

ROBERTO HERNÁNDEZ PONCE

## MARINA MERCANTE Y COMERCIO INTERNACIONAL DE CHILE

*Un documento de 1845*

---

### INTRODUCCIÓN

Francisco Xavier Rosales Larraín, desde 1837, y sin interrupción por espacio de dieciséis años, fue el Encargado de Negocios del Gobierno de Chile en París.<sup>1</sup> Rosales llegó allí el 23 de octubre de 1837, luego de una breve permanencia en Londres por razones de salud. Al día siguiente se entrevistó con el Ministro de Relaciones Exteriores. Su gestión diplomática se caracterizó por un fecundo flujo de correspondencia dirigida a las autoridades chilenas, cuyo contenido reflexivo y novedoso revela al patriota que desea el progreso y la prosperidad de la República, así como al ciudadano cosmopolita capaz de percepciones políticas de amplio espectro y proyecciones. Confluyeron en Francisco Xavier Rosales estimulantes líneas de fuerza de los artífices de la Independencia. Fue hijo de don Juan Enrique, vocal de la Primera Junta, y sobrino de Joaquín Larraín Salas, presbítero y ex fraile mercedario, entusiasta promotor de los acontecimientos del año diez.

Don Francisco Xavier, retratado por su sobrino Vicente Pérez Rosales, es un "apasionado francés y absoluto parisiense", pero, revisando los legajos del Archivo Nacional, se manifiesta como un chileno comprometido con el destino de la República y con el entusiasta propósito de señalar rumbos, proponer soluciones, así como denunciar fallas y deficiencias. Fue un servidor público con imaginación e iniciativas que sólo contaron con el camino epistolar para llegar a las autoridades del Gobierno. Muchas de esas originalidades —informes o estudios de acabada factura— reposan en los fondos del Ministerio de Relaciones Exteriores, que cautela el Archivo Nacional.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Ricardo Montaner Bello, *Historia Diplomática de la Independencia de Chile*. Santiago, 1961. Véase: Cap. XXXII, 408-426. Jorge Bustamante Navas, *Notas para la historia Diplomática Chileno-Francesa, 1830-1857* (Memoria de Licenciado en Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, U. Católica de Chile). Santiago, 1957.

<sup>2</sup> Entre otras iniciativas recordemos la recomendación del pintor Monvoisin, la contratación de

El texto que ahora publicamos, luego de transcribir y anotar, es un original estudio sobre el comercio marítimo y sus proyecciones para Chile y Francia. Es un documento autografiado por Rosales y datado en París el 10 de noviembre de 1845. Está dirigido al Ministro de Relaciones Exteriores y lo componen cuatro cuader-nillos tamaño oficio con un total de 16 carillas calografiadas que con el N° 420 están encuadernadas en el volumen N° 52, correspondiente al Ministerio de Relaciones Exteriores, misión en Gran Bretaña y Francia.

Rosales califica el contenido de su "exposición" como una "materia espinosa". Se refiere a las tarifas vigentes y hace una comparación crítica a la luz del proteccionismo imperante. La información y las reflexiones del inquieto agente diplomático, una vez conocidas en Chile, se incorporaron a una atmósfera sensi-bilizada por la urgencia de tener una marina mercante, por el interés de perfeccionar la legislación referida al comercio y la navegación y la gravitación adquirida por el puerto de Valparaíso como consecuencia de la política del Ministro don Manuel Rengifo.<sup>3</sup> El progreso de la navegación a vapor, los tratados de comercio suscritos con México (1831) y los Estados Unidos (1832), el reconocimiento de la Inde-pendencia por España (1844), sitúan las reflexiones de Francisco Xavier Rosales en el foco de las preocupaciones del Gobierno<sup>4</sup> que el 16 de febrero de 1844 había firmado un Tratado de comercio y navegación con la Nueva Granada.

El *Tratado de Amistad, Comercio y Navegación*, acordado con Francia el 15 de septiembre de 1846,<sup>5</sup> consignó en su Artículo 2°: "Los chilenos en Francia y los franceses en Chile podrán recíprocamente, con toda libertad, entrar con sus buques y cargamentos en todos los lugares, puertos y ríos de los dos Estados, que esté o estuvieron abiertos al comercio extranjero". El Artículo 8° dejó constancia del tratamiento de la nación más favorecida: "El comercio chileno en Francia y el comercio francés en Chile serán tratados, por lo que respecta a los derechos de aduana, bien sea en la importación o bien en la exportación, como el de la nación extranjera más favorecida". Luego agregaba: "En ningún caso los derechos de

---

cantantes líricos italianos para realizar la liturgia de la Catedral y con miras al establecimiento de un Conservatorio de Música, así como su informe sobre la conveniencia de adoptar un "camino de fierro naval" para Valparaíso. Véase: Roberto Hernández Ponce, *Progreso para Valparaíso. París 1841*. Revista de Marina N° 772, mayo-junio 1986, 316 - 319. Valparaíso.

<sup>3</sup> Claudio Véliz, *Historia de la Marina Mercante de Chile*. Santiago, 1961. Véanse los Cap. I, II y III, 22-129. Roberto Hernández Ponce, *Chile y la navegación a vapor en el Pacífico. Trascendencia geopolítica de un proyecto audaz*. Revista Chilena de Geopolítica, N° 3. Santiago, 1985, 33-38. Osvaldo Rengifo V., *Don Manuel Rengifo. Su vida y su obra*. Santiago, 1983.

