



CRHIAM
CENTRO DE RECURSOS HÍDRICOS PARA LA AGRICULTURA Y LA MINERÍA
ANID/FONDAP/1523A0001



Universidad de Concepción



SERIE COMUNICACIONAL CRHIAM



LA AVANZADA IMPERIAL INGLESA EN LOS PRELUDIOS DE LA MINERÍA DEL CARBÓN CHILENO, 1820-1840

Armando Cartes Montory

SERIE COMUNICACIONAL CRHIAM

Versión impresa ISSN 0718-6460

Versión en línea ISSN 0719-3009

Directora:

Gladys Vidal Sáez

Comité editorial:

Sujey Hormazábal Méndez

María Belén Bascur Ruiz

Serie:

La avanzada imperial inglesa en los preludios de la minería del carbón chileno, 1820-1840.

Armando Cartes Montory.

Diciembre 2024.

Agradecimientos:

Centro de Recursos Hídricos para la Agricultura y la Minería (CRHIAM)

ANID/FONDAP/1523A0001

Victoria 1295, Barrio Universitario,

Concepción, Chile

Teléfono +56-41-2661570

www.crhiam.cl

Este documento debe citarse como:

Cartes, A. 2024. La avanzada imperial inglesa en los preludios de la minería del carbón chileno, 1820-1840. Serie Comunicacional CRHIAM, Centro de Recursos Hídricos para la Agricultura y la Minería (ANID/FONDAP/1523A0001).

ISSN 0718-6460 (versión impresa), ISSN 0719-3009 (versión online), No. 83, 53pp.

Disponible en: <https://www.crhiam.cl/publicaciones/series-comunicacionales/>



Universidad de Concepción



SERIE COMUNICACIONAL CRHIAM



LA AVANZADA IMPERIAL INGLESA EN LOS PRELUDIOS DE LA MINERÍA DEL CARBÓN CHILENO, 1820-1840

Armando Cartes Montory

SERIE COMUNICACIONAL CRHIAM

PRESENTACIÓN

El Centro de Recursos Hídricos para la Agricultura y la Minería -Centro Fondap CRHIAM- está trabajando en el tema de "Seguridad Hídrica", entendida como la "capacidad de una población para resguardar el acceso sostenible a cantidades adecuadas de agua de calidad aceptable para el sustento, bienestar y desarrollo socioeconómico sostenibles; para asegurar la protección contra la contaminación transmitida por el agua y los desastres relacionados con ella, y para preservar los ecosistemas, en un clima de paz y estabilidad política" (ONU-Agua, 2013).

La "Serie Comunicacional CRHIAM" tiene como objetivo potenciar temas desde una mirada interdisciplinaria, con la finalidad de difundirlos a los tomadores de decisiones públicos, privados y a la comunidad general. Estos textos surgen como un espacio de colaboración colectiva entre diversos investigadores ligados al CRHIAM como un medio para informar y transmitir las evidencias de la investigación relacionada a la gestión del recurso hídrico.

Con palabras sencillas, esta serie busca ser un relato entendible por todos y todas, en el que se exponen los estudios, conocimiento y experiencias más recientes para aportar a la seguridad hídrica de los ecosistemas, comunidades y sectores productivos. Agradecemos el esfuerzo realizado por nuestras y nuestros investigadores, quienes han trabajado de forma mancomunada y han puesto al servicio de la comunidad sus investigaciones para aportar de forma activa en la búsqueda de soluciones para contribuir a la generación de una política hídrica acorde a las necesidades del país.

Dra. Gladys Vidal
Directora de CRHIAM

DATOS DEL INVESTIGADOR



Dr. Armando Cartes Montory

Abogado.

Doctor en Historia,

Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.

Profesor Titular

Universidad de Concepción.



RESUMEN

El carbón de piedra era conocido desde tiempos coloniales, pero su explotación industrial solo se inicia hacia 1840, asociada a la navegación a vapor. Con todo, ya desde principios del siglo viajeros ingleses y cónsules de esa nación reportaban sobre la existencia del mineral, su calidad y posibles usos, anticipando su explotación comercial.

Estos informes denotaban una mentalidad capitalista, propia de la nación que dominó la industria y el comercio en el siglo XIX. Anticipaban, además, una avanzada imperial, que se traduciría, pasados pocos años, en la participación de ciudadanos británicos en la actividad minera chilena, en especial del cobre y el carbón, así como en el intenso comercio de carbón inglés, para uso de la navegación y las fundiciones situadas en el norte de Chile.



INTRODUCCIÓN

Durante miles de años, el carbón de piedra fue formándose bajo la tierra, en la región costera de Concepción y Arauco. Aunque su existencia era conocida por los pueblos originarios y hay numerosos registros coloniales, su explotación industrial solo se inicia hacia 1840, asociada a la navegación a vapor. Así pues, fue necesario un mercado que justificara su extracción y la tecnología para realizarla. Estas condiciones se relacionan con la presencia inglesa en Chile, que llega de la mano de la Revolución Industrial, iniciada a mediados del siglo precedente.

