

# nueva historia

REVISTA DE HISTORIA  
DE CHILE



AÑO 3 No. 11  
LONDRES  
1984

# **NUEVA HISTORIA REVISTA DE HISTORIA DE CHILE Fundada en 1981.**

ISSN 0261-2090. Derechos Reservados.

## **COMISION EDITORIAL**

Secretario Ejecutivo: Leonardo León, M.A.

Consejeros: Luis M. Ortega, Ph.D.  
Gabriel Salazar.

## **COMISION EDITORIAL ASESORA**

Professor John Lynch, Institute of Latin American Studies, University of London.  
Dr. Harold Blakemore, Institute of Latin American Studies, University of London.  
Dr. Simon Collier, Department of History, University of Essex.  
Dr. Andrew Barnard, Institute of Latin American Studies, University of London.

## **COMISION ASESORA TECNICA**

Hazel B. Leake, B.A.  
Luis Aránguiz.  
Claudio Rojas.

**NUEVA HISTORIA** es publicada por la Asociación de Historiadores Chilenos (U.K.), con la colaboración del World University Service (U.K.) y el Institute of Latin American Studies, University of London.

Las opiniones vertidas son responsabilidad de sus autores y no comprometen a la Comisión Editorial ni a la Asociación de Historiadores Chilenos (U.K.).

Publicada trimestralmente.

Contribuciones, pedidos y suscripciones a:

## **NUEVA HISTORIA**

c/o Institute of Latin American Studies,  
31 Tavistock Square,  
London WC1H 9HA,  
England.

Subscripción anual: £6.00; número individual: £2.00

Cheques pagaderos a: Asociación de Historiadores Chilenos (U.K.).

2do. PREMIO COMPARTIDO DEL CONCURSO INTERNACIONAL DE HISTORIA DE CHILE DIEGO BARROS ARANA.

LA FORMACION DE UN MERCADO DE TRANSITO.  
VALPARAISO: 1817-1848.

por Jacqueline Garreaud, Ph.D. (California, San Diego)\*

"...los vitales intereses que ligan la Inglaterra a Chile, país que además tiene para ella la inmensa ventaja de servirle de depósito general para su comercio de tránsito hacia Bolivia y las provincias del Norte de la Confederación Argentina". B. Vicuña Mackenna, Páginas de mi Diario durante tres años de viajes, 1853, 1854 1855 (Santiago, 1856), p. 197.

Hasta fecha reciente, las investigaciones sobre la historia de Chile en el siglo XIX, han restado importancia a los primeros decenios independientes, tanto en lo que respecta a su incorporación a la evolución social y económica posterior, como en la significación que Chile pudo haber tenido entonces en el contexto internacional, y británico específicamente. Conforme a separaciones cronológicas y fragmentadas, los años que siguen a la independencia se encuentran sumidos en una confusa anarquía, (1) que acompañada de una economía aislada, marginal y no capitalista, entregan la visión de una monotonía histórica no interrumpida hasta mediados del siglo pasado. (2)

Sin embargo, el modelo de integración de Chile al mercado mundial no permitió la existencia de tal confusión ni de tan bucólica frontera. Desde las guerras de liberación y de la rivalidad anglo-americana para asegurarse el control de las ex-colonias españolas,(3) el mercado chileno entró a formar parte del sistema de economías satélites, complementarias y dependientes de los centros industriales europeos, como proveedor de materias primas minero-agrícolas, y como mercado para las manufacturas europeas. Al asegurarse la independencia se consolida la expansión del capitalismo comercial que, a través de "mecanismos de dominación directa e indirecta", condicionaron el crecimiento subordinado del mercado chileno bajo la hegemonía británica.(4)

Es en este tiempo, y bajo el incentivo de las explotaciones mineras, en que se inicia el establecimiento de las casas comerciales y de sus agentes consignatarios, los cuales fueron adquiriendo en un tiempo breve el control sobre la producción, la comercialización y el manejo del crédito, creando a su vez, lazos económicos y sociales con los grupos de poder nativos. En este nuevo orden económico, que precede en casi dos décadas al llamado "orden de Portales" y de la Constitución de 1833, se origina la primera etapa de desplazamiento y de fusión entre nacionales y extranjeros, y la formación de fortunas privadas y familiares que mantendrán su vigencia en el futuro.

Durante el proceso de integración, las regiones de Chile se incorporan en tiempos diferentes y con distinta intensidad al comercio exterior, profundizándose con ello un desequilibrio interno vinculado directamente a la orientación de la demanda externa, y al establecimiento geográfico del consignatario extranjero. En esta no homogénea incorporación regional se fueron acentuando las diferencias entre las provincias, afirmándose por sobre ellas la primacía de Santiago y Valparaíso. Este último llega a ser el centro de las actividades financieras, comerciales y de distribución en Chile Antiquo, y un enclave estratégico en la expansión ultramarina británica por sus funciones como entrepôt en el Pacífico.

Desde la independencia, Valparaíso fue ampliando las funciones de centro distribuidor del intercambio entre las materias primas de los suelos americanos, y las mercaderías y manufacturas provenientes de Europa. La formación de este comercio de tránsito y la magnitud de los intercambios comprometidos tuvo impacto en la economía chilena, agregando una variable al modelo de desarrollo dependiente: la interdependen-

dencia. Por ella se entiende las complejas interrelaciones que Valparaíso mantuvo con los mercados americanos de los cuales se proveía, a los cuales abastecía, y de los cuales dependía en sus funciones de entrepôt. La interdependencia americana dentro del marco de relaciones de dependencia global condicionaron el ritmo del movimiento comercial en Valparaíso, y por ende en la economía chilena, haciendo que ésta fuese vulnerable a los cambios ocurridos en cualesquiera de estos sistemas, o en ambos a la vez. En este estudio preliminar sobre el funcionamiento del comercio de tránsito veremos que una alteración en el intercambio de mercaderías entre los mercados, provocaba la saturación de los depósitos en el puerto, inmovilizaba las operaciones comerciales y agudizaba el malestar en la economía chilena. La crisis que se extiende en la década de 1840 constituye una muestra del desajuste en estos sistemas.

#### A. VALPARAISO EN CHILE ANTIGUO

Durante la primera mitad del siglo pasado, la configuración geográfica y las características demográficas de Chile presentaban una dimensión diferente de la que llegó a ofrecer el país hacia 1900. La ocupación territorial efectiva se concentraba entonces en el llamado "Chile Antiguo" o "Chile Tradicional", que se extendía desde el Desplado de Atacama,(5) hasta la región de Concepción y la Araucanía, al sur.(6) Paulatinamente, con el movimiento de corrientes migratorias y colonizadoras otras regiones fueron experimentando una ocupación demográfica ulterior, pero no fue sino hasta los años ochenta cuando se producen cambios de importancia en los extremos norte y sur del territorio. A fines del siglo XIX, con la incorporación de las provincias del Norte Grande y la explotación extensiva de Magallanes y Tierra del Fuego, Chile había crecido en 517.602 kilómetros, contra los 224,165 kilómetros que tenía el "Chile Antiguo" de mediados de ese siglo.(7)

De acuerdo a la información entregada por los Censos de la época, Chile tenía una población de 1.010.332 en 1835; y de 1.083.801 en 1843. En 1854, había aumentado a cerca del millón y medio de habitantes.(8) La mayor concentración demográfica se encontraba en la vasta zona central,(9) que con excepción de las ciudades de Santiago y Valparaíso, era un región eminentemente agropecuaria desde el Maule al Aconcagua.

A mediados del siglo pasado, las transformaciones regionales a ni-

vel de concentración demográfica se debieron en gran medida a los cambios económicos y comerciales que se producían en Chile desde la independencia. La expansión del capitalismo comercial en el centro y en el norte minero permitió la apertura de nuevos mercados de trabajo, y en el caso particular de las ciudades, la creación de nuevos servicios urbanos y obras de vialidad que atrajeron parte de la población desempleada y excedente demográfico de la zona central.(10)

El aumento de las actividades del comercio exterior en las provincias de Santiago y Valparaíso intensificó la función central y centralizadora de esta área en relación al resto del país. Geográficamente localizada en el medio de la comunicación longitudinal del norte al sur del territorio, ésta área había creado una infraestructura financiera y comercial que desde fines del siglo XVIII se imponía sobre las otras provincias. En manos de los comerciantes de Valparaíso y Santiago se encontraban los capitales disponibles para la minería y la agricultura, así como el control de la distribución de la producción regional. Cuando las compañías y los consignatarios extranjeros se establecieron en esta región, particularmente en Valparaíso, encontraron ya el incipiente sistema comercial y crediticio en funcionamiento, el que se intensificó con la penetración foránea, marcando el crecimiento progresivo de la función dominante de ésta área.(11) En 1854, ambas provincias contenían el 46% del total de la población urbana nacional, y el 26% de la población económicamente activa del país.(12)

Con la entrada del capitalismo comercial, importantes transformaciones tienen lugar en la vida de estas provincias, así como en las relaciones entre las dos ciudades. Santiago, que era antiguamente la sede del comerciante nacional y extranjero, pierde este lugar y cede el paso a Valparaíso que llega a ser la residencia favorita de los consignatarios y el centro del mundo de los negocios. La transformación de Valparaíso no deja de ser notable si consideramos que a fines de la Colonia era un insignificante asentamiento de trasbordo, donde se cargaban y descargaban las mercaderías con destino a la Aduana central que se encontraba en Santiago. Una población que se estimaba en 5,000 habitantes, de los cuales un escaso número eran agentes de los comerciantes santiaguinos, se repartía en una docena de modestas casas y rancherías.(13) Con el apogeo de las actividades mineras en la post independencia cambió la faz de la ciudad, en donde se estima que de 1817 a 1824 llegaron entre 1.000 y 3.000 comerciantes y artesanos ingleses.(14) Hacia 1822, el predominio de las actividades comerciales bri-

tánicas y la visible presencia de sus representantes, daría a María Graham la impresión que Valparaíso bien podría ser "una ciudad de la costa británica".(15)