<sup>4</sup> Durante casi tres décadas el funcionamiento de la Marina Mercante fue regido por la *Ley de Cabotaje* (22 de octubre de 1835) y por la *Ley de Navegación* (28 de julio de 1836). Una ley del 4 de agosto de 1847 se refirió en particular a los "tratados de comercio y el régimen de la nación más favorecida". Sobre la base de estas normas y quizás considerando la "exposición" de Rosales (1845) se ajustó el Tratado con Francia.

<sup>5</sup> Canjeado el 12 de mayo 1853 y promulgado el 17 de mayo del mismo año. El 30 de junio de 1852 se incluyeron cinco artículos adicionales que suscribieron Antonio Varas y Enrique Scévole de Cazotte.

importación impuestos en Chile a los productos agrícolas o fabriles de Chile, podrán ser otros o más altos que los que afectan o afectaren a los mismos productos importados por la nación más favorecida. Se observará el mismo principio tratándose de la exportación".<sup>6</sup>

¿El documento que ahora transcribimos, se consideró para decidir la redacción final del Tratado acordado con Francia? Desde la redacción de Rosales hasta la firma del Tratado sólo median diez meses, período breve para garantizar la fluidez y la acogida de las comunicaciones intercontinentales en esta primera mitad del siglo XIX.

En su informe, Rosales intenta superar el limitado esquema del cabotaje en los puertos nacionales, de la costa del Pacífico sudamericano o del Atlántico hasta Río de Janeiro. Propone "emprender navegaciones en nuestros propios buques a los puertos de Europa". Ejemplariza el éxito del intercambio, sobre la base de la "igualdad de pabellón" que practican Inglaterra, Francia, Holanda y los Estados Unidos. Rosales ve venir el progreso de la "absoluta libertad de derechos sobre todos los artículos extranjeros que se necesitan para la construcción de un buque", puesto que la Marina "no puede improvisarse en un día (y) hay que prestar una particular atención a favorecer la construcción naval..." Propone contratar cinco ingenieros navales en Europa y recomienda un "camino de fierro naval" para instalar en Valparaíso o Talcahuano.

Las referencias que dedica al cobre, así como la necesidad de fomentar su laminación, y convertirlo en producto competitivo en el mercado europeo, dan al documento un sorprendente aire de modernidad, señalando a los Estados Unidos como el futuro y principal consumidor. En general, de este informe, se desprende una concepción global de la actividad económica con orientaciones para la formulación de una política comercial del Gobierno de la República. Es una visión que enfatiza la interdependencia: "La Marina está ligada de tal modo a la agricultura y la industria del país, que no puede existir la una sin la otra..." Reconoce "haber tocado puntos que no son del resorte del Ministerio (de R.R.E.E.)", y anota: "pero la administración es un cuerpo moral: el Consejo de Ministros está llamado a tomar conocimiento de todo cuanto convenga al bien y a la prosperidad del país". Para Francisco Xavier Rosales "nada es imposible". Participa del optimismo universal que caracterizó a aquellas generaciones.

El año de la redacción del trabajo de Rosales (1845), coincide con la inquietud creciente de los armadores de Valparaíso que elevaron al Gobierno una Exposición, solicitando la adopción del Acta de Navegación Británica para con las repúblicas del Pacífico y la "absoluta liberación de los derechos de importación en el primer viaje de ultramar por barcos construidos en el país".<sup>7</sup>

<sup>6</sup> A. Bascuñán Montes, *Recopilación de Tratado y Convenciones celebradas entre la República de Chile y las Potencias Extranjeras*. Tomo Primero (1819-1863). Santiago, 1894, 147 y 151.

<sup>7</sup> Citado por C. Véliz, *op. cit.*, 60.

El interés de Rosales por la ingeniería naval, la navegación y el comercio internacional se fundamenta en el alto grado de información y compromiso con el tema a raíz de su gestión para adquirir la fragata *Chile* encargada por el Gobierno.<sup>8</sup> Desde que se dirigió a Europa comenzó a estudiar las posibilidades y a documentarse. Después de la supervisión de su construcción (1837-1840) no sólo estuvo capacitado para discriminar armadores, astilleros e ingenieros navales, sino para opinar con autoridad y fluidez sobre la marina mercante y sus implicancias, como lo demuestra en su "exposición".

Rosales vivió saturado de proyectos. El 12 de noviembre de 1845, dos días después de firmado el informe que nos ocupa, comunicaba al Ministerio —en su correspondencia de rutina— la siguiente reflexión: "no obstante la distancia en que se halla colocado Chile de la Europa, si las cosechas de trigo han sido abundantes se puede asegurar un buen resultado para los especuladores que quieran mandar trigo a Inglaterra y tal vez convendría tener al corriente al público chileno de la situación actual de la Europa con respecto a la escasez de granos".<sup>9</sup>

El documento que Francisco Xavier Rosales Larraín firmó y envió en noviembre de 1845, ofrece una clave para comprender —aunque sólo sea en parte— las coordenadas que orientaban las aspiraciones de progreso, cuando la República de Chile esperaba los beneficios de su incorporación a la modernidad.<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> Diego Barros Arana, *Un decenio de la Historia de Chile (1841-1851)*. Tomo primero. Santiago 1913. Véase Cap. III, 117-155.

<sup>9</sup> París, 12 de noviembre de 1845. Al señor Ministro de Relaciones Exteriores. Archivo Nacional. Ministerio de R.R.E.E., Vol. 52. El interés por la agricultura comparada perduró y en los trabajos parisienses registramos: Francisco Xavier Rosales, *Progresos de la Agricultura europea y mejoras practicables en Chile*. París, 1855.

<sup>10</sup> Antecedentes genealógicos y nota biográfica de Rosales en: J. Rafael Reyes R., *Don Juan Enrique Rosales, Presidente del Tribunal Ejecutivo Nacional*. Revista de Estudios Históricos Nº 28, Santiago 1983, 7-10.

