien resulta perjudicado es el Gobierno, porque si el Comandante se resiste a darlo ¿con qué autoridad se le exige? Por otra parte, cuando los buques de guerra embarcan el dinero en el Perú, Valdivia, Colombia, etc., no es precisamente con destino a desembarcarlo en Chile..." (181).

Las cosas, en consecuencia, no habían cambiado. Y no sólo respecto al trato a los buques de guerra y mercaderes extranjeros, sino también en cuanto a la tendencia de los criollos a solicitar privilegios. En diciembre de 1831, el turno de solicitarlos correspondió al principal promotor de la revolución de 1829: Diego Portales. En efecto, este mercader (y político), fundaba su petición en el hecho de que en las provincias de Coquimbo y Copiapó, dada la escasez de leña, era muy difícil mantener las fundiciones de metal, lo que hacía subir el precio de la maquila y obligaba a los productores a abandonar la faena o, en su defecto, a "remitir los metales en bruto a Inglaterra (Swansea) para que allí sean beneficiados"; situación, en suma, que dilataba

179 *Ibidem*, vol. 115, 16/10, 2/11 y 5/11 de 1830; s/f.

180 AMH, vol. 121, M. Foster al Ministro de Hacienda, 5/10/1831; s/f.

181 *Ibidem*, J.M. de la Fuente, Valpso., 6/10/1831; s/f.

el retorno del capital y beneficiaba a un país extranjero. En vista de ello, pedía autorización y protección estatal para levantar "un establecimiento de fundición en la hacienda de Lagunillas, distante poco más de dos leguas al sur de Valparaíso", a cuyo efecto pedía al Gobierno que habilitara la "ensendada" que estaba en la costa, frente a su hacienda. Su petición fue largamente discutida y, al parecer, no fue aceptada ⁽¹⁸²⁾. La solicitud por vía de gracia y excepción fue necesaria, como se ve, después de 1830, incluso para la propia recuperación del 'productivismo': tal había sido el avance y la hegemonía alcanzada por el librecambismo mercantil.

De modo que se continuaron concediendo excepciones, tanto a chilenos como a extranjeros ⁽¹⁸³⁾. Con todo, una petición menor del Comodoro inglés, que violaba los reglamentos de Aduana, le fue denegada en 1834 ⁽¹⁸⁴⁾. En general, las relaciones entre mercaderes y autoridades parecieron llegar a un adecuado *statu quo* durante el período (expansivo) 1834-1840, durante el cual las relaciones del Estado con las compañías extranjeras más formales tendieron a predominar sobre las tejidas con los inquietos *consignees* ⁽¹⁸⁵⁾. Pero eso no disminuyó la capacidad de presión general de los extranjeros, como lo demostró la contundente protesta de 47 compañías mercantiles de Valparaíso, en 1846, contra un decreto del Administrador de Aduana, que entregaba a los vistas de la misma la inspección y control de los bultos con productos averiados que se hallaban en las bodegas del puerto (entre las firmantes destacaban la Bolsa Comercial de Valparaíso, F. Huth & Grunning; M. Whitehead & Co.; Myers, Bland & Co.; Alsop & Co.; Waddington, Templeman & Co.; Lyon, Santa María & Ca.; Graham, Rowe & Co.; Gibbs, Crawley & Co.; Subercaseaux & Infante; Meiggs & Sta. María, etc.) ⁽¹⁸⁶⁾.

El poder de ese conglomerado mercantil, desnudamente, aparecería de nuevo en 1849, cuando paralizó por completo el Banco de Arcos & Ca. (que rompía el monopolio de facto de los mercaderes), y quebró en los muelles el viejo monopolio establecido por el Gremio de Jornaleros (que aumentaba sus costos portuarios) ⁽¹⁸⁷⁾.

El intercambio desigual y la coacción extra-económica llevaron a las elites nacionales, una tras otra, a una reiterada actitud claudicante ante los extranjeros. La desmoralización consiguiente abrió camino a la instalación de 'prácticas liberales', más de hecho que de derecho; más por vía de excepción que de regulación; más pragmáticas que legítimas. Y sin duda, más beneficiosas a la especulación que a la producción.

Fue ése el estrato superior de la dialéctica profunda con que operó en Chile, al inicio, la hetero-modernización mercantil.