La incidencia de Inglaterra y sus nacionales, en tiempos de la Independencia y los años siguientes, es muy significativa en el proceso de apertura y modernización económica del país. Su impacto en la actividad carbonífera ha sido estudiada por Leonardo Mazzei, entre otros autores.¹

Su arribo es precedido por la presencia, desde la década de 1820, más algunos testimonios previos, de viajeros ingleses y agentes consulares de esa nación, quienes reportaban sobre la existencia del mineral, su calidad y posibles usos, anticipando su explotación comercial. Estos informes revelan una mentalidad capitalista, propia de la nación que dominó la industria y el comercio en el siglo XIX, dejando atrás el mercantilismo que dominó la economía colonial. Anticipaban, además, una avanzada imperial, que se traduciría, pasados pocos años, en la participación de ciudadanos de esa nación en la actividad minera chilena, en especial del cobre y el carbón, así como en el intenso comercio de carbón inglés, para uso de la navegación y las fundiciones situadas en el norte de Chile.²

¹ Mazzei de Grazia, Leonardo, "Los británicos y el carbón en Chile", *Atenea*, N° 475, Concepción, primer semestre 1997; y, del mismo autor, "Orígenes del establecimiento británico en la región de Concepción y su inserción en la molinería del trigo y en la minería del carbón", *Historia*, V. 28, 1994, 217-239.

² Una mirada panorámica al carbón y su relación con la industria en el siglo XIX, en: Ortega Martínez, Luis, "La industria del carbón en Chile entre 1840 y 1880", *Cuadernos de Humanidades*, N° 1, Universidad de Santiago, Santiago, 1988.

REVOLUCIÓN INDUSTRIAL Y EXPANSIÓN IMPERIAL EN SUDAMÉRICA

La Revolución Industrial, iniciada en Inglaterra hacia mediados del siglo XVIII, fue una gran transformación económica, provocada por los avances en la energía, la industria y el transporte. El vapor, los ferrocarriles, el algodón y la minería del carbón son algunos de sus elementos más emblemáticos. En verdad, fue más que eso. Significó una mutación intensa de las formas de vida en múltiples dimensiones. Tuvo que ver con la liberalización del comercio y las garantías a la propiedad y la seguridad jurídica que aportaba el *Common Law*, que propiciaron un entorno de emprendimiento. La población en Inglaterra se duplicó entre 1800 y 1850; una creciente urbanización trajo nuevas demandas sociales. Aunque generó un gran crecimiento económico, también se le relaciona con graves penurias y malas condiciones de trabajo, que tardaron décadas en superarse. Su significación global no puede minimizarse; la resume el historiador Eric Hobsbawm: "En la vida humana no ha habido ningún cambio tan profundo desde la invención de la agricultura, la metalurgia y las ciudades en el Neolítico, como el advenimiento de la industrialización".³

En esta Revolución, el carbón de piedra tuvo un papel fundamental. Aunque la industria se asocia a los telares y otras maquinarias, todas necesitaban el carbón y el acero de base. El uso doméstico del mineral, para 1842, en Inglaterra, ya ascendía a dos tercios de los 30 millones de toneladas que se producían anualmente. La demanda exigía de excavaciones más profundas, mejoras en el transporte, bombas para el agua y correas, que hicieron necesarias mejoras tecnológicas asociadas a la energía del vapor. Fue la minería, explica Hobsbawm, la que "abrió el camino a la máquina de vapor mucho antes de James Watt, utilizó sus versiones mejoradas para caballetes de cabria a partir de 1790 y sobre todo inventó y desarrolló el ferrocarril." ⁴

³ Hobsbawm, Eric, *Industria e imperio, Historia de Gran Bretaña desde 1750 hasta nuestros días*, Crítica, Barcelona, 2001, 20 y 21.

⁴ Hobsbawm, 63.

El carbón era abundante, una de las pocas materias primas existentes en la isla, de manera que su explotación comprometió a más de cuarenta ciudades en Inglaterra, Escocia y Gales, involucrando a más de un millón de personas.⁵ En Chile, el impacto fue proporcionalmente menor, pero también muy significativo. Hacia 1975, Sutulov, especialista en historia minera, afirmaba que "el carbón ha dado la energía para nuestro desarrollo industrial".⁶