París, 10 de noviembre de 1845

Señor Ministro:

Su Excelencia el Presidente en su mensaje a las Cámaras de 1845,<sup>\*</sup> hablando del Estado de la Marina Mercante Nacional dice que ésta no progresa con la celeridad que era de esperar, y que existen sin duda causas que se oponen a su desarrollo agregando que importa de alto grado buscar esas causas para reconocerlas y favorecer y estimular el aumento de la Marina.

Todos los ciudadanos de la República estamos obligados a contribuir con nuestras pequeñas luces y conocimientos al logro de las buenas disposiciones del Gobierno en favor de la comunidad y con la confianza de que US. aceptará mi presente exposición, como nacida de mi buen deseo y en cumplimiento de ese deber de ciudadano entro a tratar una materia espinosa y en oposición tal vez a un principio generalmente adoptado en el país como de vital exigencia para la prosperidad de nuestra marina mercante nacional.

Desde la existencia política de la República se ha creído urgente establecer un derecho diferencial en favor de los buques nacionales que introduzcan en la República efectos directamente del extranjero. Los artículos 15 y 16 de la Ley de 8 de enero de 1834<sup>\*\*</sup> son relativos a esta gracia en favor de la Marina Nacional. Por el 1º se concede una rebaja de 10% sobre los derechos que adeuden las mercaderías que se introduzcan en buque nacional de construcción extranjera, y de 20% si el buque es de construcción nacional.

La calidad de los productos de nuestro suelo a la excepción de los cobres, de algunos cueros y de muy pocas lanas no han debido a mi juicio preocupar el espíritu de los legisladores con la idea de que podríamos emprender navegaciones en nuestros propios buques a los puertos de Europa. Carecemos de lo que el comercio designa con el nombre de productos coloniales: azúcar, algodón, añil, café, cacao, etc., pero sí tenemos en abundancia toda clase de cereales y demás frutos de la Europa.

Parece pues que la naturaleza nos ha dado en abundancia aquellos productos que faltan a las otras secciones del continente americano, principiando sobre el Atlántico con el Imperio del Brasil, y dando vuelta al Cabo sobre todo la Costa del Pacífico hasta la California.

El transporte de nuestros frutos demanda por su volumen y poco valor un número de buques considerables y los retornos de aquellos países se presentan en todas circunstancias como objetos de primera necesidad y de consumo.

La ley renovada el 8 de enero de 1834, fue promulgada sin duda con particularidad para proteger nuestra marina mercante sobre la Costa del Pacífico y sobre el Atlántico hasta Río Janeiro y sin embargo de hallarse en ejercicio desde 1813,<sup>\*\*\*</sup> vemos según dice S.E. el Presidente que "la marina mercante no progresa y que hay causas sin duda que se oponen a su desarrollo".

\* Presidente don Manuel Bulnes Prieto.

\*\* Boletín de las Ordenes, decretos y leyes nacionales, Santiago, 2 de noviembre de 1834, 125-139. Esta ley estableció tasas diferenciales en favor de los buques de bandera chilena.

\*\*\* Reglamento del Decreto de Libertad de Comercio que data de marzo de 1813 y se tituló *Apertura y Fomento del Comercio y Navegación. Sesiones de los Cuerpos Legislativos*. Tomo XVIII, anexo N° 112, 102-128. Repútese como primer reglamento comercial chileno.

Quizás podremos encontrar una de las causas en la insuficiencia de esa ley, o usar bien en la desviación (sic) del principio generalmente adoptado por las naciones que hacen el comercio marítimo en Europa y América.

La Inglaterra, la Francia, la Holanda, los E. Unidos, etc., en los tratados o convenciones de comercio que reglan el comercio marítimo entre ellas han establecido como base fundamental la igualdad del pabellón en la introducción de los productos naturales o manufacturados (si no son prohibidos) de la nación a que pertenece el buque, viniendo directamente de algún puerto de dicha nación.

Los mismos productos naturales o manufacturados viniendo aunque directamente de un puerto de la nación que los produce en un buque extranjero no son admitidos al consumo y sólo les es permitido depositarlos en almacenes de tránsito, para la exportación.

La ley aun va más adelante, los productos naturales o manufacturados de una nación que vienen en buques de la misma nación pero de un puerto extranjero tampoco son admitidos al consumo, y sí sólo en los almacenes de tránsito.

Los buques nacionales pueden introducir esos mismos productos de un puerto extranjero.

Para esclarecer esta materia, voy a poner varios ejemplos entre la Francia y la Inglaterra.

1. Los productos y manufacturas no prohibidas de Francia o Inglaterra, se introducen y se exportan en ambas naciones en buques ingleses o franceses y su tarifa de derechos es igual para ambos sin recargo ninguno por causa del pabellón con tal que los buques salgan directamente de alguno de los puertos de la Gran Bretaña o de Francia.

2. Si un buque americano carga en un puerto inglés de Europa productos ingleses no se admiten esos productos de consumo en Francia y viceversa en Inglaterra.

3. Si un buque inglés ha desembarcado en Hamburgo productos ingleses, estos productos no pueden introducirse en Francia bajo pabellón inglés y sí sólo bajo pabellón francés pagando un derecho diferencial establecido en la tarifa.

El mineral de cobre de Chile que se beneficia en Inglaterra y el cobre en barra también de Chile que llega a Inglaterra se exporta para Hamburgo en buques inglés o extranjero, allí se embarca en buque francés y viene a los almacenes de depósito de donde se interna para el consumo bajo el derecho de 2 f. por 100 kilogramos; este mismo cobre si hubiese venido directamente de Chile en buque francés pagaría sólo 10 céntimos de franco por 100 kilogramos y si viniese en buque extranjero 3 fs. por 100 kil.