¹⁸² *Ibidem*, vol. 26, Stgo., 28/12/1831, y 17/01, 14/03 y 19/03 de 1832; sf.

¹⁸³ AMH, vol. 113, 29/04 y 23/08 de 1831; s/f.

¹⁸⁴ *Ibidem*, vol. 138, Stgo., 13/01/1834; s/f.

¹⁸⁵ Mayores detalles en artículo sobre *consignees*, en preparación.

¹⁸⁶ AMH, vol. 214, 12/11/1846; s/f.

¹⁸⁷ *Ibidem*, vol. 297, 1849, y vol. 159, 1849, *passim*.

VII

ALGUNAS CONCLUSIONES
DE TRÁNSITO

Los análisis anteriores permiten anotar algunas conclusiones de carácter general (teóricas), en tránsito hacia otras de carácter más específico, que será posible exponer una vez terminados los estudios (en desarrollo) que las complementan.

1) Es un hecho que la modernización mercantil nor-atlántica irrumpió en Chile (West Coast) bajo la forma de un 'poder fáctico' no regulado legalmente ni manejado desde el Estado local. La racionalidad liberal que esa modernización contenía en su interior se exteriorizó e impuso mediante una lógica de aventura, de hechos consumados y con apoyo (persuasivo) armado. Esto creó múltiples situaciones límites de anomalía: intercambio desigual extremo, sequía total del sistema monetario interno, presiones ajenas incontrarrestables y autoviolación sistemática de las normas e instituciones vigentes. Comparativamente, su irrupción fue equivalente a un 'golpe de Estado'.

2) El impacto de esta hetero-modernización generó, en la superficie elitaria, un proceso y una lógica dominantes de acomodación hacia afuera (liberal), y en el espesor de la auto-modernización colonial, una serie de procesos cruzados y una lógica confusa de resistencias y acomodaciones hacia arriba, como también de innovaciones creativas hacia el lado y hacia abajo. En conjunto, la modernización no imantó la sociedad dirigiéndola hacia un fin común, sino que, por el contrario, la desordenó, fragmentando y confundiendo sus múltiples objetivos sectoriales. La gran víctima de este impacto fue la desarticulación de la lógica social-productiva.

3) La hetero-modernización revirtió la dirección normal de los procesos de desarrollo (desde la base social-productiva a la cima circulacional y política), imponiendo a cambio una seguidilla de procesos implosivos de afuera hacia adentro y de arriba hacia abajo. Con esto, la acomodación hacia afuera, dominante en las alturas y sujeta al cumplimiento de "plazos adquisitivos" (S.Bagú), impuso un marco no sólo rígido sino compresivo, que acortó y transformó en "prescriptivos" (a término abreviado) todos los plazos de desarrollo normal de las fuerzas socio-productivas. Con ello, la sociedad se tensionó en su base hasta puntos críticos, amenazando con desfondar estructuralmente el edificio levantado desde arriba por la hetero-modernización.

4) En ese contexto, la definición y manejo de los fines orgánicos de desarrollo histórico de la Nación se obnubilaron, deslocalizaron y confundieron. La lógica mercantil y liberal predominante, al emanar de conductores externos, transformó a las elites locales en conductores ciegos, necesitados de lazarillo exterior. Por su parte, la lógica social y productiva, comprimida, caotizada, y sin elites orgánicas consanguíneas, perdió también su norte y su visión. El impacto de la marejada nor-atlántica sumió el proyecto histórico del país en una larga y lenta fase de confusión.

5) En ese contexto, las elites locales (la portaliana, la montt-varista y la liberal incluídas) no pudieron ejercitar su "sagacidad óptica" sino renunciando a los dos tercios de su liderazgo histórico nacional (claudicación), a efecto de 'participar' en el proceso acumulativo organizado fácticamente por los mercaderes nor-atlánticos: al principio, por una comisión equivalente al 5 % del monto negociado (inferior al 7,5 % cobrado por el *consignee* extranjero); más tarde, por una prima de monto variable, pagada por la "gestión política" de los intereses de las compañías extranjeras. No habiendo un definido proyecto nacional, la sagacidad elitaria chilena concluyó especializándose, de modo progresivo (pasando a llevar el pragmatismo político portaliano), en administrar desde el Estado la lógica acumulativa del conglomerado económico liberal dominado por los extranjeros. Esto conducía rectamente a la crisis 'nacional' (política) de la "oligarquía".