La presencia de este mayoritario sector anglosajón le dió tempranamente a la ciudad una modalidad diferente a la de Santiago; un matiz británico que caracterizó el ambiente de Valparaíso durante todo el siglo pasado. La mayoría de los agentes que operaban en la minería y el comercio establecieron su residencia en el "Cerro Alegre", en las inmediaciones del puerto. Ruschenberger en 1831, hacía notar que los residentes anglosajones formaban una colonia extranjera que vivía casi completamente aparte de los nativos.(16) Asumiendo una actitud aristocrática, la colonia del "Cerro Alegre" admitía raramente a los chilenos en su sociedad, a excepción de las chilenas casadas con ingleses o norteamericanos. Diferencias de cultura, lengua, religión, parecían ser razones suficientes para hacer difíciles los contactos entre uno y otro grupo.(17) El juicio de otros viajeros en la misma época corrobora las observaciones de Ruschenberger, pero más de uno proyecta que la reticencia del anglosajón a adaptarse, a pesar de casarse con una chilena, tenía un aspecto comercial positivo, "un inglés que se casa no cambia, es su mujer que se hace inglesa...de allí los efectos que a largo plazo son favorables a la política y al comercio de la Madre Patria".(18)

En efecto, estos matrimonios no se reducen a una muestra simplemente social, y su significación no es un mero problema de cantidad sino de cualidad. Cuando los jóvenes y solteros consignatarios se alían con las familias de entronque colonial, la calidad de la unión es un aspecto que va a pesar en la sociedad y en la economía de Chile. Específicamente se puede señalar que los representantes del capital inglés se unieron en matrimonio con las hijas del capital minero-comercial chileno, que ya era por entonces, "una sola familia".(19) Como decía Benjamín Vicuña Mackenna con sentido de humor: "Fue así como la Inglaterra no sólo se hizo dueña del cobre de Chile sino de sus mujeres que valían más que el oro".(20)

Estas alianzas deben ser entendidas como parte integral de la expansión del capitalismo comercial y financiero británico, como parte integral de un proceso de dependencia. No en vano, como señalara el cónsul norteamericano, "...los intereses ingleses en Chile, creados por compañías mineras, relaciones comerciales, y matrimonios con nativas, consti-

tuyen en total un grupo de volúmen considerable".(21) En 1825, cuando era evidente la importancia del grupo anglosajón en Valparaíso y el norte minero, "...los comerciantes se casan con nativas, y de ello resulta necesariamente, gran riqueza e influencia".(22) En el ambiente doméstico, de hecho, riqueza, prestigio e influencia se derivaron de estas alianzas, y en la expansión británica las proyecciones mediatas y futuras de esta fusión tendieron a consolidar los lazos de capital, personas y descendencia que apoyaban dicha expansión.

Si la colonia del "Cerro Alegre" parecía ser socialmente cerrada, no podía serlo comercialmente. El capitalista anglosajón instituyó más bien un equilibrio entre el alejamiento necesario que se funda en el respeto, y la proximidad inevitable a la sociedad nativa para influir y vender su mercadería. Con perseverancia sus hábitos y sus productos fueron penetrando en las costumbres y en el consumo de la sociedad chilena: el té fue sustituyendo al mate, el piano a la guitarra; el inglés al español en el mundo de los negocios. A mediados de siglo, el "anglosajonismo"(23) se había impuesto en Valparaíso, delineando en su clase alta una fisonomía de corte más "liberal y tolerante" respecto al protestantismo, que contrarrestaba con la que presentaba entonces la sociedad chilena de la capital.(24)

Más allá del "Cerro Alegre" la población chilena se repartía en la estrecha y singular geografía del puerto, cuyo plan urbano tenía poco en común con el sistema hispánico. Dividido en el Puerto propiamente tal y el barrio del Almendral, las formas habitacionales no habían cambiado básicamente entre 1820 y 1842. Las casas en su mayoría de un piso por temor a los terremotos, eran hechas de adobe o ladrillo secado al sol, blanqueadas a la cal y cubiertas de tejas.(25) En los cerros y quebradas circundantes al Puerto, se multiplicaban las chozas y ramadas que albergaban una población miserable que aumentaba de año en año.(26) En sus actividades cotidianas la ciudad seguía guardando un carácter sencillo, campesino, y católico. Deambulaba el huaso a caballo, los vendedores de agua y de comestibles; en el mercado popular se compraban los zapatos, los sombreros de paja del Ecuador, la cerámica ordinaria y los utensilios caseros. Por la mañana era ritual la misa, por la tarde la siesta, el paseo y la hora de la oración.(27)

No obstante que permanecían estas costumbres que más que tradicionales eran parte de una cultura de siglos, Valparaíso fue una ciudad que entró en un proceso de cambio impulsado por las nuevas formas eco-



nómicas y comerciales. En este centro en movimiento los recursos y las ofertas de trabajo se ampliaban, creciendo con ellas las expectativas de la migración interior cuyas corrientes contribuyeron al crecimiento demográfico del puerto. Si se estimaron 5,000 habitantes en 1819, su número se elevaba a 16.000 en 1822, y entre 1831-1845, a 24.316.(28) En 1865, con 70,438 habitantes concentraba la mitad de la población de la provincia.(29)

La población activa encontraba trabajo en servicios como el doméstico, actividades de comercio minorista y de detalle, pero en lo que respecta a labores fabriles y artesanales el trabajador se encontró en desigual competencia frente a la entrada de la producción europea. De acuerdo a documentos consulares y relatos de viajeros, las manufacturas ordinarias que se encontraban en los mercados populares como los artículos de arreos, cerámica, loza, objetos de cobre y otros, correspondían a una producción campesina que abastecía a la ciudad. Algunos de estos bienes de consumo popular se mantuvieron, pero otras labores de tipo familiar fueron desplazadas por la presencia del artículo importado, sobre todo si éstos eran similares a los producidos en las localidades.(30) Una minoría casi excepcional de ajuste a las nuevas condiciones comerciales lo constituyó el sector de artesanos que se dedicó a la fabricación de bienes de calidad imitando a los europeos.(31) En el crecimiento urbano de Santiago y Valparaíso, este grupo pudo concurrir y llegar a hacer fortuna como especialistas manuales frente a una demanda selecta y bien remunerada.(32)

La vida mercantil fue transformando el insignificante desembarcadero de fines de la Colonia en una ciudad improvisada por el comercio. En los años cuarenta, Valparaíso era esa "anomalía en América", como decía Sarmiento, "una ciudad sin plan y sin forma...era la Europa acabada de desembarcar y botada en desorden en la playa...una belleza y una monstruosidad; la puerta de Chile y el gran emporio de su comercio".(33) Pero Valparaíso algo más que el principal puerto de Chile fue el Emporio del Pacífico, centro del movimiento de depósito y tránsito entre sus vecinos y Europa; fundamentalmente entre éstos y Gran Bretaña.

## B. VALPARAISO, EMPORIO DEL PACIFICO.

### a. Estadísticas y Comercio de Tránsito.

En un sentido contrario a las interpretaciones que subestiman el alcance del mercado chileno en la primera mitad del siglo XIX, hay otras corrientes históricas que estimando el crecimiento de las exportaciones europeas hacia Chile en el mismo período, le otorgan al país un lugar destacado en el comercio internacional. De acuerdo a las fuentes de comercio exterior se puede comprobar que desde los primeros decenios del siglo pasado, los países americanos atrajeron un significativo monto de exportaciones provenientes de Europa, y en especial de Inglaterra. Las exportaciones de Gran Bretaña e Irlanda a Latinoamérica aumentaron del promedio de 2.8 millones de libras esterlinas en 1814-1818, a 3.1 en 1819-1823. En 1824 fueron de 5.5 millones, y en 1825 llegaban a 6.4 millones de libras esterlinas.(34) Una parte sustancial de estas exportaciones se dirigía a Chile, y esta importancia en el tráfico comercial ha sido considerada como uno de los factores esenciales del desarrollo económico chileno en este período.(35)

En base a los datos estadísticos, Chile importaba en 1828 alrededor del 4% de todas las exportaciones británicas de algodón manufacturado en yardas; excediendo comparativamente en cantidad a aquellas destinadas a Rusia, Escandinavia, Turquía, Grecia, Perú o México.(36) Posteriormente, entre 1836-1840, Chile ocupaba el segundo lugar entre los mercados británicos en América Latina, y el décimotercero o cuarto entre todos los países compradores de Gran Bretaña.(37)

Estos datos corroboran la reciente importancia del mercado chileno en el contexto británico, sin embargo, la magnitud de los envíos con destino a Chile no significa de que el país haya consumido estas importaciones, sino que de hecho haya trasbordado una gran parte de ellas a otros mercados. Sobre este aspecto, el análisis de las fuentes cuantitativas puede establecer los límites en que éstas pueden ser utilizadas. Las dificultades en las interpretaciones estadísticas del siglo pasado conciernen tanto los métodos empleados en la clasificación del origen y destino del tráfico comercial, como en los sistemas de evaluación de los productos de intercambio.(38) Aunque estos problemas involucran a casi todos los países, vamos a limitar nuestro enfoque sobre aquellos que se manifiestan en las contabilidades de Gran Bretaña y Francia; considerando a la primera como el centro proveedor de textiles

y manufacturas de gran consumo, y a la segunda, de los bienes de tipo suntuario y de lujo, para los mercados de Chile y del Pacífico.

En el caso de Gran Bretaña, tenemos que antes de 1874 en el destino final de sus exportaciones era contabilizado el puerto de desembarco. No obstante que a partir de esa fecha numerosas regulaciones permiten identificar el verdadero destino de los envíos para todos los países con litoral, estas no fueron extendidas para los países que no tenían costa, tales como Bolivia, Paraguay o Suiza, sino a partir de 1904. (39) El método de contabilizar los embarques y desembarques de acuerdo a los puertos últimos donde ellos se efectuaban, no distingue si estos eran puertos de tránsito, o bien los emplazamientos originales de dichas importaciones y exportaciones. En América Latina los numerosos puertos-enclaves que figuran en los registros aduaneros como los lugares de procedencia y destino del intercambio comercial, operaban en la práctica como los centros de depósito, venta y distribución de varios países vecinos. La confusión de la contabilidad dificulta conocer la magnitud y el alcance del comercio de tránsito, que se canaliza a través del entrepôt, y aumenta la distorsión en la interpretación del movimiento comercial que reflejan las estadísticas del comercio exterior. (40)

Debido al funcionamiento de los puertos-emporios se hace indispensable considerar que existe un movimiento comercial de tránsito que, aunque esté contenido en los datos generales, no se muestra específicamente. En los envíos de productos y manufacturas de Gran Bretaña a puertos de tránsito como Buenos Aires, Valparaíso o el Callao, las cifras ocultan sustanciales exportaciones dirigidas a Uruguay, Paraguay, Bolivia y Ecuador. (41) Así, el volumen de exportaciones británicas destinadas a Chile envolvían el comercio de tránsito de una parte considerable de estas mercaderías hacia otros mercados ulteriores, (42) situación que se debe tener presente al analizar las cifras del Cuadro I.