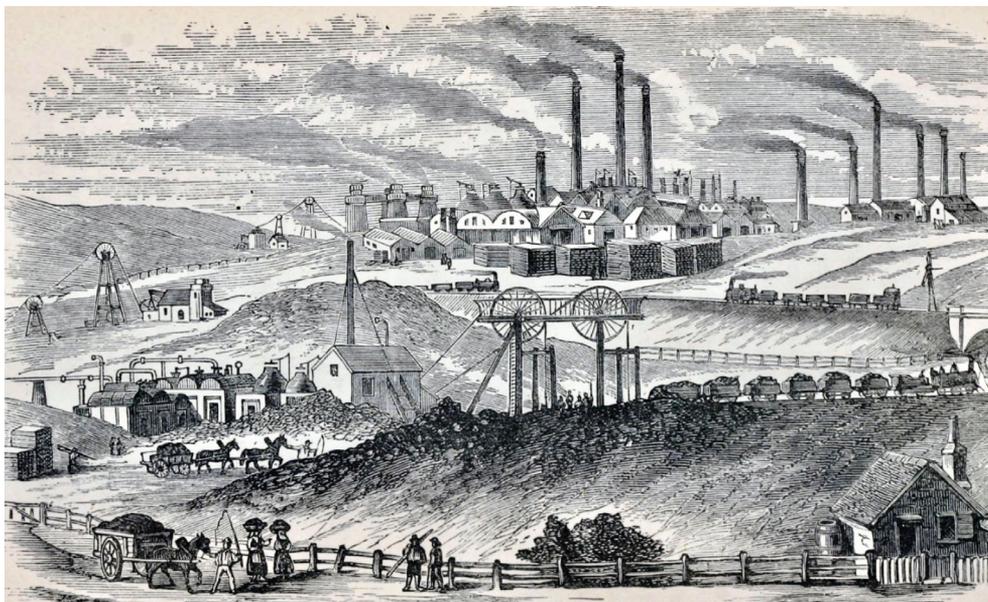


Figura 1.

El carbón fue el combustible principal de la Revolución Industrial iniciada en Inglaterra. Piques de carbón en Black Country, en *Griffith's Guide to the Iron Trade of Great Britain*, 1873.

⁵ Sobre la industria carbonífera británica la bibliografía es muy abundante. Para una visión panorámica, es imprescindible *The history of the British Coal industry*, en 5 volúmenes, aunque solo cubre hasta 1982. El volumen tercero, *Victorian pre-eminence*, escrito por Roy Church con la asistencia de Alan Hall y John Kanefsky (Oxford: Clarendon Press, 1986), cubre los años 1830-1913, que interesan a nuestro trabajo. Véase Minchinton, Walter, "The Rise and Fall of the British Coal Industry: A Review Article." *VSWG: Vierteljahrschrift Für Sozial- Und Wirtschaftsgeschichte*, vol. 77, n° 2, 1990, pp. 212-26.

⁶ Sutulov Alexander, *Minería Chilena (1545-1973)*, Santiago, CIMM, 1976, 9.

La expansión de la producción y la necesidad de materias primas y mercados, llevó a la expansión imperial del Reino Unido, favorecida por su flota mercante y naval, que apoyó la penetración comercial en múltiples rincones del mundo. Esos factores, sumados a la magnitud de sus capitales y la circunstancia de haber iniciado primero la carrera de la industrialización, le aseguraron una posición dominante, que logró mantener por un siglo.⁷

Junto con una creciente exportación de manufacturas y capital, se expresó en la difusión de la lengua inglesa, sus formas constitucionales y su cultura. También de sus ciudadanos: entre 1812 y 1914, más de veinte millones de personas emigraron de las Islas Británicas, casi el 70 por ciento a lugares fuera del Imperio; además, más de la mitad de la inversión y dos tercios de las exportaciones se colocaron fuera de este. De manera que solo se puede concluir que la influencia económica y cultural del Reino Unido alcanzó niveles globales, promoviendo el progreso -con luces y sombras- de múltiples regiones ultramarinas.

Fue el caso de la América del Sur, ampliamente alcanzada por la acción de sus agentes privados, su comercio e incluso de las políticas del gobierno de Londres, más sin ser parte del "imperio formal", en la expresión clásica de Gallagher y Robinson.⁸ Se refieren a una dominación a través de la expansión mercantil y financiera, sin ocupación territorial, pero en colaboración con las élites locales, que consentían en la hegemonía cultural inglesa. Es el camino adoptado en el siglo XIX, aunque con eventuales intervenciones del poder naval y militar del Imperio.

En tiempos coloniales, la presencia inglesa en tierras y aguas consideradas españolas en América del Sur, fue más bien limitada. Se recuerda especialmente la expedición de Francis Drake, que recorrió las costas chilenas, en 1578, siendo herido en la isla Mocha. Le siguieron otros, como el almirante George Anson y corsarios como Thomas Cavendish, quienes asolaban esporádicamente las regiones australes del imperio español. La

⁷ Albion, Robert G., "British Shipping and Latin America, 1806-1914" *The Journal of Economic History*, Volume 11 , Issue 4 , Fall 1951, 362.

⁸ Gallagher, John and Ronald Robinson, "The Imperialism of Free Trade", *The Economic History Review*, New Series, Vol. 6, No. 1 (1953), 6.

relación entre ambos imperios y sus posesiones americanas, en tiempos coloniales, dice John Elliot, está marcada por el carácter pionero de España, que la llevó a cometer mayores errores y el poco beneficio que extraía Inglaterra, si se le comparaba con las riquezas mineras que se extraían en la América hispana.⁹

Si bien hubo ingleses en tiempos coloniales, su presencia fue poco significativa.¹⁰ El Siglo XVIII se conoce como el siglo de las exploraciones y se asocia al nombre de decenas de viajeros, muchos simples aventureros, pero también grandes expediciones propiciadas por los Estados. Entre las principales que recorrieron las costas de Chile, puede mencionarse la malograda del Conde La Perouse, que incluía a doscientos científicos, y la española liderada por Alejandro Malaspina. Ambas estuvieron varios meses en Concepción y levantaron importantes planos e informaciones. Si bien Inglaterra propició grandes expediciones, como la del capitán James Cook, no se acercaron a las costas chilenas, salvo su paso en dos ocasiones por el Cabo de Hornos, en ruta al Pacífico Sur; los intereses ingleses en el continente americano se enfocaron en el actual Canadá y Estados Unidos, regiones de Centroamérica y el Caribe y en la Guyana. Se afirma, no obstante, que sus relatos habrían inspirado a través de Ambrosio O'Higgins, en sus comunicaciones al Ministro de Indias José de Gálvez, la realización de la expedición de Malaspina.¹¹

⁹ Elliot, John H., *Imperios del mundo atlántico, España y Gran Bretaña en América (1492-1830)*, Taurus, Madrid, 2006, 588.