6) El juego histórico de las elites nacionales y extranjeras monopolizó el rostro más visible (pero ciego) de la modernización económica, cultural y política nacional. De hecho, en ellas se habían concentrado los poderes públicos del Estado y del Mercado. El juego histórico de las implosiones productivas y sociales, en cambio, se vio relegado al plano sordo de lo microscópico y lo invisible. Y allí había una oscuridad larga y caótica, pero, en última instancia, orgánica y real. En ella, obligados a tantear y mirar, muchos grupos aprendieron de nuevo a ver, y a definir, apretadamente, nortes y objetivos. Así, en la fase tardía del siglo XIX, sumergido e invisible, el proyecto histórico de país (auto-modernización) comenzó de nuevo a crecer.

7) La hetero-modernización mercantil de comienzos del siglo XIX instaló en el país una factoría extranjera que ya no pudo ser erradicada. Hasta fines de ese siglo, la hegemonía creciente de esa factoría desarticuló y convulsionó todo lo que no estaba directamente asociado con ella. Pero, hacia 1900, la resaca social y productiva proveniente de esa convulsión marginal contraatacó, envolviendo el atolón factorial. Era una coyuntura favorable para que el país recuperara el control de sus fines y objetivos. Era, por tanto, un nuevo y distinto desafío para la 'sagacidad' de las elites tradicionales. ¿Sabrían éstas - o las que emergieron de las sombras - hacer buen uso de sus 'cualidades ópticas'?

Hull, United Kingdom, 1980-84 y
La Reina, Santiago, mayo-septiembre de 1995.

A P E N D I C E S

Apéndice 1:

Comercio entre Chile y Gran Bretaña
(1817-1843)

(Sólo mercancías; en Libras Esterlinas)

Años	Exportaciones a G.Bretaña	Importaciones desde G.Bretaña	Barcos	
			A G.B.	Desde G.B.
1817		40.940		
1818		19.074		
1819		23.342		
1820		167.904		
1821		364.553	3	14
1822		408.450	4	18
1823		401.628	2	14
1824		751.121	3	20
1825		553.374	4	23
1826		259.067	9	11
1827	44.707	440.566	6	17
1828	51.177	756.737	6	26
1829	46.176	831.906	13	22
1830	25.765	563.720	7	14
1831	19.609	660.156	5	18
1832	21.774	760.466	7	20
1833	50.338	944.068	15	24
1834	135.694	940.762	31	28
1835	165.868	640.758	36	24
1836	249.451	898.125	59	28
1837	82.969	729.477	49	24
1838	174.835	617.395	51	21
1839	261.656	1.327.123	40	44
1840	257.428	1.605.454	57	54
1841	314.399	434.089	58	n.d.
1842	145.322	938.959	86	n.d.
1843	141.456	938.959	85	n.d.

Fuentes: BT: *Tables of the Revenue...*, op.cit., III (1820), pp.73-85; IV (1834), pp.347-49; XI (1841), pp.96-122; XII (1842), pp.88-114; XIII (1843), pp.92-117. También BT: *Commercial Tariffs...*, op.cit., XXIII (1850), Appendices, p.126; BT: *Tables Showing...*, op.cit., pp.368-71 y 391. También: R.A.Humphreys (Ed.): *Britis Consular Reports...*, op.cit., Appedix.

Apéndice 2:

Comercio entre Chile y Francia
(1825-1843)

(Valores en Libras Esterlinas)

Años	Importaciones de Francia(*)	Exportaciones a Francia (*)	Exportaciones a Francia (&)	Barcos	
				A	Desde
1825					8
1826					12
1827				2	8
1828				3	14
1829	130.312	191.414		6	11
1830	78.874	123.526		9	10
1831	66.914	121.052		5	5
1832	213.116	82.542		7	10
1833	101.284	83.311		6	9
1834	343.190	142.490	168.247	n.d.	n.d.
1835	274.023	132.415	204.343	n.d.	n.d.
1836	525.008	179.355	79.527	13	23
1837	250.681	208.093	155.472	11	12
1838	307.348	134.800	278.893	11	10
1839	440.693	181.635	184.111	11	20
1840	599.131	168.373	218.885	13	15
1841	566.028	167.322	234.890	n.d.	n.d.
1842	n.d.	n.d.	n.d.	10	20
1843	654.693	306.761	197.581	21	18

(*): Sólo commodities; (&) Sólo bullion & specie.