Las copias adjuntas\* de las convenciones comerciales y tratados en que ha entrado la Francia con la Inglaterra, los Estados Unidos de América y la Holanda darán una idea más completa del objeto que se proponen estas naciones al concederse mutuamente la igualdad de pabellón en las operaciones mercantiles directas con productos de sus respectivos países.

En resumen todas quieren proteger su marina mercante nacional reservando a ellas solas al comercio directo de los artículos de cambio que cada una posee y quieren que si el comercio es indirecto que el aumento en los derechos redunde en beneficio de los buques nacionales que podrán traer por ejemplo los de Francia, efectos de la Costa de Méjico, de Guatemala, del Perú, de Chile y de Río de Janeiro pagando un moderado derecho, pero si esos productos viniesen en buque extranjero pagarían un crecido derecho como se muestra en el cobre.

\* No se encuentran archivadas en el Vol. Nº 52.

Todo buque de una nación que no tiene convención comercial o tratado, no disfruta de la excepción de derechos aunque venga directamente de su país y con frutos de su propio territorio, así es que un buque chileno que venga a Burdeos o al Havre con cobres pagará el derecho de 3 fs. por 100 ks., mientras que el francés pagará sólo 10 céntimos por 100 ks.

En el caso de un convenio o tratado en los mismos términos que el que tiene celebrado Chile con los Estados Unidos lo que estipula el dicho tratado en el Artículo 3º sobre la igualdad de derechos como la nación más favorecida está sujeto a las leyes, decretos y usos establecidos a los cuales estén sujetos los súbditos o ciudadanos de las naciones más favorecidas; de modo que cuando más serían admitidos los buques chilenos a gozar de la exención de derechos en los EE.UU., Inglaterra o Francia, en el comercio directo desde Chile y únicamente en los frutos o mercaderías nacionales que transportasen, pero no si llevasen producto del Perú, Río de Janeiro, etc.

La diferencia de un 10% sobre el pago de derechos en los buques nacionales de construcción extranjera y de 20% en los de construcción nacional, es la única protección que la ley concede a los buques chilenos que navegan al extranjero, y nos es preciso averiguar, si esa ley es suficiente, si no es viciosa y si el sistema de no entrar en convenciones comerciales con las naciones marítimas bajo el sistema de igualdad de pabellón, no es perjudicial más bien que favorable al desarrollo de la marina mercante.

Principiaremos por la navegación de buques chilenos a Europa sin las ventajas de una convención comercial que les asegure el pago de derechos bajo los mismos términos que disfrute el pabellón nacional, en el puerto de su arribo.

Si el buque llega a Francia con cobres pagará 3 fs. de derecho por 100 ks. y el buque francés sólo 10 cs. y si trae frutos del Perú sólo se admitirán en el almacén de depósito para la exportación.

El buque francés que salga de Francia para Chile puede llevar efectos franceses, ingleses, alemanes y españoles y como no hay diferencia ninguna entre el comercio directo e indirecto pagará 10% más que el buque chileno en los mismos efectos de estas diferentes procedencias de que haya compuesto su cargamento.

Supongamos un cargamento francés de 100.000 ps.\* y que los derechos asciendan en Chile a \$ 20.000. El buque chileno pagará sólo 18.000 o sea un 10% menos, pero para introducir en Francia el valor de cien mil pesos en cobre ha pagado el buque chileno sobre 5.000 qs. un derecho de 3 f. por 100 ks. o sea un franco y medio sobre el quintal, sean f. 7.500 más 10 cs. sobre cada franco que equivale a f. 750 -total de derechos f. 8.250- mientras que el buque francés habría pagado sólo 5 cs. sobre el quintal, sean f. 250, más 10 cs. por franco, sean f. 25 -total de derechos f. 275- diferencia entre el buque chileno y el francés de f. 7.975 que reduce la gracia del 10% a 2% única ventaja que sacará el buque chileno sobre el buque francés.

Supongamos ahora la existencia de un tratado de comercio con la Francia bajo bases análogas al que esta nación tiene con la Inglaterra. El buque chileno pagará 7.975 f. menos de derechos sobre el cobre y tendría ese capital más para comprar su cargamento de retorno. Podría componer ese cargamento con efectos franceses, ingleses, alemanes y españoles y al llegar a Chile pagaría los derechos establecidos a los buques que comercien directamente con productos de su suelo.

\* Pesos.

El buque francés que llevase a Chile en el mismo buque efectos de las otras naciones arriba mencionadas gozaría en Chile de la exención del recargo de derechos sobre las mercaderías francesas, y sobre las otras pagaría el derecho diferencial.

El resultado de esta nueva situación sería que el buque chileno habría disfrutado en Francia del beneficio de la igualdad del pabellón y a su regreso a Chile tendría la ventaja sobre el buque francés de pagar los derechos ordinarios sobre todas las mercaderías que transportase, sean francesas o de otras naciones pues como buque chileno, la operación se consideraría como hecha directamente de cada uno de los puertos franceses, ingleses, etc.

Puede objetarse que privando a los buques extranjeros de componer sus cargamentos con efectos de todas partes del mundo podría disminuir en Chile la introducción de esas mismas manufacturas privando al fisco de esos derechos, y a los consumidores de esas mercaderías, a lo cual respondo lo siguiente.