¹⁰ Edmundson, William, *A History of the British Presence in Chile: From Bloody Mary to Charles Darwin and the Decline of British Influence*. Oxford; New York, Palgrave Macmillan US, 2009; "Old Timers", *British and American in Chile by "Quien sabe"* (Carlos Fletcher Hillman), Imprenta Moderna, Santiago, 1900, 11-17.

¹¹ Carta de Ambrosio O'Higgins a José de Gálvez, Concepción, 20 de julio de 1786, en *Revista Chilena de Historia y Geografía*, N° 107, 1946, pp. 387- 401.



Figura 2.

Plano de la bahía de Concepción levantado por la expedición de Jorge Juan y Antonio de Ulloa, en 1744. Se observan, de izquierda a derecha, diversos lugares en que se extrajo carbón: Dichato, Tomé, Lirquén, Penco, El Morro de Talcahuano y varios puntos del mismo puerto.

Es desde 1800 que puede observarse una creciente presencia de viajeros y navegantes. Unos son simples viajeros, pero que dejan interesantes testimonios, alimentando una bibliografía de viajes, que fue muy importante para la formación en Inglaterra de una idea y de las posibilidades de las jóvenes naciones americanas. En muchas ocasiones, dice Escribano, las memorias y narrativas de viajes fueron en sí mismas tratados parciales de geografía, historia y estadística, que proponían dar un conocimiento preciso de los territorios recorridos a través de la inserción de tablas, pasajes históricos y representaciones cartográficas.¹² Otros viajeros siguieron idea-

¹² Escribano Roca, Rodrigo, "The world upside down. Territorialidad, nacionalización e imperio en las visiones británicas de la América española (1824-1850), *Historia* 396, Vol. 11, n° 1, 2021, 180.

les científicos, apoyados en ocasiones por la Royal Navy o el gobierno británico. Un tercer grupo lo conformaban comerciantes o empresarios, que buscaban oportunidades en la minería, las finanzas o los infinitos recursos naturales, que parecían ofrecer las nuevas tierras que se abrían con el colapso del imperio y el monopolio español.

Todos, finalmente, desde el avance de la náutica y la cartografía, con la identificación de nuevas rutas, productos y mercados, contribuían, directa o indirectamente, a la expansión de las potencias europeas. Es la llamada avanzada imperial, que ayudó a formar una "conciencia planetaria" entre los europeos, en la expresión de Mary Louise Pratt.¹³ Sobre la supuesta "objetividad" de los relatos y la literatura de viajes, en todo caso, hay que tomar obvios resguardos.¹⁴

Gran Bretaña no tuvo una presencia militar masiva ni una política clara hacia las independencias americanas, pero en el trasfondo gravita con fuerza la expansión comercial inglesa, en busca de nuevos mercados. La ocupación inglesa de España y el bloqueo impuesto por Napoleón a la isla, además, son considerados causa inmediata de la Independencia.¹⁵

Una excepción a la aproximación no militar a Sudamérica, en las postrimerías de la Colonia, fue la invasión inglesa al Río de la Plata. En junio de 1806, 1.600 soldados británicos de infantería, a las órdenes del Brigadier General William Beresford, desembarcaron en Quilmes y ocuparon Buenos Aires. Finalmente, esa expedición y otra al año siguiente fueron rechazadas por los criollos rioplatenses, después de lo cual Inglaterra desiste de recurrir a la fuerza militar y opta por la influencia económica y política, en alianza con las elites comerciales residentes, en especial sus propios conciudadanos. También se menciona como episodio militar, aunque no de manera abierta, la participación inglesa en el llamado Plan Maitland. Consistía en la

¹³ Pratt, Mary Louise, *Imperial Eyes. Travel writing and transculturation*, Routledge, Gran Bretaña, 1992, 15-37.

¹⁴ Cartes Montory, Armando, *Viajeros en tierras mapuches*, Editorial Al Aire Libro, Tomé, 2013, 43-47.

¹⁵ El Emperador, por su parte, fue también muy influyente en la política inglesa. *Bonaparte and the British print and propaganda in the age of Napoleon*, The British Museum, United Kingdom, 2015.

invasión de Chile a través de la Cordillera y la continuación de la guerra por mar hacia Lima. Una estrategia muy similar a la que siguieron San Martín y O'Higgins, con el Ejército de los Andes y la Escuadra Libertadora.¹⁶

Aunque sin apoyo oficial, recordemos que en junio de 1818 llegaba a Chile el marino inglés Thomas Cochrane, quien venía a hacerse cargo de la nascente Armada Chilena en el Pacífico, acompañado de oficiales y marinería inglesa.¹⁷ Sus acciones fueron muy importantes para el esfuerzo bélico, así como para la consolidación de la vocación marítima y naval de Chile. Fue un gran promotor de la navegación a vapor.