Las exportaciones de Gran Bretaña con destino a Chile y a la reexportación, cuadruplicaron en valor en estos 27 años. De 1818-1826, los envíos se aproximaron a los 2.8 millones de libras esterlinas; en el siguiente de 1827 a 1835, por un valor de 6.1 millones; y en el tercero, de 1836 a 1845, por un valor de 8.6 millones de libras esterlinas. Los años sensibles son aquellos de las crisis y de las post-crisis: 1825-1826, con la recuperación de 1828-1829, proceso que se repite en los años del bloqueo marítimo de 1837-1838, con la violenta recuperación

## CUADRO I

EXPORTACIONES DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA A CHILE : 1818-1845.

Año	Valor (£)	Año	Valor (£)	Año	Valor (£)
1818	16,454	1828	709,371	1838	413,647
1819	21,857	1829	818,950	1839	1,103,073
1820	149,879	1830	540,626	1840	1,334,873
1821	346,528	1831	651,617	1841	438,090
1822	389,186	1832	708,193	1842	950,466
1823	383,752	1833	816,817	1843	938,959
1824	713,083	1834	896,221	1844	807,633
1825	525,450	1835	606,176	1845	1,077,615
1826	241,131	1836	861,903		
1827	400,134	1837	625,545		

Fuente: Véase nota no. 43.

de 1839-1840, que contribuye a saturar el mercado y los de tránsito provocando la baja consecuyente de 1841. Como el comercio de tránsito está contenido en estas cifras globales, el incremento de las mismas está en relación no sólo con el mercado chileno sino con la creciente importancia de las funciones de reexportación en el entrepôt de Valparaíso.

La contabilidad del comercio exterior de Francia presenta problemas similares a los observados en las de Gran Bretaña. Las exportaciones que originalmente eran destinadas a Chile fueron registradas como tales por las aduanas francesas, pero al llegar a su punto de destino eran en su mayoría reexportadas. En 1834, en Valparaíso se hacían ventas considerables de estas mercaderías, las que eran reexportadas al Perú, Bolivia, Ecuador, Centro América y México, y que eran el objeto de una activa especulación comercial en el puerto.(44) En 1841, el aguardiente francés, que formaba en Chile, Perú y Bolivia una rama considerable de sus importaciones, era internado para el consumo de estos países, o para ser reexportado a las Islas Sandwich, Nueva Holanda, Otaíti y costas de México.(45)

El rápido y activo comercio de trasbordo dificultaba conocer con exactitud el valor real de las mercaderías francesas que entraban al consumo de Chile. La administración de la Aduana y los propios comercian-

tes no alcanzaban a conocer el destino ulterior de las mercaderías descargadas, las cuales o desaparecían prontamente, o simplemente pasaban "desapercibidas ante sus ojos".(46) Otro hecho que dificulta precisar el monto de las importaciones francesas era el transporte de sus artículos, sobre todo en sederías, por navíos de otra nacionalidad, en particular norteamericanos; importaciones que se hacían por la vía directa de Estados Unidos bajo el nombre de Francia.(47) Este problema del transporte puede ser extendido a todos los países, dado que las importaciones de las mercaderías eran registradas de acuerdo a la nacionalidad del navío que las traía consigo, sin atender a su procedencia original. Uno de estos casos se manifiesta en la contabilidad aduanera del Perú respecto a las importaciones registradas como procedentes de Chile. En 1847, Chile figuraba como el tercer proveedor, cuando los bienes eran ingleses y franceses que habían sido llevados a los puertos peruanos por navíos bajo pabellón chileno.(48)

Al igual que las exportaciones de Gran Bretaña, los envíos franceses con destino a Chile y a la reexportación conocieron un notable aumento en el período que media entre 1827 y 1848. En el cuadro siguiente se pueden observar los valores del Comercio General (49) de Francia hacia Chile.

### CUADRO II

#### EXPORTACIONES GENERALES DE FRANCIA A CHILE : 1837-1848.

Año	Valor*	Año	Valor	Año	Valor
1837a	6,2	1841	13,6	1845	12,3
1838a	7,6	1842	11,6	1846	11,8
1839b	11,0	1843	16,3	1847	12,7
1840	14,9	1844	13,0	1848	10,8

Fuente: Véase nota no. 50.

\* Valor oficial en millones de Francos.

De 1827 a 1836 la media del comercio general de exportación de Francia a Chile había sido de 4.6 millones de francos; valor que aumenta a 11 millones en la media de 1837-1842, (51) y a 13 millones de 1843 a

1848. La abundancia anual de estos envíos asombraba a los propios comerciantes extranjeros que hacían notar que la población de Chile y Perú no alcanzaba a tres millones de habitantes, y de ella se estimaba un máximo de 400.000 que hubiesen podido hacer uso de los artículos de lujo, especialidad de la fabricación francesa.(52)

Conocer cuánto del valor total de las importaciones provenientes de Gran Bretaña y Francia se consumían en el mercado chileno, que monto de ellas se reexportaba, y cuánto pasaba por contrabando, es una tarea casi imposible de determinar. Durante los primeros decenios las estimaciones son muy aproximativas, y las referencias a las mismas son escasas en los documentos oficiales del comercio exterior. Un raro ejemplo sería el reporte del cónsul francés en Valparaíso en 1837, que calculaba que el comercio extranjero comprendido el de Francia, aportaba por año a este puerto unos 400 millones de francos (aproximadamente 8 millones de pesos chilenos) de los cuales se presumía que Chile consumía internamente unos 14 millones de pesos en mercaderías (2.8 millones de pesos chilenos).(53) Por otra parte el intento de establecer tablas comparativas entre las exportaciones extranjeras y el registro de sus internaciones en Chile, podría efectuarse sobre bases relativas a partir de 1850 cuando la estadística de Chile entrega los datos del comercio de tránsito, y aún así las diferencias son significativas.

### CUADRO III

#### EXPORTACIONES GENERALES DE FRANCIA A CHILE

#### IMPORTACIONES ESPECIALES DESDE FRANCIA A CHILE : 1844-1849.

Año	Exportación Francia/Chile (F)	Equivalencia (\$)	Importación Francia/Chile (\$)	Diferencia (\$)
1844	13,072,850a	2,614,570	985,815b	1,628,755
1845	12,313,139	2,462,627	799,787	1,662,840
1846	11,802,881	2,360,576	830,035	1,530,541
1847	12,754,006	2,550,801	1,122,089	1,428,712
1848	10,881,628	2,176,325	831,650	1,344,675
1849	18,519,000	3,703,800	1,079,942	2,623,858

De acuerdo a los reportes consulares, las diferencias entre uno y otro comercio se explicarían porque los registros de las aduanas chilenas eran siempre incompletos, y que la contabilidad de las mercaderías internadas, aplicable a todos los países europeos, era de un valor real muy inferior.(55) En lo que concierne a las importaciones provenientes de Francia, éstas deberían elevarse a lo menos a un cuarto más de lo que señalaba el trabajo chileno. Así, para 1846 tenemos que los envíos franceses eran por 803.035 pesos, estimándose que el valor real de esas importaciones sería a lo menos de 1.037.543 pesos, sin comprender el contrabando, que agregaría otro aumento considerable.(56)

Los problemas estadísticos del comercio de tránsito, las diferencias sobre los métodos de contabilidad entre uno y otro país, la corrupción administrativa y el difundido contrabando, son factores que impiden establecer tablas comparativas, como también especular sobre sus resultados. Como señala Platt, (57) estas analogías son imposibles en la primera mitad del siglo XIX, pero aún con posterioridad a 1850, se mantiene el riesgo de tales comparaciones.

No obstante la persistencia de estos problemas, se destaca el hecho primordial del aumento sensible de las exportaciones británicas, francesas y europeas en general, con destino a Chile durante los primeros decenios independientes. Sea para el consumo interno, sea para la reexportación, la constatación de este incremento revela la particular posición del mercado chileno en el comercio mundial, y en consecuencia, la importancia estratégica de Valparaíso como puerto de tránsito en el tráfico ultramarino.

#### b. Los mercados.

Numerosos factores contribuyeron a que Valparaíso, el centro comercial de Chile, llegara a ser en un breve y decisivo espacio de tiempo, el gran emporio americano del Mar del Sur. Primeramente, Chile aseguraba su independencia política y la inmediata apertura comercial en un momento en que sus vecinos americanos se veían todavía enfrentados a la guerra de liberación contra España. Los conflictos internos y las guerras civiles que se suceden en Perú, Bolivia, Ecuador y la Gran Colombia, impidieron a estos países crear por esos años una situación de rivalidad con Valparaíso. Bajo estas circunstancias no parece acertada la afirmación de Juan Bautista Alberdi que entre 1824 y 1829 el puerto más importante era Guayaquil, el cual declina al desmembrarse la Gran Colombia

cediendo la primacía a Valparaíso como emporio del Pacífico.(58) De acuerdo a las observaciones de Bland, Valparaíso era ya un puerto importante en 1818, del cual dependían las regiones de Alto Perú, Arica y Cobija, en sus relaciones con el comercio mundial.(59) Por otra parte, el establecimiento de las casas comerciales y de los consignatarios hicieron del puerto una plaza esencial en el tráfico interamericano, asegurando con ello el liderazgo de éste sobre sus vecinos. El impacto del asentamiento extranjero no puede ser ignorado por cuanto ya en 1825, diez firmas británicas urgían a su gobierno la necesidad de una protección armada, sobre los fundamentos de que Valparaíso excedía en magnitud y en la importancia de su comercio exterior a todos los otros puertos del continente americano.(60) En los mismos informes se explicaba que los cargamentos que llegaban eran vendidos en la plaza, depositados, o bien proseguían a otros mercados, y en donde los compradores acostumbraban a venir desde tan al norte como Acapulco.(61) Finalmente, Valparaíso era también el puerto más accesible a las regiones interiores y transcordilleranas que se encontraban antes del ferrocarril más inmediatas al Pacífico que al Atlántico. Así, en una situación geográfica y comercial privilegiada, Valparaíso llegó a ser el puerto último y próximo más importante en la travesía marítima por el Cabo de Hornos.