Supongamos que todos los años salen de Francia tres buques, llevando un tercio de cargamento francés, un tercio inglés y otro alemán, ahora pagan igual derecho sobre estas diferentes mercaderías, pero si existiese el tratado no podrían llevar mercaderías inglesas o alemanas porque éstas pagarían un fuerte derecho diferencial y resultaría que en lugar de mandar 3 buques sólo mandaría uno, pero como las expediciones de comercio se hacen siempre según las demandas del país, en donde se consuman, resultaría que la Inglaterra mandaría un buque más con sus efectos y la Alemania otro, total 3 buques que son los mismos que suponemos arriba que manda la Francia con cargamentos mixtos, no habría pues lugar de temer ni disminución de las entradas fiscales, ni escasez de mercaderías inglesas o alemanas.

Después de haberme ocupado de demostrar los efectos y consecuencias del sistema que sigue actualmente Chile con respecto al comercio con la Europa y de los efectos y consecuencias que resultarían si se adoptase el otro principio de la igualdad del pabellón, paso a hablar sobre los efectos desastrosos que a mi juicio produce el sistema actual de Chile sobre la marina mercante nacional en el comercio que hace desde el Brasil en el Atlántico hasta las costas de California en el Pacífico.

No existiendo estipulaciones comerciales entre Chile, el Brasil, el Perú y demás Estados del continente americano sobre la igualdad de pabellón y siendo mal interpretado por estos Estados el verdadero objeto y sentido del artículo que trata de esa igualdad de pabellón en las convenciones o tratados que ya han firmado con las naciones de Europa y los Estados Unidos, cuya igualdad debe valer únicamente sobre los productos y manufacturas introducidas directamente en buques de la misma nación que los produce o en buques nacionales de la que los recibe, resulta que los buques mercantes nacionales de todos los Estados sudamericanos no tienen protección ninguna o se arruinan sus propietarios o se limitan al comercio de cabotaje. La demostración de este resultado me parece fácil y concluyente.

Bajo el sistema actual de Chile, un buque extranjero descarga en Valparaíso un tercio del cargamento, que lleva de Europa si encuentra flete allí para llenar ese vacío lo toma por la mitad o menos del valor que pediría un buque chileno. Como en el Perú eso se hace a diferencia del origen de la mercadería el buque francés descarga su cargamento que llevó de Europa y de una 3ª parte de frutos chilenos o de otros efectos y paga los mismos derechos en la parte de frutos chilenos que pagaría un buque nacional chileno en el Perú; ¿y qué resulta de esto? que el buque nacional chileno que estaba a la carga en Valparaíso, se quedó sin flete para el Perú.

Si los frutos del Perú, hacen cuenta en Chile el buque francés para ocupar su buque o sea comprar esos frutos con su dinero, o fleta su buque por la mitad menos que costaría un buque peruano o chileno. La diferencia de un 10% que disfruta el buque chileno en el pago de derechos no puede equivaler a la diferencia del flete y resulta que si opera por su cuenta puede vender esos productos por un 15% menos que el especulador chileno y si pertenecen a peruanos, éstos encuentran compensación de la pérdida que les ocasiona el pabellón francés de la disminución de derechos porque el flete les habría costado la mitad menos que si lo hubieran mandado en buque chileno. Este mismo resultado se encontrará en toda la costa del Pacífico y en la del Brasil, etc.

Un argumento pueden hacer los consumidores en Chile y es que esa diferencia del costo de los fletes hace que las mercaderías se vendan más baratas que si sólo se importasen en buques nacionales chilenos o de las repúblicas vecinas directamente, pero yo diré que en esos países el productor debe tener un gran interés en la protección y aumento de la marina nacional mercante, debe asociarse a los armadores de buques para buscar directamente los mercados en que tengan mejor expendio y ¿quién negará que en la medida que los navieros vayan encontrando un flete seguro para sus buques los irán aumentando en proporción de las necesidades de la producción y de las demandas para el consumo de los frutos o mercaderías extranjeras?

La protección más eficaz que reclama la marina mercante es la seguridad de no verse privada de los fletes que se presentan en sus puertos e igual seguridad de que sólo tendrá por rival en el puerto extranjero a que se dirija el buque nacional del mismo puerto cuando se trate de retornar a Chile.

Habiendo tenido necesidad de hablar sobre las convenciones o tratados comerciales en que han entrado las otras repúblicas americanas y el Imperio del Brasil con las naciones europeas y los Estados Unidos se puede decir pero ya esas naciones no podrán variar de marcha imponiendo derechos diferenciales a los efectos que se introduzcan en sus puertos si no son efectos legítimos del país cuyo pabellón tremola el buque. A esto contestaré que no hay ataque ninguno al artículo del tratado que trata de la igualdad de pabellón como la nación más favorecida. Se trata de una ley económica nacional que abraza a todo el comercio extranjero y en armonía con la práctica y las leyes comerciales que rigen en los puertos de las naciones europeas. Así es que Chile puede, sin negociar con los Estados Unidos y sin alterar en lo menor el artículo 3º del Tratado, promulgar una ley general de aumento de derechos en los productos y mercaderías extranjeras que se introduzcan en Chile por otros buques que los de la misma nación que los produce o en buque chileno.

Otro argumento se presenta, que no carece de fuerza a primera vista, y es el siguiente: si es cierto que el sistema actual de Chile es perjudicial a la marina mercante nacional y ventajoso a los buques neutros; ¿cómo es que la Inglaterra, la Francia y las demás potencias marítimas quieren que lo cambiemos y que convengamos en la igualdad de pabellón?