Bernardo O'Higgins, durante toda su vida pública, se mostró muy cercano a Inglaterra, país en el que vivió y se educó durante sus años adolescentes.¹⁸ Un viajero inglés, que lo trató cercanamente, lo caracteriza de esta forma: "Creo realmente que el Director es (...) un inglés de corazón."¹⁹ Esa impronta se observa en muchas dimensiones de su vida pública y privada, como la organización y el mando asignado a la Primera Escuadra o el progresismo con que promueve la navegación de los ríos y el dominio del mar. En plena guerra de Independencia, hizo esfuerzos para obtener el reconocimiento de la gran nación marítima, ya sea escribiendo al rey desde su campamento en Talcahuano, enviando diplomáticos, como Antonio José de Irisarri o promoviendo con entusiasmo la inmigración irlandesa, para lo cual llegó a ofrecer su propia hacienda de Las Canteras.²⁰ Esa actitud puede deberse a una marcada "anglofilia", pero también, como apunta Andrés Baeza, consi-

¹⁶ Terragno, Rodolfo H., *Maitland y San Martín*, Universidad Nacional de Quilmes Ediciones, tercera edición, Buenos Aires, 2001.

¹⁷ Cochrane, Thomas. *Narrative of services in the liberation of Chili, Peru, and Brazil, from Spanish and Portuguese Domination*. Vol. I. London, Ridgeway, 1859.

¹⁸ Arancibia Clavel, Roberto, *Tras la huella de Bernardo Riquelme en Inglaterra 1795-1799*, Instituto Geográfico Militar, Santiago, 1995.

¹⁹ Joseph Andrews, *Journey from Buenos Aires, through the provinces of Cordoba, Tucuman and Salta, to Potosi, thence by the desserts of Corunja to Arica and subsequently to Santiago, Chile... in the years 1825-26*, London, 1827, v. II, p. 256.

²⁰ Carta de Bernardo O'Higgins a John Doyle, Hacienda de Montalbán, Perú, 1° de septiembre de 1838. En esta comunicación ofrece la hacienda Las Canteras para un gran proyecto de colonización con irlandeses, siguiendo el ejemplo de su padre. Estellé Méndez, P., "Epistolario de don Bernardo O'Higgins con autoridades y correspondientes ingleses, 1817- 1831", *Historia*, 11(1), 1972, 443-450.

derando el contexto geopolítico y la creciente expansión al Pacífico Sur de Estados Unidos, la opción de buscar un reconocimiento británico buscaba aminorar dicha amenaza y contar con un aliado poderoso.²¹



Figura 3.

Bernardo O'Higgins fue muy cercano, por origen, formación y visión política, a Gran Bretaña. La acuarela de Alphonse Giast "Director Supremo de Chile (1825)", muestra al director supremo visitando la fragata *O'Higgins*, en Valparaíso, probablemente hacia 1822.

²¹ Baeza Ruz, Andrés, "Imperio, Estado y Nación en las relaciones entre chilenos y británicos durante el proceso de independencia hispanoamericano, 1806-1831", *Revista de Historia y Geografía*. Vol. 36, 2017, 82.

Lo cierto es que, mientras el gobierno dudaba, los industriales y comerciantes ingleses no esperaron más y llegaron numerosos al país, a partir de 1817, a la minería del norte y a Valparaíso. En mil estimaba su número Hugh Salvin, hacia 1824²², cifra que John Miers, testigo presencial, considera exagerada y reduce a 400, en la ciudad de Valparaíso, "la gran mayoría marineros y personas de las más bajas esferas de la vida."²³ La viajera María Graham, no obstante, encuentra sastres, zapateros y taberneros ingleses en el puerto, con tal abundancia, que se creería uno, dice, "en un puerto costero de Inglaterra".²⁴

Los comerciantes ingleses encontraban un público sediento de las novedades europeas, al punto que un comentarista, reseñando el libro de Hall, se atreve a mencionar que el consumo influyó en las ansias por la independencia y la libertad de comercio. "Nada parece haber producido mayor efecto entre el pueblo partidario de la revolución que la repentina introducción de los productos de Europa y el libre uso de todos aquellos artículos manufacturados que, bajo el antiguo gobierno, eran de contrabando o se obtenían sólo mediante el pago de inmensos derechos. Tampoco es, después de todo, una muy mala razón para desear y admirar un cambio de gobierno, que las ollas, las sartenes, el pan, el queso, el algodón y los artículos de lana caigan al cien por cien bajo la nueva dinastía. Uno de los grandes objetivos de toda política civil, concluye con ironía, es que los hombres puedan cenar y desayunar cómodamente y a bajo precio, y conseguir té, vino y azúcar en condiciones razonables."²⁵

Los tempranos pasos ingleses en la minería, no obstante, son relativamente infructuosos. A mediados de la década de 1820, las empresas mercantiles de la City de Londres experimentaron un *crack*, como consecuencia del estallido de la burbuja que habían generado sus inversiones en la

²² *Journal Written on Board of His Majesty's Ship Cambridge, from Jan. 1824 to May 1827*, by H. S., Edward Walker, Newcastle, 1829, 22.