Como centro de intercambio, Valparaíso se vió tempranamente inundado por una amplia gama de artículos de variada procedencia y destinados a diversos mercados ulteriores. Recibía la producción tropical y subtropical de los suelos americanos para ser intercambiada por bienes manufacturados europeos; allí se comercializaban las materias primas contra la producción elaborada, la naturaleza contra la industria. En la plaza todo lo necesario podía ser encontrado; el arroz y el azúcar del Perú que acompañaron los envíos cálidos de Centroamérica: nácar, índigo, los bálsamos y las maderas de tinte; el café, el cacao, los algodones y los cueros, y también los lingotes de oro y plata.(62) Del Ecuador venían los famosos sombreros de paja y los tejidos. El notable abastecimiento era originario de los mercados americanos, de los cuales los más importantes en cuánto al comercio de tránsito figuran sus vecinos mediatos: Perú, Bolivia, Ecuador y las provincias argentinas transcordilleranas. En forma más inconstante, México y Centroamérica.

México no comerciaba directamente con Valparaíso, pero de éste último salía cada año un cierto número de navíos, la mayoría de Hamburgo e Inglaterra, que desembarcaban de contrabando en Mazatlán, fuertes cargamentos de mercaderías europeas.(63) La América Central, incluyendo Pana-



má, se aprovisionaban de Europa más bien por "expediciones de pacotilla" que por la vía de un comercio regular. Los tejidos de algodón y las indianas inglesas formaban el principal grupo de reexportaciones desde Valparaíso a estas repúblicas, recibiendo en cambio los cueros, el índigo, nácar de perlas, cochinilla, azúcar, salsaparrilla, palos de tinte, bálsamo, algodón y café.(64) Con el puerto de Guayaquil el tráfico comercial era activo y consistente. Vinos y licores franceses, comestibles, tejidos de algodón, sederías francesas y artículos de París, formaban el grueso de los envíos de Chile al Ecuador; a cambio de sombreros, cacao, algodón, cueros y fibras.(65) En 1844 se estimaba en 1.2 millones de pesos el consumo anual de mercaderías extranjeras en el Ecuador. (66)

Perú, Bolivia y las Provincias Argentinas constituían los mercados de tránsito más importantes para Chile. El sur del Perú, sureste boliviano y noreste argentino formaban parte de una compleja área de intercambios, especie de mercado andino, vinculada directamente a la actividad comercial de tránsito por Valparaíso. El comercio de Chile con los mercados transcordilleranos se remontaba a la época colonial, cuando la ciudad de Mendoza "garganta del comercio" era el centro donde se canalizaba el tráfico que comunicaba a Chile con el Alto Perú y el litoral argentino: Buenos Aires, Santa Fé, Paraguay y Corrientes.(67) En el momento de la independencia el contenido de este comercio era variado; "vinos, aguardiente, frutas secas, tejidos, conservas, dulces, salazones y harinas, en cuyo transporte se empleaban numerosas carretas de bueyes y arreas de mulas, que cruzaban la pampa y la cordillera en busca de sus mercados".(68) Mendoza era también el principal proveedor de ganado para Chile, el cual era acarreado por los pasos cordilleranos junto a la popular yerba mate, que llegaba a la "garganta del comercio" proveniente de Paraguay por vía de Buenos Aires con destino al mercado chileno.(69) El curso de este comercio era vital para Chile, particularmente cuando a mediados de siglo se abrieron nuevos pasos cordilleranos como "puertos secos" y se intensificó el tráfico a ambos lados de la Cordillera. El contenido de los cambios por entonces seguía siendo similar al de finales de la Colonia.(70)

El intercambio comercial de Valparaíso con sus vecinos limítrofes por el norte, presenta la modalidad de estar estrechamente ligado a las relaciones político-comerciales que se desarrollan entre Perú y Bolivia, y entre ambos respecto a Chile. Este hecho se manifiesta especialmente en las medidas de política económica tomadas durante los años de la Con-

federación Perú-Boliviana, que afectaron el tránsito de mercaderías, como igualmente en las represalias aduaneras y guerras civiles posteriores que bloqueaban periódicamente las vías de comunicación al interior. Del punto de vista de una geografía económica, el espacio regional que comprendía el Alto Perú, el altiplano boliviano, y el noreste argentino-chileno, constituían desde la época colonial un área de intercambios vinculada a la riqueza minera de Potosí y Huantajaya. A consecuencia de los cambios limítrofes que siguen a la independencia, esta área se encontró dividida entre Perú, la nueva república de Bolivia, Argentina y Chile, por tanto el sistema comercial pasó a depender del emporio del Pacífico bajo condiciones diferentes a las que habían existido hasta entonces.

El Perú se encuentra beneficiado al poseer puertos importantes en una costa que le conectaba directamente al tráfico internacional, situación que le confería una mayor libertad de movimiento en su política económica y aduanera. De Valparaíso se reexportaban las mercaderías europeas a los puertos peruanos, que tenían además la importancia de ser las puertas de acceso y salida de la red comercial de rutas y ferias del Altiplano, y a los recursos mineros del área andina.

Bolivia, en cambio, no poseía la ventaja de la costa peruana, y su singular condición de aislamiento geográfico la hizo doblemente dependiente en sus relaciones con Perú y Chile. Al crearse la república de Bolivia en agosto de 1825, la preocupación de Simón Bolívar fue la de establecer una comunicación entre el Pacífico y el Interior, por lo cual se habilitó el puerto de Cobija, antiguo acceso a la ruta desde y hacia Potosí, con el nombre de Lamar.(71) Pero la ruta no era expedita y las mercaderías extranjeras transportadas a lomo de mula tomaban de veinte a veinticinco días de un punto a otro, cruzando una difícil travesía por cordilleras y desiertos. El intercambio con las provincias argentinas se unía a esta vía central, en donde se desarrollaron pueblos intermedios como Calama, con posadas para los viajeros, arrieros y bodegas para el tránsito.(72) En cuanto al comercio internacional, Cobija o Lamar era un puerto de segundo orden hasta comienzos de la década de 1840 cuando la explotación de guano vino a sumarse a la del mineral de cobre de la costa. Con anterioridad, Cobija tuvo una mínima relevancia comercial, siendo una simple escala en la ruta de los navíos desde Valparaíso al Callao, y viceversa.(73)

Durante los años de la Confederación con el Perú, Bolivia tuvo mayo-

res facilidades en su comunicación con el exterior, pero al término de ésta se vió reducida solamente a Cobija y a un limitado uso del puerto peruano de Arica, su segunda ventana al Pacífico, sujeto a las fluctuaciones políticas entre ambos países. No obstante estos inconvenientes, el mercado boliviano era crucial para la actividad del comercio de tránsito, en donde las mercaderías internadas alcanzaban a Potosí, Chuquisaca, Cochabamba, Oruro y La Paz.(74) "Todo viene de Valparaíso y todo vuelve allí", escribían los cónsules desde Bolivia, señalando que junto al intercambio de bienes manufacturados y materias primas, salían fuertes envíos de pesos de plata de Potosí,(75) y un fluído contrabando de oro, que en 1842 ascendía a más de 40.000 pesos.(76)

Del grueso de mercaderías que Valparaíso reexportaba a sus mercados limítrofes, las de mayor monto eran los tejidos y manufacturas de algodón provenientes de Gran Bretaña. La industria textil inglesa proveía sin competencia al mercado chileno y a los de tránsito en todo el surtido de tejidos ordinarios particularmente los variados tipos de bayetas que ya en 1834 eran las de mayor consumo por las "clases laboriosas" de Perú, Chile y Bolivia.(77) La participación de la industria francesa no era menos despreciable en el abastecimiento de manufacturas y tejidos de seda y lino. En 1844, se estimaba que "el interesante mercado boliviano" importaba desde Valparaíso solo en sederías y cotonadas, sobre dos millones de pesos anuales.(78)

La cuantificación del comercio desde y hacia Valparaíso es siempre referido por cálculos muy relativos, y probablemente inexactos. En la revisión de las fuentes consulares de Arequipa, Arica, Islay, Tacna y Cobija, se expresa la constante del activo contrabando por mar y por tierra, afectando tanto a las mercaderías como a los lingotes de metales preciosos. El comercio ilegal, que envuelve otra distorsión cuantitativa, era favorecido por la longitud de la costa, por el trasbordo continuo de mercaderías de un punto a otro, por las rutas interiores, por los múltiples y poco vigilados pasos cordilleranos. En lo que respecta a las fuentes oficiales, se debe contar con el imprevisto que éstas o simplemente no existían, o habían sido destruídas por la ocupación portuaria durante un conflicto armado,(79) o bien estaban hechas sobre falsas declaraciones de propietarios, comerciantes y consignatarios en todas las aduanas.(80) Se aseguraba en consenso que los comerciantes bolivianos, por ejemplo, no declaraban sino los dos tercios de las cantidades que ellos introducían.(81) Junto a estos aspectos están también los otros que se derivan del movimiento de reexportación y que concier-

nen la contabilidad aduanera de Europa. Entre ellos figura el repetido error de haber considerado como productos chilenos aquellos como el salitre y el algodón del Perú, el estaño y la corteza de quinina de Bolivia, el cacao y el índigo de Guayaquil, que entraban en tránsito o se encontraban en las casas de consignación de Valparaíso.(82) Esta equivocación se debe a la función de entrepôt, como al hecho que este puerto era el último registrado en la travesía de vuelta, dándose como lugar de origen de las materias importadas, aunque los cargamentos procedieran de otros puntos del Pacífico.(83) Un ejemplo específico lo encontramos en los documentos comerciales franceses, en donde en 1842, tres artículos -quinina, índigo, nitrato de soda- que representaban el 43% de los valores de la importación especial enviada por Chile a Francia, no pertenecían a la producción chilena.(84) En el Cuadro IV se puede apreciar la proporción en valor de estos tres ítems.

CUADRO IV

FRANCIA, IMPORTACION ESPECIAL DESDE CHILE: 1841-1845

Productos	1841	1842	1843	1844	1845
quinina, nitrato, índigo	35%	45%	22%	37%	43%
algodón, nácar, cacao	22%	13%	14%	29%	16%
cobre, pieles, granos, frutas	38%	32%	41%	16%	22%
otros	5%	10%	23%	18%	19%
Total (mill. francos)	3.7	3.8	5.8	3.8	3.7

Fuente: Veáse nota no. 85.