Fuentes: BT: *Tables of the Revenue...*, op.cit., III (1820-30), p.585; IV (1834, pp.486-95; V (1835), pp.342-51; VII (1837), pp.288-97; VIII (1838), pp.306-17; IV (1839), pp.552-63; XII (1842), Supplement, pp.123-26, 132-35, 153-54, 156, y 182-85; XIV (1844), Supplement, pp.136-9, 145-46, 162-69, 179, 185-86, 196-97, 204-05, 215-20 y 226-29.

Apéndice 3:

Comercio entre Chile y Estados Unidos
(1825-1843)

(Sólo mercancías; Libras Esterlinas)

Años	Importaciones desde EEUU	Exportaciones a EEUU	Barcos	
			Desde	Hacia
1825	191.966	47.814		
1826	301.562	131.239		
1827	354.708	38.477		
1828	547.792	162.863		
1829	296.069	86.691		
1830	320.023	38.038		
1831	285.032	86.199		
1832	254.399	105.129		
1833	304.987	69.610		
1834	307.573	164.043		
1835	196.225	191.061		
1836	195.399	160.061	9	20
1837	309.958	245.865		
1838	285.471	196.269		
1839	373.865	247.216	13	22
1840	360.172	336.845		
1841	229.789	256.454		
1842	341.599	173.133		
1843	218.638	178.657		

Fuentes: BT: *Tables of the Revenue...*, op.cit., V (1835), pp.389-91, 399, 403-09 y 421-23; VII (1837), pp.317 y 321; IX (1839), pp.591; XII (1842), Supplement, pp.251, 256, 261 y 264; XIV (1844), Supplement, pp.388-90, 399-401 y 412-13; y III (1820-33), pp.627 y 585.

Apéndice 4:

Exportaciones de cobre
de Chile a la India
(1814-1841)(Promedios anuales por
quinquenio; \$ de 45 d.)

Quinquenios	Toneladas	Valores
1814-19	1.054	\$ 217.019
1819-24	2.342	475.620
1824-29	1.205	240.920
1829-34	737	98.416
1834-39	535	66.982
1839-41	1.043	122.383

Fuentes: BPP-IUPS: "Statement of the Value of Imports into, and Exports from, the Territories Subject to the Presidencies of Port William, Fort Saint George and Bombay, by Sea", *Industrial Revolution...*, op.cit., (Sessions 1820-21), pp.102-03; BT: *Tables of the Revenue...*, op.cit., XIV A (1844), pp.197-201. También A.Tripathi: *Trade and Finance in the Bengal Presidency. 1793-1833* (Calcutta, 1979), pp.294, 300, 302-03 y 307.

Apéndice 5:

Ventas de cobre chileno
en Swansea (U.K.)
(1829-1854)

Años	Toneladas	Años	Toneladas
1829	187	1842	21.048
1830	201	1843	20.774
1831	244	1844	18.730
1832	33	1845	12.762
1833	435	1846	12.529
1834	1.624	1847	6.802
1835	3.003	1848	4.879
1836	4.781	1849	2.441
1837	6.825	1850	2.656
1838	10.924	1851	2.863
1839	9.719	1852	2.164
1840	17.111	1853	1.992
1841	18.305	1854	2.166

Fuentes: "Tables Showing the Sales of Copper Ore at Swansea, from 1804 to 1847 inclusive", en *Memoirs of the Geological Survey of Great Britain* (London, 1848), II, Part 2, Table 4, p.717. También R.Hunt: "The Present State...", loc.cit., pp.216-17.

Apéndice 6:

West Coast: exportaciones mineras
(1830-41)
(En \$ de 45 d.)

Años	Salitre	Oro & Plata	Cobre	Total
1830	6	813.200	227.851	1.041.057*
1831	543	1.704.958	75.510	1.781.011*
1832	32.274	919.546	n.d.	954.820*
1833	55.422	523.871	19.316	595.609*
1834	301.465	2.178.454	2.142.358	4.622.277
1835	158.150	1.390.189	2.177.926	3.726.265
1836	260.268	1.086.735	2.911.964	4.258.896
1837	161.570	1.561.339	3.179.087	4.901.996
1838	130.052	1.152.679	3.792.539	5.075.270
1839	183.130	1.141.438	2.755.594	4.080.162
1840	244.214	1.356.907	4.067.248	5.668.369
1841	385.882	1.408.552	4.312.723	6.107.157

(*) Información incompleta. Fuente: G.Salazar, "Entrepreneurs...", loc.cit., Table 35, p.272.