²³ Miers, John, *Travels in Chile and La Plata*, Baldwin, Cradock and Joy, Londres, 1826, vol. I, 446.

²⁴ Graham, Mary, *Journal of a Residence in Chile, during the year 1822*, Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown, and Green, 1824, 131.

²⁵ *The Edinburgh Review*, marzo 24- julio 24, XL, London, 1824, 37.

América española. Tuvo causas económicas, pero también políticas, por la inestabilidad de las repúblicas americanas. Se tradujo en una baja de las expectativas en torno a las posibilidades de explotación, comercio, crecimiento demográfico y consumo manufacturero que aquellas podrían ofrecer.²⁶

Las primeras compañías extranjeras que se establecen en Chile, comenta Sutulov, son la Anglo-Chilean, Chilean Mining Association y la Chilean and Peruvian Mining Association, que en conjunto invierten unos 3,5 millones de libras esterlinas, una enorme suma en términos actuales. Fueron también "las primeras que trajeron a los ingenieros especialistas en minas y metalurgia y a los hombres de negocios." Se asocian a apellidos como los "Edwards, los Chadwick, los Meads, los Camerons y muchos más."²⁷

Avanzando la década de 1820, la independencia de los países americanos parece ya inevitable. Se abren los puertos y los mercados. Comienzan a recogerse testimonios que son muy importantes, en tiempos en que el gobierno inglés trata de definir una política hacia los revolucionarios. Las voces de viajeros, cónsules y comerciantes, en efecto, configuran una imagen de América en el público y el gobierno inglés, que influirá mucho en la participación del imperio y sus nacionales en la conformación del Estado y la economía de la joven nación chilena.

²⁶ Escribano, 180.

²⁷ Sutulov Alexander, *Minería Chilena (1545-1973)*, Santiago, CIMM, 1976, 63 y 64.



Figura 4.

El comercio inglés operó ampliamente desde Valparaiso, invirtiendo en la minería, el comercio y las finanzas. "La Aduana de Valparaiso desde el muelle en 1836", por Theodore Fisquet.

Revisaremos estos tempranos testimonios, con relación a la minería del carbón de piedra, durante las primeras décadas republicanas. El objetivo es ponderar su influencia, en los orígenes de una industria fundamental para el país, en su inserción creciente en la economía global y en su impacto regional, dimensión desde la cual abordamos este trabajo.

LA AVANZADA INGLESA: COMERCIANTES, CÓNSULES Y NAVEGANTES

La Revolución Industrial inglesa, por tratarse de un proceso con múltiples dimensiones, resulta difícil de datar a una fecha determinada, pero puede estimarse que se inicia a mediados del siglo XVIII y que cubre varias etapas. Para 1810, cuando se inicia el ciclo de las independencias americanas, se hallaba en pleno desarrollo. Hasta ese año, no obstante, la presencia o influencia inglesa en Sudamérica había sido muy limitada, atendido el carácter cerrado del Imperio Español, las distancias y la condición de adversario -o francamente enemigo- que tuvieron ambas potencias durante los años previos a la Emancipación.

Estas circunstancias, sumadas a otros factores culturales, explican el desconocimiento y las diferencias de diversa índole entre la esfera sudamericana y el mundo británico. Mientras los dominios hispanos en América vivían las postrimerías de la sociedad colonial, con una economía agrícola y mercantilista, el Reino Unido crecía de la mano de las nuevas tecnologías y se expandía globalmente, en una lógica capitalista de comercio e inversión. Cónsules, casas comerciales, navegantes y viajeros, entre muchos agentes públicos y privados, aportaban inteligencia geográfica, comercial o científica, apoyando el despliegue del imperio por diversas regiones del mundo. La industria carbonífera, en particular, que aseguraba la energía del vapor, estaba asociada a uno de los pocos recursos naturales abundantes en las islas británicas y era parte esencial de la avanzada imperial.

Ilustra lo que venimos diciendo un texto de David Barry, que acompañó a la edición que hizo en Londres, en 1826, de las *Noticias secretas de América*, un informe muy crítico de la administración hispana en Perú y Quito dirigido al rey Fernando VI, ochenta años antes, por los navegantes españoles Jorge Juan y Antonio de Ulloa.²⁸ Barry plantea e intenta probar que la acumulación de oro y plata no asegura la riqueza de una nación, esta solo podría lograrse con el movimiento del capital y la industria. El carbón es la prueba que ofrece.

²⁸ Barry David, *Noticias secretas de América: sobre el estado naval, militar, y político de los reynos del Perú y provincias de Quito, costas de Nueva Granada y Chile ... / escritos fielmente según las instrucciones del Excelentísimo Señor Márquez de la Ensenada y presentadas en informe secreto a el Señor Fernando VI por Jorge Juan y Antonio de Ulloa; sacada a la luz por David Barry*. Londres: En la Impr. de R. Taylor, 1826.