En las fuentes de aduanas se especifica además que el cobre era originario tanto de Chile como de las minas de Corocoro en Bolivia; que el algodón era de Perú y Bolivia, el cacao de Guayaquil, que el nácar de

perlas venía de Otaíti y Panamá y que entre los diversos figuraba el café de Costa Rica.(86) Por lo tanto lo que va quedando como producción chilena propiamente tal eran los cueros y pieles en bruto, los granos y frutas secas, y una parte del cobre del cual no se especifica la cantidad correspondiente. De este modo, cerca de la mitad de lo que Francia importaba de Chile era producción tropical y subtropical de otros suelos americanos, proporción que se mantiene también en las importaciones generales de los dos quinquenios entre 1839 y 1848.

CUADRO V

FRANCIA, IMPORTACION GENERAL DESDE CHILE: 1839-1848

Productos	1839-1843	1844-1848
quinina, nitrato, índigo	34%	27%
algodón, nácar, cacao	26%	19%
cobre puro	18%	36%
pieles, granos, frutas	9%	8%
otros	13%	10%
Total (mill. francos)	23.4	24.4

Fuente: Véase nota no. 87.

Ciertamente el entrepôt de Valparaíso se encontraba en una ventajosa situación al dejar transitar productos no chilenos, ya que estos venían a solucionar en gran medida el problema de los retornos de la navegación europea, en especial la de los navíos de fuerte tonelaje que buscaban una carga que hiciese rentable la travesía de vuelta. En estos cargamentos de retorno figuraba evidentemente la producción minera, pero en el caso del cobre chileno eran los barcos británicos los que absorbían el transporte de este mineral que era llevado a las fundiciones de Swansea para ser enviado posteriormente a la India y China.(88) De otros artículos que aparecieron como alternativa, los que tomaron una importancia decisiva fueron el salitre y el guano.(89) El comercio de salitre con Europa quedó establecido en 1830, cuando tuvieron lugar las primeras

exportaciones que fueron compradas por Francia e Italia.(90) Usado por sus propiedades explosivas para la fabricación de pólvora, el salitre experimentó una creciente demanda conectada en principio a la industria de guerra europea, y más tarde a la agricultura como fertilizante. En 1835, Inglaterra sola importaba 4.000qq. y en 1836, 30.000qq., equivalentes al 60% de las importaciones totales del salitre en Europa.(91) Aunque con las explotaciones guaneras en la década del cuarenta se iniciaba la exportación de un nuevo artículo competitivo, las de salitre no decayeron. Entre 1840-1849, Europa y Estados Unidos compraban 3.6 millones de quintales de nitrato, tres veces más que los primeros diez años; en el mismo período Perú exportaba 513.356 toneladas de guano.(92) En los primeros años las transacciones de nitrato se efectuaban en el Callao, pero en corto tiempo Valparaíso anuló la influencia del puerto peruano, y por el tratado de 1835 se convirtió en el puerto depósito del nitrato peruano de Tarapacá, dominando las transacciones del producto aunque éstas hubiesen sido nominalmente efectuadas en el Callao.(93)

De este modo, por el sistema de depósitos y consignaciones de las casas comerciales, Valparaíso fue consolidando su vital posición en el tráfico entre los mercados del Pacífico y Europa. La extensa red comercial centrada en el puerto permitió el intercambio de las materias primas por la producción industrial europea, y a través del itinerario de rutas por mar y tierra se conectaron las remotas regiones aparentemente inaccesibles, incorporando estos mercados interiores al sistema de la gran dependencia interoceánica. Se perfila así uno de los factores más significativos de la posición estratégica de Chile-Valparaíso en la expansión del capitalismo europeo, y específicamente de Gran Bretaña. A través del entrepôt, la expansión comercial británica pudo extenderse hacia el interior, al Altiplano, a los mercados transcordilleranos, los cuales envueltos en el circuito de tránsito quedaban así adscritos al comercio mundial.

Así mismo, Valparaíso por su posición geográfica y comercial devino en un centro estratégico en las comunicaciones ultramarinas entre Gran Bretaña, el Pacífico Sur Oriental y el continente asiático. Acortar la distancia hacia las colonias asiáticas fue un incentivo constantemente buscado por la expansión británica, y en ese respecto se entiende el entusiasmo con que la prensa londinense y los capitalistas británicos apoyaron el proyecto de William Wheelwright de establecer una línea de vapores en el Pacífico con sede en Valparaíso.(95) Wheelwright, radicado en Valparaíso desde 1829 llevó adelante la empresa de la navegación a

vapor con el apoyo económico británico y las concesiones del gobierno chileno.(95) Los dos primeros vapores de la Pacific Steam Navigation Co., la gran sociedad anónima naviera (96) arribaron a Valparaíso en 1840 dejando a Chile incorporado al proyecto imperial británico, como mercado dependiente y como país-factoría en el comercio internacional.

A nivel doméstico, la actividad comercial del tránsito fue un factor decisivo en las decisiones de la política económica chilena que tendió a crear una infraestructura adecuada que facilitase las funciones del entrepôt. Para agilizar el comercio de reexportación se crearon en 1832 los primeros almacenes fiscales y se permitió el depósito de mercaderías por espacio de tres años, extinguiendo el antiguo derecho de tránsito; aquellos efectos que no entraban en almacenaje pagarían el 2% de derechos al reexportarse.(97) Diez años más tarde, en el Reglamento de Aduanas de 1842, se fijaron las regulaciones para las mercaderías destinadas a depósito en los almacenes fiscales y particulares, así como el reembarque de tránsito para países vecinos. Por entonces se mostraba la necesidad de construir nuevos almacenes fiscales ya que proliferaban los particulares haciendo difícil la vigilancia.(98) Hacia 1850, las bodegas aumentaron hasta el punto que una gran parte de Valparaíso estaba convertida en depósito; acentuándose una visión optimista sobre el futuro del puerto por la apertura del mercado de California. Se pensaba hacerlo el nudo central de las operaciones de intercambio, la factoría del Pacífico y del Atlántico, sin estimar de que el vapor, el ferrocarril, y los nuevos centros mercantiles traerían cambios significativos en la circulación comercial del continente.(99)

### c. El desequilibrio.

Mantener a Valparaíso como factoría en el Pacífico fue para Chile uno de los factores condicionantes en sus relaciones interamericanas. La supremacía de este puerto fue el objeto de preocupación de más de una república americana y su posición no fue invulnerable a una creciente competencia por parte de otros países, en particular de sus vecinos limítrofes. La potencial amenaza en las fronteras colindantes que cuestionaría las funciones de Valparaíso se define a mediados de la década del treinta con el surgimiento de la Confederación Perú-boliviana, el desafío político y comercial más serio que enfrentaba Chile desde la independencia.(100) La unión de ambos países en un gobierno confederado al mando del General Santa Cruz respondía a la necesidad de crear una unidad nacional fuerte, y un sistema aduanero y comercial que favoreciera las

importaciones directas a Perú y Bolivia.

Como primera medida, la Confederación intentó romper el aislamiento de Bolivia, para lo cual estableció franquicias y concesiones a las mercaderías internadas directamente al puerto boliviano, con el objeto de eximir el tráfico comercial "de la dependencia de los puertos de Chile". (101) En enero de 1833, se declaró puerto franco a Lamar (Cobija), declarando que los navíos de cualquier nación podrían entrar y permanecer el tiempo que quisieran, "sin que a su arribo, entrada ni salida, sean molestados por ninguna indagación fiscal, liberados de los derechos de anclaje, tonelaje, embarque, reembarque, depósitos, almacenaje, y otras pensiones conocidas o nuevas".(102) Cuatro años más tarde se declaraba libre de todo género de gravámenes la importación de algodones al territorio de la república.(103)

Al paso de estas regulaciones, las relaciones entre Perú y Chile empeoraron. Las represalias aduaneras recayeron sobre los principales artículos de intercambio entre ambos países: harina, trigo, azúcar y chancaca, y se impusieron nuevos decretos sobre las mercaderías internadas a puertos peruanos que hubiesen sido depositadas antes en Valparaíso.(104) Por los mismos años, el gobierno confederado pretendiendo atraer al puerto del Callao el comercio de tránsito en el Pacífico, construía nuevos almacenes de depósito, y otorgaba enormes concesiones al comercio extranjero, en especial a Gran Bretaña. A las medidas de política económica originadas por una clara divergencia de intereses entre la Confederación y Chile, se sumaron otras de índole diversa, creando un clima de tensión que llevó a la guerra de 1837-1839.

Antes y durante el conflicto americano, el comercio extranjero no fue indiferente al curso que tomaban los acontecimientos.(105) No es un hecho desconocido que Gran Bretaña, favorecida por el tratado firmado con Santa Cruz en 1837, estuvo en contra de la destrucción de la Confederación, y abiertamente hostil al bloqueo marítimo establecido por Chile. (106) En el mismo Valparaíso se levantó un acuerdo unánime en el comercio extranjero para criticar el conflicto que afectaba directamente al mundo de los negocios y paralizaba el tráfico mercantil. En este puerto, el problema se entendía como una controversia personalista entre Santa Cruz y Portales, y se terminaría llamando a la guerra "la guerra de Portales".(107) Pero la guerra no se reducía a un conflicto de personalidades, y ésta continuó adelante hasta que Chile salió vencedor sobre la Confederación en 1839.



A juicio de Robert Burr, la determinación de Chile de mantener a Valparaíso como entrepôt desempeñó un papel destacado en la formación del sistema de equilibrio de poder político en la costa del Pacífico. (108) Sin embargo, la formación de este equilibrio, que daba una manifiesta supremacía a Chile, no fue garantía suficiente para responder a las transformaciones que empiezan a desarrollarse en la década del cuarenta, tanto en el marco de las relaciones internacionales como en el intercambio con los mercados americanos.