Respondo: las naciones marítimas a quienes presentamos como modelo, el Tratado con los Estados Unidos, saben muy bien que nunca le hemos dicho a esa nación delimitar sus importaciones a Chile a los productos de su suelo y que pagaría un derecho diferencial por los que no fuesen suyos. Dicen esas naciones: obtengamos la igualdad de pabellón y de ese modo hay menos peligro y a más gozaremos de ese permiso que se está dando a Estados Unidos de comerciar sin recargo de derechos con los frutos y manufacturas europeas y del continente sudamericano que lleva en sus buques y si llega el caso de que algún buque chileno

arribe a nuestros puertos con un cargamento mixto le diremos que goce de la igualdad de pabellón en los productos chilenos y que los que trae de otras partes no son admitidos al consumo o si lo son será bajo de un fuerte derecho diferencial. Es decir, que si no se establecen en Chile derechos diferenciales, las naciones neutrales ganarán doblemente haciendo el tratado como ellos pretenden, pero si éstos se establecen, como lo creo de rigurosa e imperiosa justicia, la cosa cambiará en su contra.

Si yo no estoy equivocado, si he descrito con claridad la verdadera inteligencia del artículo que pretenden introducir en los tratados o convenciones comerciales, la Inglaterra y demás potencias marítimas europeas, el asunto me parece digno en alto grado de que se tome en consideración por el Gobierno. Asocie a su consejo a los ciudadanos chilenos más esclarecidos y versados en la ciencia económica y en el derecho comercial y marítimo europeo, reúna también a los comerciantes extranjeros de una capacidad conocida, presénteles el nuevo plan o sistema que se trata de introducir para favorecer el desarrollo de la marina mercante nacional, exija que se le presenten por escrito no sólo las observaciones que tengan que hacer al nuevo sistema, sino también las demostraciones matemáticas de su insuficiencia o de los perjuicios que resultarían de su adopción.

En la suposición de que este nuevo sistema se encuentre conveniente paso a hablar a U.S. de las disposiciones que sería preciso tomar para llevarlo a efecto.

La tarifa actual de derechos se mantendría sin aumento ninguno de derechos, y se haría imprimir de nuevo poniendo dos columnas al margen. La primera se encabezaría: *Derechos por buques nacionales* y la segunda: *Derechos por buques extranjeros*. Esta última columna se hallaría recargada de un derecho de un 50 o de un 100% más con particularidad en los artículos o frutos de comercio que se importen del continente sudamericano.

Para que U.S. tome una idea del modo de formar esta tarifa le mando en un cajón que despacho por el Havre la tarifa oficial de Francia del año 1844.\* En la lista alfabética de las mercaderías se encuentra el número del cuadro o estado en que la mercadería figura para la imposición del derecho así es que buscando en la letra C, "cuivre", se va a buscar a la página 160 lo que dice sobre este metal cuyo derecho es por buque francés 10 cs. los 100 ks. de los almacenes de depósitos 2 fr., y por buque extranjero 3 fs.

Véase en la misma letra "Coton" y se encuentra en la página 147 que esta mercadería de los países fuera de Europa paga 5 f y 5 por buque francés, 8 fr 25, almacenes de depósito y por buque extranjero 9 f 5 cs.

Se haría una declaración oficial al promulgar dicha tarifa diciendo que los buques extranjeros cuyas naciones tuviesen tratados o convenciones comerciales pagarían el mismo derecho que los buques nacionales chilenos en las mercaderías que introdujesen en derecho y de legítima producción o manufactura del territorio del pabellón del buque y el derecho diferencial sobre las mercaderías que trajesen a su bordo de origen extranjero en su país.

El tratado con la Gran Bretaña podrá concluirse bajo las bases de igualdad de pabellón, y nada importará de los que ya hay concluidos con los Estados Unidos, México y Nueva Granada en los cuales se dice que serán tratados sus buques como la nación más favorecida, porque como lo he dicho anteriormente esta medida es puramente económica y de uso general en el comercio marítimo del mundo.

---

\* En el Archivo Nacional, Vol 52 y otros revisados no se encuentra la aludida "tarifa oficial".

Para que este sistema produzca un rápido efecto sería conveniente mandar agentes comerciales de Chile a todos los gobiernos del continente americano para describirles las ventajas del nuevo sistema y hacerles entender que el modo más eficaz que hay de proteger sus respectivas marinas mercantes nacionales es de ponerlo en planta por su parte.

Por ahora lo más urgente sería el Perú, Nueva Granada, México y el Brasil.

Como la Marina no puede improvisarse en un día, hay que prestar una particular atención a favorecer la construcción nacional y creo que el Gobierno no haría mal de contratar en Europa 5 ingenieros de construcción naval a sueldo del Estado y destinarlos a los puertos de Valparaíso, Constitución, Concepción, Chiloé y Valdivia para que dirigiesen gratuitamente la construcción de buques mercantes en los astilleros que allí se formasen.

Concedería absoluta libertad de derechos sobre todos los artículos extranjeros que se necesitan para la construcción de un buque, como ser maderas, fierro, clavazón de cobre y de fierro, planchas de cobre, alquitrán brea, género para las velas, etc., menos la jarcia cuya fabricación nacional protegería poniendo un fortísimo derecho sobre la extranjera, liberaría de todo derecho en el cabotaje a los buques de construcción chilena.

Formaría en Valparaíso o Talcahuano un camino de fierro naval para carenar los buques, fundaría allí una escuela náutica para formar oficiales y pilotos y otra práctica para enseñar marineros y pajes.

Protegería con liberalidad en Chiloé la pesca en lanchas cubiertas, haciendo ir de Europa 4 familias de pescadores a quienes daría el Gobierno lanchas hechas en Chiloé bajo el modelo de las de Europa y a más las herramientas y utensilios necesarios de pesca.