Apéndice 7:

Comercio entre Chile (West Coast) e India
(1814-1841)
(En Libras Esterlinas)

Años	Importación de India(*)	Exportación a India (*)	Exportación a India(&)	Barcos A Desde	
1814-15	61.594	26.782			
1815-16	37.620	119.389			
1816-17	15.546	218.732			
1817-18	38.751	52.149	104.175	1	2
1818-19	66.010	31.294	113.332	2	2
1819-20	72.584	87.947	111.548	5	5
1820-21	195.500	96.415	67.474	4	8
1821-22	146.426	93.745	183.996	5	8
1822-23	28.831	50.827	57.427	6	3
1823-24	120.877	109.831	246.857	11	9
1824-25	68.155	104.258	230.973	12	3
1825-26	15.360	42.884	40.031	4	1
1826-27	6.163	30.065	130.457	4	1
1827-28	0	16.232	2.025	1	0
1828-29	9.960	28.813	21.064	4	1
1829-30	15.444	51.791	3	2	
1830-31	0	40.598	0		
1831-32	0	13.845	0		
1832-33	0	0	0		
1833-34	0	0	0		
1834-35	0	14.283	832	2	0
1835-36	4.383	4.353	15.386	1	0
1836-37	6.693	10.651	7.950	14	0
1837-38	2.917	25.002	22.955	3	3
1838-39	646	7.503	0	2	1
1839-40	0	0	0	0	0
1840-41	0	22.580	0	0	0

(*) Sólo commodities; (&) Sólo Bullion & Specie

Fuentes: BPP-IUPS: "Appendix to Report from Select Committee", *East India Company Affairs* (Sessions 1831-32), VIII, pp.626-27, 776 y 792; también BT: *Tables of the Revenue...*, op.cit., III (1820-30), p.383; VI (1836), pp.109-12; VII (1837), pp.111-13; VIII (1838), pp.135-37; IX (1839), pp.136-39 y 144; X (1844), pp.122-25, 132-33, y 138; XI (1841), pp.130-31; XIV-A (1844), pp.197-201; y "Minutes to Evidence Relative to the Trade with East Indies and China", *Industrial Revolution...*, op.cit., (Sessions 1820-21), pp.102-03. Ver también A. Tripathi, op.cit., Appendix.

Apéndice 8:

Comercio exterior chileno
(1816-1843)
(Estimación global)(Promedios anuales por quinquenio;
sólo mercancías; \$ de 45 d.)Exportaciones chilenas a:

Períodos	1 Potencias Nórdicas	2 Latino América	3 Otros Países	4 Varios	5 Gran Total
1816-20	600.000	350.000	238.458	50.000	1.238.458
1821-25	1.000.000	600.000	455.076	80.000	2.135.076
1826-30	1.418.006	650.000	169.785	30.000	2.267.791
1831-35	1.571.135	880.000	69.237	60.000	2.580.372
1836-40	3.093.851	1.500.000	406.253	200.000	5.200.000
1841-43	3.088.934	1.500.000	612.231	400.000	5.601.165

Importaciones chilenas desde:

	1	2	3	4	5
1816-20	1.600.000	200.000	295.458	100.000	2.195.458
1821-25	5.500.000	650.000	559.789	350.000	7.059.789
1826-30	5.050.930	700.000	58.658	60.000	5.869.588
1831-35	6.025.767	800.000	676	120.000	6.946.443
1836-40	7.986.767	1.600.000	425.573	300.000	10.312.340
1841-43	8.006.857	1.600.000	846.117	380.000	10.832.974

Balanza comercial chilena:

	Exportaciones	Importaciones		Balance
1816-20	1.238.458	2.195.458	-	957.000
1821-25	2.135.076	7.059.789	-	4.924.713
1826-30	2.267.791	5.869.588	-	3.601.797
1831-35	2.580.372	6.946.443	-	4.366.071
1836-40	5.200.000	10.312.340	-	5.112.340
1841-43	5.601.165	10.832.974	-	5.231.809

Ver G.Salazar: "Entrepreneurs...", loc.cit., p.615.