En el sistema del Pacífico, el decenio que sigue a la guerra se vió alterado por circunstancias que llevan a una inestable situación comercial, y que impidieron desde su apertura restablecer la normalidad del circuito de tránsito. Como se puede ver en los Cuadros I y II, la disminución de los envíos europeos durante el conflicto fue seguida por un desproporcionado incremento al término del bloqueo marítimo. El aumento de estas exportaciones por dos años consecutivos sobrepasaba la capacidad de absorción del mercado chileno y la del comercio de reexportación, con el agravante que Perú y Bolivia se encontraban exhaustos después de la guerra. En consecuencia, a fines de 1840 y durante 1841, Valparaíso, imposibilitado de recuperar los canales de tránsito, se ve así mismo saturado de mercaderías que hubo que liquidar a pérdida. (109) En 1842, se deja sentir una disminución aún más fuerte del movimiento comercial tanto con Europa, por la crisis de 1841, como con los mercados americanos alterados entonces por la suspensión de relaciones con Guayaquil a causa de la fiebre amarilla, y por las nuevas hostilidades entre Perú y Bolivia. (110)

Las relaciones entre Perú y Bolivia desempeñan un papel importante en la mantención o la anulación del comercio de tránsito, y al disolverse la Confederación, ambos países entraron a un estado tal de represalias aduaneras que se paralizó casi completamente el intercambio con Valparaíso. Las trabas impuestas por el Perú a la circulación de tránsito hacia Bolivia resultaron en la práctica en medidas prohibitivas a la importación de mercaderías por Arica, afectando con ello la totalidad del comercio internacional. (111) Bolivia, dependiente territorial y comercialmente del Perú en sus comunicaciones al exterior, respondió a su vez con decretos en contra la mayoría de los productos peruanos, incluyendo los de mayor consumo como el azúcar y el aguardiente. (112) La publicación de nuevos gravámenes aduaneros trajo consigo una desastrosa baja comercial en los departamentos de Puno y Moquegua, cuya población formada en su mayoría por los muleteros e intermediarios del comercio

de tránsito, se encontraba en la ruina.(113) En un estado de creciente tensión, Bolivia disminuye sus compras en Valparaíso, afectando directamente a las del comercio francés e inglés.(114)

La crítica situación de post guerra alteró profundamente la actividad comercial y financiera de Valparaíso. Si ya desde 1841 se resentía la dificultad de operar transacciones, en 1844 nos encontramos con una parálisis casi completa en los negocios de compra y venta de mercaderías tanto para el consumo interno como para el comercio de tránsito. En parte se debía a la imposibilidad de encontrar numerario, como al estancamiento del tráfico de reexportación.(115) El numerario exportado en grandes cantidades "por falta de objetos de cambio para los retornos", había desaparecido de la plaza; para hacer retornos en pesos fuertes era necesario comprarlos a un 11% de pérdida, y todavía no se encontraban los suficientes para satisfacer las necesidades mínimas del comercio.(116) Se acusaba la causa mayor de la estagnación comercial al gran volumen de mercaderías que abarrotaban los almacenes debido a la suspensión del comercio de tránsito.

El sistema de relaciones interamericanas se torna más complejo cuando de norte a sur, a lo largo de la costa del Pacífico comienzan otros cambios que contribuyen a debilitar las funciones de Valparaíso, y que prolongan el ritmo negativo de la actividad comercial hasta 1847-1848. Por estos años la guerra entre Estados Unidos y México y los conflictos en Centroamérica bloquearon el tráfico mercantil hacia los puertos del Pacífico norte.(117) Se suspendían también las relaciones con las provincias argentinas, anulando el activo e importante comercio transcordillerano.(118) Entre Perú y Bolivia la situación no era más optimista. El estado de guerra de facto, prohibiciones extendidas al tránsito de personas y retiro de los cónsules respectivos, se soluciona parcialmente a fines de 1847 cuando se firma el tratado de librecomercio entre ambos países.(119) Pero la tan ansiada apertura de Bolivia provocó un sobrecargo de envíos en mercaderías europeas que saturaron rápidamente la capacidad de ese mercado para 1848.(120)

Junto a estos aspectos emergen otros, cuya repercusión en Valparaíso más allá de la suspensión momentánea del comercio de tránsito, tendían al desplazamiento del Emporio del Pacífico. Uno de ellos fue el descubrimiento y la explotación de numerosas guaneras ubicadas en las inmediaciones de la costa peruana, y próximas al puerto boliviano de Cobija. Este último, que con anterioridad a 1845 era una escala marítima de se-

gundo orden empieza a atraer comerciantes y capitales extranjeros interesados en la pequeña minería del cobre y del guano.(121) Con el establecimiento de consignatarios y agencias comerciales, las órdenes de compra y venta partían directamente, disminuyendo por tanto las efectuadas en Valparaíso.(122) Perú por su parte iniciaba un período de tranquilidad política y de recuperación económica que representaba un nuevo desafío al comercio de tránsito por Chile. Consistentemente el gobierno peruano promovía el comercio directo con el Callao, dictando una disminución de 20% sobre los derechos de internación de mercaderías que no hubiesen trasbordado en Valparaíso, reduciendo al mismo tiempo el costo de las pólizas de reembarco y los gravámenes pertinentes.(123).

Las medidas del gobierno peruano, la suspensión de relaciones con otros mercados americanos y la baja general de los negocios, fueron motivos suficientes para hacer cundir la alarma entre los comerciantes de Valparaíso. Con fundado temor se veía que el comercio de tránsito, "que alimentaba las grandes casas de consignación y daba vida al mercado de Valparaíso, amenazaba con escapar al Perú".(124) Este posible desplazamiento comprometería todo el sistema comercial y financiero que operaba en el puerto, afectando al comercio extranjero establecido, y por ende a la economía chilena. Para esta última las consecuencias serían igualmente negativas, pues era evidente las ventajas que traía el comercio de tránsito, el negocio de hoteles, la atracción de capitales y capitalistas, el arribo de viajeros, en suma todo el movimiento comercial que sostenía el crecimiento y la importación de Valparaíso.(125)

La inestable situación de la década de 1840 no se reducía solamente a la crisis del sistema de interdependencia entre Valparaíso y sus mercados de tránsito, sino que envolvía las transformaciones ocurridas en la misma época en el marco del intercambio mundial. Los cambios fueron derivados directamente de la nueva fase de expansión industrial, comercial y financiero iniciada por Gran Bretaña, metrópoli del sistema de dependencia del cual Chile formaba parte. En Inglaterra, la aguda crisis de la primera industrialización textil (1837-1842), fue superada por la industrialización de bienes de capital, carbón, hierro, acero, trayendo consigo dos consecuencias importantes, "La Edad de la Construcción Ferrocarilera" y las "Leyes del Maíz"\*(126). Este proceso que se desarrolla entre 1841-1849, revolucionó el mercado doméstico y exterior de Gran Bretaña ocasionando una baja mundial de precios en alimentos, mate-

\* "The Age of the Railway Construction" y las "Corn Laws".

riales y transportes de bienes.(127)

En Chile, los primeros efectos del cambio de política económica británica se dejaron sentir en la disminución de las entradas de aduanas, y por consiguiente en los ingresos fiscales. En 1843, el Ministro de Hacienda hacía notar la baratura de las materias primas y del transporte para explicar la disminución de las entradas aduaneras, pero no relacionaba el hecho con un fenómeno mundial.(128) La baja general del comercio en Valparaíso alteraba necesariamente a todo el sistema fiscal de la economía chilena, por cuanto este puerto centralizaba la casi totalidad de los ingresos, y éstos constituían más de la mitad de las entradas fiscales ordinarias.

#### CUADRO VI

##### RENTAS DE ADUANAS: PROPORCION DE VALPARAISO: 1831-1860

(valor aproximado en millones de pesos)			
Sexenios	Aduanas	Valparaíso	%
1831-36	6,5	3,7	57
1837-42	10,0	8,7	87
1843-48	11,3	10,2	90
1849-54	18,2	16,0	88
1855-60	24,0	22,3	92

Fuente: Véase nota no. 129.

La dependencia de los ingresos fiscales sobre las aduanas determinaba que la política económica fiscal fuese cuidadosa al establecer imposiciones al comercio internacional, o bien tomara resoluciones aparentemente contradictorias. En el momento más agudo de la crisis cuando los sectores políticos reprochaban al gobierno de mostrarse demasiado liberal en las tarifas aduaneras, el Presidente Bulnes, ante las expectativas de un posible desplazamiento de Valparaíso, dirigía un voto de confianza a las Cámaras para reabrir el tráfico cordillerano y rebajar aún más los impuestos de aduanas.(131) Pero difícilmente el gobierno pudo haber asumido control sobre los problemas que se derivaban de la interdependencia americana y la dependencia británica. El malestar económico que venía de la postguerra se siguió prolongando hasta que culminó

con una crisis declarada en 1847-1848, complicada por las alteraciones de Europa continental a raíz de los movimientos revolucionarios de 1848.

CUADRO VII

ENTRADAS FISCALES ORDINARIAS: 1839-1860

(valor aproximado en millones de pesos)

Años	Aduanas	Estanco	Diezmo	Moneda	Otros	Total
	%	%	%	(casa) %		
1839	58	19	-	2	21	2,4
1840	62	18	-	0.7	19	2,9
1845	55	21	12	0.7	11	3,2
1850	61	17	8	4.0	10	4,3
1855	60	14	4	1.0	21	6,2
1860	65	15	7	-	13	7,3

Fuente: Véase nota no. 130.

La crisis que sacudió al centro comercial y financiero de Valparaíso fue atribuida por sus contemporáneos a diversas causas: a la liberal política aduanera, al excesivo aumento del lujo y de las necesidades ficticias en la población, y por acuerdo unánime, a la parálisis del comercio de tránsito que abarrotaba de mercaderías a los almacenes del puerto.(132) Desde 1843 se declaraba públicamente que el numerario había desaparecido, que el escaso monto existente se pagaba con premio; y por esos años el Ministro de Hacienda agradecía la circulación de la fraudulenta macuquina como la única especie metálica en el mercado. Al igual que a principios de siglo, las monedas salían del país, sea por falta de objetos de retorno como señalan los cónsules, sea por la disparidad de cotización comercial entre el mercado chileno y los europeos, o nuevamente por el desequilibrio de la balanza comercial.

De acuerdo a las estadísticas del Cuadro VIII, durante los seis años de la década de 1840 no hubo uno en que el sector exportador hubiera superado al importador, balance negativo que se traduce en aproximadamente ocho millones de pesos. Para saldar este déficit se tuvo que haber usado necesariamente el metal precioso acuñado. ¿Cuánto numerario circulante había en esta época que hubiese podido responder al déficit? De acuerdo a la acuñación total de la Casa de Moneda entre 1840-1849,

ésta había acuñado por valor de 5.130.762 millones de pesos, suma que de haber salido por entero al exterior, seguía dejando un déficit de 2.8 millones con respecto a la balanza comercial. Si volvemos a los decenios anteriores, saliendo el numerario sellado y en circulación, y siendo éste insuficiente para cubrir los saldos comerciales, se recurría al stock monetario público y privado, produciendo nuevamente una descapitalización de la economía chilena.(134)

### CUADRO VIII

#### COMERCIO ESPECIAL DE CHILE: 1844-1849

(valor aproximado en millones de pesos)

Años	Importación	Exportación	Diferencia
	(\$)	(\$)	(\$)
1844	8,5	6,0	(-)2,4
1845	9,1	7,6	(-)1,5
1846	10,1	8,1	(-)2,0
1847	10,0	8,4	(-)1,6
1848	8,6	8,3	(-)0,2
1849	10,7	10,6	(-)0,1

Fuente: Véase nota no. 133.