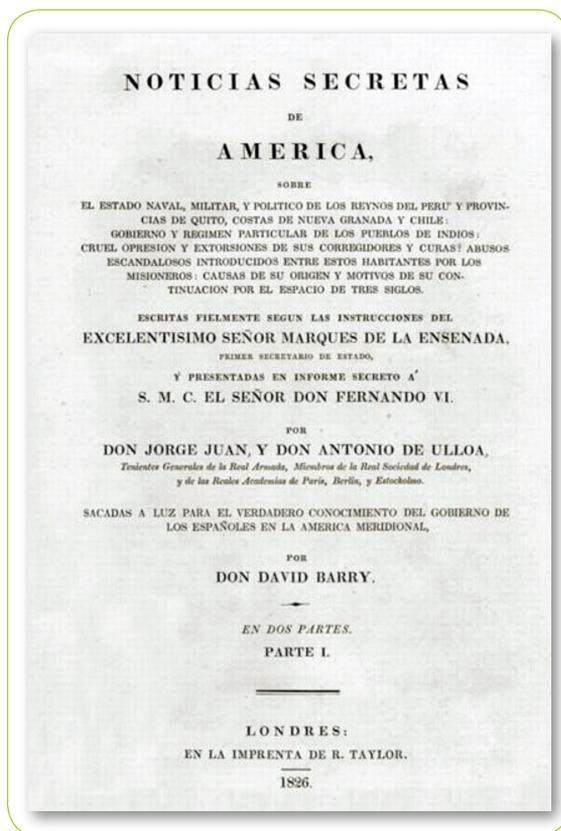


Figura 5.

La obra *Noticias Secretas de América*, de Jorge Juan y Antonio de Ulloa, publicada en Londres, en 1763, junto con criticar la administración colonial española, promueve una aproximación capitalista a la economía y la minería del carbón, que supere al mercantilismo, basado, sobre todo, en el comercio de metales preciosos.

En la "Nota del Editor", contenida en la Parte II de la obra referida, resume sus ideas en dos proposiciones: "I. El carbón de piedra extraído anualmente de las minas de Inglaterra, vale más a la boca de los pozos que todo el oro y plata que se extraía anualmente de todas las minas del nuevo Continente a principios del siglo presente, tiempo de su mayor prosperidad. II. El carbón de piedra de Inglaterra, después de sacado de los pozos, da ocupación a un número de brazos cuyo producto excede el valor de todos los metales preciosos extraídos de la América entera."²⁹ Seguidamente, expone con detalle las operaciones mineras en cada nación, para intentar demostrar que la riqueza del metal no depende de su valor intrínseco, sino de su capacidad de activar el comercio, la industria y dar ejercicio a más brazos, es decir, generar trabajo.

²⁹ Barry David, *Noticias secretas de América...*, parte II, 607.

Concluía señalando que en América, cuando haya una población considerable, que asegure el trabajo y el consumo y capitalistas interesados en promover el rubro minero, resultará todo "en una grande utilidad para todas las clases del pueblo y particularmente al Estado".³⁰ Una profecía generosa que cierra, sin embargo, en términos muy negativos: "en las circunstancias actuales de la América Española y Portuguesa, han de pasar siglos antes de que esto se verifique." En este punto Barry se equivocaba, pues la transformación que llevaría a la explotación masiva del carbón de piedra ya se encontraba en marcha.

Su mirada, en todo caso, sobre el potencial del mineral, era compartida por los ingleses que visitaron Chile en esa década y la siguiente. Es el caso de William Bollaert (1807-1876), químico, escritor y aventurero, quien desarrolló prospecciones mineras en Chile y Perú, en las décadas de 1820 y 1850. Recorrió Tarapacá y, de regreso en Londres, se asoció a la Royal Geographical Society. Volvió a Chile en 1853, donde tuvo ocasión de recorrer la provincia de Arauco y visitar las minas de Lota.³¹ Publicó un trabajo sobre el carbón de la bahía de Concepción, que visitó en 1828, que no hemos podido ver.³² Su trabajo más útil, para el tema que nos ocupa, apareció en las páginas del *Journal* de la Sociedad mencionada, en 1855³³ y, el año precedente, en los *Anales de la Universidad de Chile*.³⁴ impactando

³⁰ Idem, 610. El libro, según dijimos, fue publicado en 1826. Barry había pasado algunos años de su juventud en España y luego en la actual Venezuela, Argentina, Chile y Perú. Pedro Pablo Figueroa, en una monografía muy citada sobre los inicios de la industria del carbón, dice que David Barry visitó Chile en 1818 y publicó en Londres, en 1821, una obra en que señalaba, según Figueroa, que "el carbón de piedra de Chile era de excelente calidad, prediciendo su prosperidad futura", pero ese libro no lo hemos podido ver (Pedro Pablo Figueroa, *Historia de la fundación de la industria del carbón de piedra en Chile: Don Jorge Rojas Miranda*, Santiago, Imprenta del Comercio, 1897, 13).

³¹ L. Kinsley, 'Bollaert, William (1807-1876)', *The Hispanic-Anglosphere: transnational networks, global communities (late 18th to early 20th centuries)*, project funded by the AHRC and the University of Winchester in partnership with the National Trust, <https://hispanic-anglosphere.com/bollaert-william-1807-1876>; revisado Agosto 2024).