El cobre en barra es muy barato en Chile y sin embargo, las planchas de cobre y todos los demás artículos que se emplean de este metal en la construcción de buques se saca del extranjero. Sería por descontado muy conveniente que se estableciese en Chile una<sup>\*</sup> para fundir y laminar el cobre, pero como un establecimiento de esta especie es muy costoso no sólo por las máquinas y cilindros que es preciso emplear, sino también por los edificios que es preciso construir, creo que toca al Gobierno promover y proteger liberalmente una empresa que en pocos años no sólo produciría lo necesario para el consumo de la marina nacional sino que también exportaría sus sobrantes.

Podría ofrecer el Gobierno un premio de 15 a 20.000 pesos a la primera fábrica de cobres laminados que se estableciese en alguno de los departamentos de la República, y cuando los empresarios acreditasen legalmente haber laminado una cantidad de 200 qq de cobre cuya calidad no fuese inferior a la 2ª calidad de las planchas de cobre que se llevan de Francia o Inglaterra. Debería también acreditar el empresario, que su establecimiento estaba provisto de los utensilios y máquinas suficientes para elaborar de 3 ó 4.000 qq de cobre al año.

Como nuestra construcción de buques sería muy limitada en los primeros años, no creo suficiente la gratificación anterior y me parece que podría ofrecer el Gobierno pagar al fabricante en calidad de premio por todas las planchas y demás artículos de cobre de su fábrica que se consumiesen en la marina nacional y demás usos domésticos el importe de los derechos que habría obtenido el Fisco sobre igual número de mercaderías introducidas del extranjero, tomando las medidas de precaución para evitar el dolo. Esta gracia duraría sólo por 5 años.

Una vez establecida la fábrica se prohibiría absolutamente la importación del cobre extranjero laminado.

\* Usina o fábrica.

Conozco la gran dificultad que encontraría el Gobierno en las Cámaras para hacer adoptar esta ley, pero si se compara la importancia de sus resultados con los gastos que haría la nación, se encontrará que en los establecimientos de urgente necesidad y conveniencia nacional las rentas del Estado deben concurrir a su fomento como si se tratase de un puente, de un camino, de una prisión o de un colegio.

Véase lo que cuesta el cobre en Chile y lo que cuesta en Europa este mismo metal; hay más de un tercio de diferencia de aumento en el valor aquí. Calcúlese lo que cuesta el transporte y demás gastos para devolverlo a Chile laminado y se verá el inmenso precio que pagan los consumidores por estos artículos.

También se laminaría el plomo y el zinc (si es que tenemos este último metal en Chile) y se puede pronosticar sin exageración que diez años después de establecida la primera fundición de cobre laminado ni un solo quintal de este artículo se exportaría de Europa para el Pacífico, pudiendo suceder, tal vez que lo llevasen nuestros buques hasta los Estados Unidos.

La protección que reclamo para los cobres laminados, la reclamo igualmente para las fábricas de jarcia ya establecidas en el país, ofrezca el Gobierno un premio por el espacio de 5 años a los empresarios por cada quintal de jarcia que trabajen y que se reconozca después de un examen de peritos tomados en parte de los buques de guerra extranjeros como jarcia al menos de la 2ª calidad que emplean dichos buques de guerra, contando el número de hilos de una veta de igual espesor, observando la perfección del hilado y sometiénole a la prueba de fuerza de ordenanza, según los reglamentos de la Marina.

Los detalles concernientes a este examen se encuentran en alguno de los libros que componen el archivo de la fragata Chile o en el Anuario de la Marina Francesa que mandé últimamente al señor Ministro de la Guerra.

Protegiendo la fabricación de la jarcia debe atenderse también a la fabricación de tela para velas, ofreciendo un premio en favor de la primera fábrica que se establezca. Esta protección en favor de las fábricas de jarcia y de velas redundará indirectamente en beneficio de la agricultura, aumentando la producción del cáñamo y perfeccionando su beneficio en rama hasta que su calidad se encuentre aparente para hacer concurrencia en los mercados de Europa al cáñamo de Riga en Rusia que es el más estimado.

Los puertos marítimos de la República se hallan actualmente desprovistos de aparatos navales de primera necesidad para carenar y arbolar los buques que lo necesitan no se encuentran en los arsenales aquellos útiles que sirven para auxiliar un buque que se encuentra en peligro; no hay lanchones, amarras ni anclas, de modo que en un temporal recio, si las amarras que tiene el buque le fallan perece indefectiblemente; no se hace construcción de ninguna especie para abrigo de los puertos, no se construyen muelles y tajamares a donde son de urgencia y lo que es aún más, faltan en los puertos principales de la República hasta los almacenes suficientes para el depósito de las mercaderías.

A mi juicio, para remediar en parte estos males, es preciso atender a crear recursos que se apliquen exclusivamente en los puertos a las fábricas más urgentes y a proveer los arsenales de lanchas, amarras, etc.

En los puertos de Francia, hay un derecho municipal que se carga sobre cada bulto que se desembarca y ese producto sirve para subvenir a los gastos de la limpia de los puertos y construcción de diques a la orilla del mar.

En Calais y en Bolonia las mujeres descargan los equipajes de los pasajeros, la Municipalidad paga un franco diario a cada una de esas mujeres que están matriculadas, sean 365 f. por año y hace pagar por cada bachel (sic) de un tamaño regular un franco por cada uno, franco y medio por los bultos grandes y medio franco por cada saco de viaje y por cada cartón de sombrero o bulto pequeño, ninguno puede hacer transportar por su criado o sirviente esas especies, y el importe total lo recibe un empleado de la Municipalidad a quien lo entregan las mujeres. Hay penas gravísimas contra estas mujeres cargadoras si se descubre que han ocultado algo de lo que el pasajero les haya pagado aunque sea por gratificación.