Un exámen de las características que toma el malestar comercial y financiero en la década del cuarenta y de su crisis declarada en 1848, permite destacar algunos de los aspectos que comprometían a Chile y a la posición de Valparaíso como factoría del Pacífico. Primeramente se puede observar que la economía chilena funcionaba dependiente de la hegemonía británica, e interdependiente en función del entrepôt, de los mercados americanos de los cuales recibía y a los cuales proveía. Para que el tránsito se desarrollase normalmente se requería la estabilidad del comercio internacional, la del país emporio, en este caso Chile, y también aquella de los mercados satélites vinculados a las actividades comerciales de Valparaíso. Con estos últimos, la mantención normal del intercambio, una determinante de las relaciones interamericanas, escapaba del control de Chile desde el momento que la extensa red comercial que comunicaba el interior con la costa estaba regulada por la política económica de gobiernos extranjeros, frecuentemente antagónica a los intereses chilenos.

En estos términos, una de las características del comercio de tránsito era su versatilidad: una guerra, una epidemia, un cambio de aduanas, lo ponían a prueba, y en el caso de una alteración en el intercambio debido a uno o más de los mercados satélites, se producía de inmediato en Valparaíso una parálisis comercial. Comenzaba entonces lo que los consules llamaban una "malaise" en el mundo de los negocios: las ventas se detenían, los compradores no llegaban a Valparaíso, los almacenes se sobrecargaban de mercaderías, y el mercado se saturaba de productos que no tenían salida. A su vez, la suspensión del tránsito que ocasionaba la parálisis en los negocios y el encombramiento del mercado, impedía la liquidez monetaria, desde el momento que la moneda no circulaba, creando o agudizando con ello una crisis comercial y financiera en Valparaíso y en la economía chilena.

La apertura del "Gold Rush" viene a dar un corte brusco al largo malestar de una década y al crítico año de 1848. Desde principios de 1849, y al menos por un año y medio, los documentos ya no mencionan las dificultades comerciales sino el resurgimiento del trasbordo en Valparaíso, las especulaciones con los productos agrícolas, las expectativas de una nueva tierra dorada: California. El movimiento de navíos dobló en número y tonelaje; el trasbordo, depósito y reexportación de mercaderías superaron a lo que había conocido el Emporio del Pacífico en el contexto interamericano.

Sin embargo, el esplendor de California y luego de Australia, fue tan intenso como efímero. Ambos como mercados de tránsito dentro del sistema de interdependencia traerán complicaciones más profundas a la economía chilena y a su sistema comercial, envueltos ahora en el complejo desarrollo del capitalismo financiero.

\*

\*

\*

## NOTAS

\* Doctor en Filosofía por la Universidad de California, San Diego.  
Tesis: "A Dependent Country: Chile, 1817-1861" (San Diego, California, 1981).

1. En particular, Francisco Encina, Portales: introducción a la histo-

- ria de la época de Diego Portales, 1830-1891 (2 Vols., Santiago, 1934); y del mismo autor, Nuestra inferioridad económica. Sus causas, sus consecuencias (3a. edición, Santiago, 1972).
2. D.M.C.Platt, Latin American and British Trade, 1806-1914 (Oxford, 1973); Markos J. Mamalakis, The Growth and Structure of the Chilean Economy: From Independence to Allende (New Haven and London, 1976).
  3. Hernán Ramírez Necochea, Historia del imperialismo en Chile (Santiago, 1955).
  4. El análisis comercial de este período está basado en gran parte en la obra de Marcello Carmanagni, Les mécanismes de la vie économique dans une société coloniale: Le Chili 1680-1830 (Paris, 1973).
  5. Por la ley del 30 de agosto de 1826, el territorio de la república se dividía en ocho provincias. La de más al norte era Coquimbo con capital La Serena, y comprendía desde el desierto de Atacama hasta la orilla norte del Choapa.
  6. Claudio Gay, Historia física y política de Chile. Agricultura (2 Vols., París, 1862-1865), pp. 61-62.
  7. Oscar Alvarez Andrews, Historia del desarrollo industrial de Chile (Santiago, 1936), pp. 18 y 115.
  8. Anuario Estadístico de la República de Chile, 1848-1860, (Santiago, 1860), p. 216. Para el año de 1854 se calculaban 1.439.120 habitantes.
  9. La zona central ha sido considerada el área donde se han definido las estructuras sociales y económicas del agro chileno; tenencia de la tierra, patrones culturales y formas de vida del campesinado. Véase en particular, Comité Interamericano de Desarrollo Agrícola (CIDA), Chile: Tenencia de la tierra y desarrollo socio-económico del sector agrícola (Santiago, 1966), pp. 44-50; A.J. Bauer, "Chilean Rural Society in the Nineteenth Century" (Tesis Doctoral, University of California at Berkeley, 1969).
  10. Censo General de la República de Chile, 19 de abril de 1865 (Santiago, 1866). De acuerdo a los empadronamientos de los censos entre 1835-1865 se puede observar el decrecimiento porcentual de las provincias de Maule, Talca, Colchagua y Aconcagua, y el incremento de Santiago y Valparaíso.
  11. Carmagnani, op. cit., p. 217.



12. Luis A. Romero, La Sociedad de la Igualdad. Los artesanos de Santiago de Chile y sus primeras experiencias políticas (Buenos Aires, 1978), p. 13.
13. J.M. Gillis, The U.S. Astronomical Expedition to the Southern Hemisphere during the years 1849, 1850, 1851, 1852 ( 2 Vols., Washington, 1855), vol. 1, pp. 28 y 226; Benjamín Vicuña Mackenna, Historia de Valparaíso, 1536-1868 ( 2 Vols., Valparaíso, 1869).
14. R.A. Humphreys, British Consular Reports on the Trade and Politics of Latin America, 1824-1826 (London, 1940).
15. Maria Graham, Journal of a Residence in Chile during the year 1822 and a Voyage from Chile to Brasil in 1823 (London, 1824), p. 131.
16. William Ruschenberger, Three years in the Pacific containing notices of Brazil, Chile, Bolivia, Peru, in 1831, 1832, 1833, 1834 ( 2 Vols., London, 1835), vol. 1, p. 137. Sobre las casas comerciales y los grupos extranjeros en Valparaíso ver Roberto Hernández, Valparaíso en 1827 (Valparaíso, 1927), passim.
17. Ruschenberger, op. cit., pp. 182-184.
18. Abel du petit Thouars, Voyage autour du monde sur le fregate La Venus pendant les années 1836-1839 ( 3 Vols., París, 1840), vol. I, pp. 203, 208, 216 y 217.
19. Detalladas y extensas referencias sobre los agentes consignatarios y las actividades mineras y comerciales se encuentran en Benjamín Vicuña Mackenna, El libro del cobre i del carbón de piedra en Chile ( Santiago, 1883), y El libro de la plata (Santiago, 1882). Datos biográficos y actividades económicas de los ingleses en Chile se encuentran en Michael Mulhall, The English in South America (Buenos Aires, 1878). De la larga lista de comerciantes registrados en Valparaíso (1819-1820) y en Santiago (1819), la mayoría contrajo matrimonio con chilenas; ver nómina en E. Nichols, "British economic activities in Chile to 1854", (Tesis de Maestría, University of California at Berkeley, 1946), pp. 93-96.
20. Vicuña Mackenna, El libro del cobre, op. cit., p. 320.
21. Despatches from United States Ministers to Chile, Roll 1 v.1, no. 22, Valparaíso, 5 de noviembre de 1825. Despatches citados en adelante como USM.
22. USM, Roll 1 v.1, no. 14 (Duplicado), Valparaíso, 4 de mayo de 1825.

23. Gillis, op. cit., pp. 154-174 y 227-230.
24. Sobre este tema véase Frederick Walpole, Four Years in the Pacific In Her Majesty's ship "Collingwood" from 1844 to 1848 ( 2 Vols., London, 1849), vol. 1, pp. 85, 93 y 114; Benjamín Vicuña Mackenna, Crónicas de Valparaíso (Valparaíso, 1931). Para fines de siglo ver Joaquín Edwards Bello, En el viejo Almendral. Valparaíso ciudad en el viento (Santiago, 1943).
25. Baron de Bougainville, Journal de la navigation autour du globe... pendant les années 1824, 1825 et 1826 ( 2 Vols., París, 1837), vol. 2, pp. 562-563; Robert Proctor, Narrative of a Journey across The Cordillera of the Andes, and a Residence in Lima and other parts of Perú in the years 1823 and 1824 (London, 1825), pp. 106-107; Gramham, op. cit., p. 125.
26. Max Radiguet, "Valparaíso y la sociedad chilena en 1847" en Viajeros en Chile: 1817-1847 (Santiago, 1955), pp. 218-219.
27. Ruschenberger, op. cit., pp. 146-154.
28. Francisco A. Encina, Historia de Chile desde la prehistoria hasta 1891, (20 Vols., Santiago, 1940-1952), vol. 10, pp. 91-93.
29. Censo (1865), op. cit.; la cifra de 70,438 habitantes incluye los datos aproximados sobre la población flotante de la ciudad.
30. Archives de la Préfecture de la Seine, Hotel de Ville Paris, Annales du Commerce Extérieur, Faits Commerciaux no. 1. Archives de la Prefecture citados en adelante como AHV.
31. Romero, op. cit., pp. 7-29.
32. Ibid. Véase también Gillis, op. cit., pp. 180, 213-219.
33. Domingo Faustino Sarmiento, "Un viaje a Valparaíso" en Manuel Rojas, Los costumbristas chilenos (Santiago, 1957), p. 89.
34. L.H.Jenks, The Migration of British Capital to 1875 (London, 1963), p. 59.
35. Charles Centner, "Great Britain and Chile, 1810-1914: A chapter in the expansion of Europe " (Tesis Doctoral, University of Chicago, 1941), pp. 44 y 59.
36. Ibid, p. 47.
37. Board of Trade, The Economist, 3, no. 110, citado por Hernán Ramí-

- rez, op. cit., p. 47.
38. D.C.M.Platt, "Problems in the interpretation of Foreign Trade Statistics before 1914", Journal of Latin American Studies, 3 (1971), pp. 119-130; Werner Schlote, British Overseas trade from 1700 to the 1930's (Oxford, 1938).
39. Platt, "Problems...", op. cit., p. 123; Schlote, op. cit., pp.5-6.
40. Platt, "Problems...", op. cit., p. 123.
41. Ibid., p. 124.
42. Centner, op. cit., pp. 45-46 y 104.
43. De 1818 a 1830 inclusive los datos provienen de Humphreys, op. cit., Apéndice I, pp. 344-349; de 1830 a 1845 los datos corresponden a las listas publicadas en los Parliamentary Papers, (1847), en Centner, op. cit., p. 43. Los valores están en Real Values que representan los cálculos basados en las declaraciones hechas por los exportadores.
44. Archives du Ministère des Affaires Etrangères. Paris. Correspondance Commerciale, (Valparaíso), 1, 1830-38. D.C. 14 avril 1834, "Aperçu sur le Commerce Général et Spécial du Chili et notamment du Port de Valparaíso". Archives citados en adelante como MAE, CC.
45. AHV, ACE, Faits Commerciaux no. 1.
46. MAE, CC, (Valparaíso), 1, 1830-38. D.C. 14 avril 1834, op. cit.
47. Ibid.
48. MAE, CC, (Arequipa-Tacna), 1, 1844-48. D.C. no. 19 Arica, 2 avril, 1848.
49. AHV, Tableaux Général du Commerce. Administration des Douanes (Paris, 1846). El comercio de Francia se dividía en Comercio General y Comercio Especial. En el Comercio General, la Importación, "embrasse tout ce qui est arrivé par terre ou par mer, sans égard a l'origine première des marchandises ni a leur destination ultérieure, soit pour la consommation ou l'entrepôt, soit pour la réexportation ou le transit". La exportación, "se compose de toutes les marchandises qui passent a l'étranger, sans distinction de leur origine, française ou étrangère". En el Comercio Especial, la Importación, "ne comprend que ce qui entre dans la consommation intérieure du royaume". La Exportación, "comprend seulement les marchan-

dises nationales et celles qui ayant été nationalisées par le payement des droits d'entrée sont ensuite exportées".

50. AHV, ACE, (a), Faits Commerciaux no. 2; (b) 1839-1848, Annexe B, "Commerce Général de la France avec le Chili".
51. AHV, ACE, Faits Commerciaux no. 2; y Archives Nationales (Francia), F. 12-6334 (Extrait, Santiago, 15 octobre, 1843). Archives Nationales citados en adelante como ANF.
52. MAE, CC, (Valparaíso), 1, 1830-1838, D.C. no. 4, 11 fevrier 1837.
53. Ibid
54. (a) Registros franceses: AHV, ACE, "Commerce Général de la France avec le Chili"; Registros chilenos: Anuario Estadístico, op. cit., (1860).
55. ANF, F 12-2697; AHV, ACE, Faits Commerciaux no. 5, "Appercu du Commerce Extérieur du Chili".
56. MAE, CC, (Valparaíso), 3, 1846-1850, D.C. no. 108, 30 septembre 1848.
57. Platt, "Problems...", op. cit., pp. 129-130.
58. Juan B. Alberdi, The Life and Industrial Labors of William Wheelwright in South America (Boston, 1877), pp. 25 y 31-33.
59. Teodorico Bland, Descripción económica y política de Chile en el año de 1818 (Santiago, 1926), pp. 93-97.
60. Humphreys, op. cit., pp. 93-94.
61. Ibid; para 1825 ver Bougainville, op. cit., vol. 2, p. 711.
62. MAE, CC, (Valparaíso), 1, 1830-1838, D.C. no. 4, 11 fevrier 1837.
63. AHV, ACE, Faits Commerciaux no. 3.
64. Ibid.
65. Ibid.
66. MAE, CC, (Valparaíso), 2, 1839-1845, D.C. no. 62, 14 janvier 1845.
67. Pedro Santos Martínez, Historia económica de Mendoza durante el Virreinato, 1776-1810 (Madrid, 1961), p. 321.
68. Ibid, p. 280.

69. Ibid.
70. Vicente Pérez Rosales, Ensayo sobre Chile (Santiago, 1859), p. 407.
71. Oscar Bermúdez Miral, Historia del salitre desde los orígenes hasta la Guerra del Pacífico (Santiago, 1963), pp. 177-178.
72. Ibid.
73. MAE, CC, (Cobija), 1 (seule) 1840-1859, D.C. no. 3, 5 mai 1841.
74. Ibid, D.C. no. 25, Lamar, 26 juin 1842.
75. Ibid, D.C. no. 22, Lamar, 15 mars 1842.
76. Ibid, D.C. no. 34, 18 mai 1843, "Essai statistique sur le district littoral de la Bolivie".
77. MAE, CC, (Valparaíso), 1, 1830-1838, D.C. 14 avril 1834, "Apperçu sur le commerce".
78. MAE, CC, (Valparaíso), 3, 1839-1845, D.C. no. 62, 15 janvier 1845.
79. MAE, CC, (Cobija), 1 (seule), 1840-1859, D.C. no. 1 y 2, 30 avril 1841; D.C. no. 22, 15 mars 1842; la mayor parte de la información oficial había sido destruída durante la ocupación del puerto por las tropas peruanas.
80. MAE, CC, (Arequipa-Arica), 1, 1844-1848, D.C. no. 30, Arequipa, 29 fevrier 1845; D.C. no. 10, Arequipa, 8 avril 1846; "Memoire sur le Department d'Arequipa".
81. MAE, CC, (Cobija), 1 (seule) 1840-1859, D.C. no. 25, Lamar, 26 juin 1850.
82. MAE, CC, (Valparaíso), 3, 1846-1850, D.C. no. 136, 29 juin 1850.
83. Ibid.
84. ANF, F. 12-6334, op. cit.
85. AHV, ACE, "Commerce spécial de la France avec le Chili, 1841-1845".
86. ANF, F. 12-6335 (Extrait, Valparaíso, 12 janvier, 1848).
87. AHV, ACE, 1839-1848, Annexe B, "Commerce Général..." op. cit.
88. MAE, CC, (Valparaíso), 1, 1830-1838, D.C. no. 4, 11 fevrier 1837; 2, 1839-1845, D.C. no. 78, 2 avril 1839.
89. Bermúdez, op. cit., pp. 25-27.

90. Ibid, pp. 103-105.
91. MAE, CC, (Valparaíso), 1, 1830-1838, D.C., no. 6, 24 juillet 1836.
92. Bermúdez, op. cit., p. 119.
93. Ibid, pp. 118-119.
94. Alberdi, op. cit., pp. 60-65. Información adicional en Mulhall, op. cit., pp. 374-376.
95. Alberdi, op. cit., pp. 50 y 76-83.
96. Claudio Véliz, Historia de la marina mercante de Chile (Santiago, 1961), p. 67.
97. Daniel Martner, Historia de Chile: historia económica (Santiago, 1929), pp. 134-135.
98. Ibid, pp. 180-181.
99. Ibid, pp. 216-217.
100. Robert Burr, By Reason or Force. Chile and the Balancing of Power in South America, 1830-1905 (California, 1974), pp. 22-57.
101. Ramón Sotomayor, Estudio Histórico de Bolivia (Santiago, 1874), p. 68.
102. José Agustín Morales, Los primeros cien años de la República de Bolivia (La Paz, 1925), p. 177.
103. Ibid, p. 242.
104. Martner, op. cit., pp. 154-155.
105. MAE, CC, (Valparaíso), 1, D.C. no. 17, 18 octobre, 1836.
106. Centner, op. cit., pp. 232-240.
107. MAE, CC, (Valparaíso), 1, 1830-1838, D.C. no. 3, 5 janvier 1837; D.C. no. 17, 11 juin 1837.
108. Burr, op. cit., p. 108.
109. MAE, CC, (Valparaíso), 2, 1839-1845, D.C. no. 21, 10 fevrier 1841; D.C. no. 41, 5 fevrier 1842.
110. AHV, AC, Faits Commerciaux no. 2.
111. MAE, CC, (Arequipa-Arica), 1, 1844-1848, D.C. no. 13, Arica, 3

- novembre 1846; D.C., Arica, 26 novembre 1846.
112. Ibid, D.C. no. 8, Arica, 2 octobre 1846; D.C. no. 12, Arica, 8 novembre 1846.
113. Ibid, D.C. no. 22, Arica, 5 fevrier 1847; D.C. no. 33, Arica, 8 avril 1847.
114. AHV, ACE, Faits Commerciaux no. 4.
115. MAE, CC, (Valparaíso), 2, 1839-1845, D.C., no. 59, 9 mai 1844.
116. Ibid.
117. Ibid.
118. AHV, ACE, Faits Commerciaux no. 4.
119. MAE, CC, (Arequipa-Arica), 1, 1844-1848, D.C. no. 36, Arica, 4 mai 1847; D.C. no. 41, Arica, 26 mai 1847; D.C. no. 4, Arica, 2 decembre 1847.
120. ANF, F. 12-6335, op. cit.
121. MAE, CC, (Cobija), 1 (seule), 1840-1859, D.C. no. 22, Lamar 15 mars 1842; D.C. no. 23, Lamar, 25 mai 1842.
122. ANF, F. 12-6335. op. cit.
123. AHV, ACE, Faits Commerciaux no. 4.
124. Ibid.
125. ANF, F. 12-6335, op. cit.
126. Eric Hobsbawm, Industry and Empire. An Economic History of Britain since 1700 (London, 1968), pp.55-58; Jenks, op. cit., pp. 126-129.
127. G.D.H.Cole, Introduction to Economic History 1750-1950 (London, 1960), pp. 49-53.
128. Martner, op. cit., p. 205.
129. Chile. Dirección General de Contabilidad, Resumen de la Hacienda Pública de Chile desde la independencia hasta 1900 (Santiago, 1901).
130. Ibid, (\*) Contribución Territorial.
131. AHV, ACE, Faits Commerciaux no. 4.

132. MAE, CC, (Valparaíso), 3, 1846-1850, D.C. no. 92, 29 novembre 1847;  
D.C. no. 95, 12 janvier 1848.
133. Resúmen de la Hacienda Pública, op. cit., s.p.
134. Carmagnani, op. cit., pp. 134-135.

\*

\*

\*