Este impuesto municipal sería de muy poca importancia si se estableciese en Chile a la excepción del puerto de Valparaíso donde produciría mucho, pero se me ocurre proponer a usted un nuevo impuesto, siguiendo en esto el ejemplo de la Francia establecido desde el 6 prairial año VII y por la ley de 28 de abril de 1818 bajo el nombre de "Du decime additionnel"; este derecho se paga sobre el valor de los derechos adeudados tanto por los buques nacionales como extranjeros, es decir que si los derechos ascienden a f. 5.000 se carga un 10%, sean 500 f. así es que en Chile suponiendo que los derechos de aduana asciendan por año en toda la República a 2.000.000 de pesos, el 10% du *Decime Additionnel* produciría 200.000 pesos anuales que deberían emplearse exclusivamente a las construcciones de diques, muelles, arsenales, astilleros, etc.

Recomiendo a usted, la lectura de las primeras páginas de la tarifa de Francia bajo el título de observaciones preliminares, y allí encontrará tal vez muchas noticias que merezcan su particular atención.

Habiendo hablado por incidencia de la falta que se nota en los puertos de un número suficiente de almacenes de aduana, recuerdo haber leído en una de las memorias del señor Ministro de Hacienda, que siendo insuficientes los de Valparaíso se pagaba anualmente a los particulares una suma de cerca de 60.000 pesos por arriendo de dichos almacenes.\*

Sesenta mil pesos anuales representan un capital de 600.000 al 10% interés común en el país. Creo también haber leído en una de las memorias que se necesitarían 300.000 pesos para construir un número suficiente de almacenes y si la administración hubiese gastado \$ 300.000 en los almacenes, ese dinero habría redituado al fisco 20% ó \$ 60.000 por año.

Si acaso no hay dinero en arcas, podría tomar el Gobierno el dinero al interés de un 10% con los productos de los almacenes pagaría ese interés y aplicando anualmente a la amortización el sobrante, antes de 8 años, habría pagado el empréstito y tendrá una propiedad que representaría un valor de seiscientos mil pesos.

La centralización de los almacenes de aduana redundaría en beneficio del comercio, se evitarían muchas ocasiones de fraude, el despacho sería más fácil y activo, y habría una inmensa disminución de empleados.

La Marina está ligada de tal modo a la agricultura y la industria del país que no puede existir la una sin la otra cuanto más voluminosos son los frutos del suelo, mas se requiere que

\* Alude a las Memorias de Hacienda de don Manuel Rengifo Cárdenas, Ministro en dos ocasiones: desde el 1 de julio de 1830 al 6 de noviembre de 1835 y desde el 18 de septiembre de 1841 al 16 de marzo de 1845. Las Memorias más significativas para Rosales fueron las de 1834 y 1835. Especialmente la de 1835 que se refiere al Régimen de Aduanas y en particular a Valparaíso y sus almacenes. La Ley sobre Almacenes de Depósito data del 23 de julio de 1832 y el Reglamento, estrechamente vinculado al interés de Rosales, fue redactado por Rengifo y data del 26 de abril de 1833.

éstos lleguen a los puertos con más prontitud y menos gastos; y ¿cómo se podrá obtener esto en Chile, en el estado actual de nuestros caminos, no digo de los vecinales, sino de los caminos reales que unen a las provincias entre sí, y que comunican con los puertos habilitados de la República? No hay sacrificio que no deba hacerse para mejorar dichos caminos, si las empresas particulares no se encargan de hacerlos, es preciso recurrir a empréstitos, a la creación de nuevos impuestos, en suma es preciso reconocer todas las dificultades, y aun apelar al ejército de línea para que los soldados trabajen los caminos pagando un sobresueldo al soldado, como se practica en Suecia, en Prusia y en muchos otros puertos de Alemania.

Ya es tiempo, señor Ministro de que yo concluya esta larga exposición. Conozco que he tocado en ella varios puntos que no son de resorte del Ministerio de su cargo, pero la administración es un cuerpo moral: el Consejo de Ministros está llamado a tomar conocimiento de todo cuanto convenga al bien y a la prosperidad del país.

No desconozco tampoco que se encontrará como de muy difícil ejecución una gran parte de las reformas o proyectos que propongo, pero sí me asiste la firme convicción que nada es imposible. Hay necesidades de reformas y mejoras de tal naturaleza en la nación que no admiten demora y es preciso emprenderlas simultáneamente, de otro modo se retardan por años y tal vez por siglos los resultados que se desean obtener; querer que las rentas nacionales del año sea la regla para lo que se ha de hacer el año siguiente no me parece un buen principio económico. Si un camino, si un puente es urgente, no se puede esperar para empezar su construcción hasta que el sobrante de las rentas sea tal que con ellas pueda construirse. Si los peajes pueden pagar una parte del interés del dinero que se emplee en su construcción es preciso levantar empréstitos si se puede en el mismo país para hacerlo. Lo mismo digo de aquellas otras cosas cuyo establecimiento o protección redunde en bien de la comunidad; aunque de pronto el fisco no perciba beneficio ninguno directo, el aumento de la riqueza nacional representada por la agricultura y el comercio, hará entrar indirectamente a las arcas nacionales copiosos frutos que compensen con usura los sacrificios del momento.

Con la más alta consideración me repito de U.S. su humilde y obediente servidor.

Q.B.S.M.\*

FRANCISCO XAVIER ROSALES

Señor Ministro de Relaciones Exteriores.\*\*

\*Que Besa Sus Manos.

\*\*Desde el 10 de abril de 1845 el Ministro del Interior y Relaciones Exteriores era don Manuel Montt Torres. El 18 de septiembre de 1846 lo reemplazó don Manuel Camilo Vial.