³² "Survey of the Island of Quiriquina in the Bay of Concepcion, in search of coal. In conjunction with Geo. Smith (of Iquique, Peru), his old friend and companion", impresión privada, Londres, 1828.

³³ Bollaert, William, "Observations on the Coal Formations in Chile", *Journal of the Royal Geographical Society*, XXV (1855).

³⁴ William Bollaert, "Observaciones sobre el carbón de piedra en Chile y Sudamérica", *Anales de la Universidad de Chile*, tomo XI, Santiago, 1854.

al mundo científico y minero, sobre las posibilidades de la industria del carbón en el sur chileno. Ambas publicaciones fueron muy influyentes en su tiempo.³⁵



Figura 6.

La Royal Geographical Society, fundada en 1830, promueve desde entonces el estudio y los trabajos de campo, que han favorecido el conocimiento y, en su época, la avanzada económica inglesa en el mundo. El autor en la sede de la Sociedad, situada en Londres.

Bollaert señala que, hallándose en Perú, en 1825-27, vio el carbón de Talcahuano utilizado en la fragua; "era muy ligero, desmenuzable, sulfuroso, pero ligeramente bituminoso, y tan inferior que lo desecharon. Era más ligrita que carbón y había poca esperanza de que un elemento útil pudiera extraerse de los mantos carboníferos de Talcahuano o su vecindad."³⁶ En 1828, con ocasión de un reconocimiento de la isla Quiriquina, en la bahía de Concepción, halló materias carbonáceas, que no le parecieron de gran calidad. De ahí que la búsqueda se orientó hacia el sur, en las décadas siguientes, donde se hallaron importantes reservas en la bahía de Coronel y en Lota.

³⁵ Según Llanos y González, "La lectura de los diversos informes presentados en la *Royal* sobre las travesías de la *Royal Navy* (oficiales y científicos) por las costas de Chile, nos muestra que, desde las décadas de 1820 y 30, el carbón de las costas de la zona sur del país ya estaba en el repertorio de recursos naturales usado por las embarcaciones imperiales". Llanos, Claudio y José Antonio González, "Riquezas y rutas. El Sur de Chile en la mirada científica imperial británica (1830-1870)", *História Unisinos*, vol. 18, núm. 1, enero-abril, 2014, 48.

³⁶ Bollaert, "Observations...", 172.

Unos años antes, una compatriota de Bollaert, sin formación científica, pero con un agudo sentido de observación, llamada María Graham, dejó un registro interesante. Residió en la zona de Valparaíso en 1822, relacionándose con la colonia inglesa y la elite chilena, lo que le permitió constatar que, si bien en el puerto varias casas tenían "estufas y fogones ingleses, el consumo del carbón no es todavía muy extendido. El carbón inglés es muy caro, y el que se extrae de la provincia de Concepción, que se asemeja al escocés, no se explota todavía en proporción suficiente para abastecer al mercado."³⁷

En los años previos al uso industrial, era la calefacción doméstica el destino principal del carbón que se vendía en Valparaíso. Roberto Hernández, recreando la vida en ese puerto para 1820, mencionaba al norteamericano Paul Delano, llegado a Chile con Cochrane y que luego sería cónsul en Talcahuano, donde tenía su residencia. Delano, anota, mantenía ilusiones "sobre el porvenir que le estaba reservado a la industria del carbón de piedra en el sur de Chile".³⁸ Añade que fue el más entusiasta propagandista para usarlo de calefacción en las casas de los ingleses de Valparaíso.

No era todavía el momento. La viajera Graham anotaba en su diario el 2 de julio de 1822, que por falta de atención al comercio de cabotaje, "el carbón de Concepción, a pesar de su abundancia y buena calidad y de estar situada la mina a 300 millas de distancia, cuesta en Valparaíso más caro que el que se trae de Inglaterra."³⁹

³⁷ Graham, Mary, *Journal of a Residence in Chile, during the year 1822*, Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown, and Green, 1824, 156.

³⁸ Hernández C., Roberto, *Valparaíso en 1827 (Con un apéndice sobre la época)*, Valparaíso, Imprenta Victoria, 1927, 56.

³⁹ Graham, 174.



Figura 7.

María Graham o Lady Callcott (1785-1842) fue una viajera y escritora inglesa, que vivió en Chile entre 1822 y 1823, dejando un interesante testimonio de la sociedad de la época, en su libro *Diario de una residencia en Chile*. María Lady Callcott, por Sir Thomas Lawrence (1819).

Como se observa, durante los años de la Independencia y la administración de Bernardo O'Higgins, un inglés medio conocía bien el mineral y sus usos. Con mayor razón uno con gran experiencia náutica y alto interés en el progreso técnico. Me refiero al almirante Thomas Cochrane, a quien María Graham trató durante la residencia de ambos en Chile. Cochrane testificó que los depósitos de carbón de Talcahuano "se adaptaban bien al vapor"⁴⁰, lo que él mismo pudo constatar a bordo del *Rising Star*, el navío a vapor con el que navegó en Valparaíso en mayo de 1822. El almirante había encargado la construcción de esta nave propulsada por calderas antes de venir a asumir el mando de la escuadra chilena. Fue el primer vapor en entrar al Pacífico; funcionó malamente y el gobierno chileno no llegó a adquirirla.⁴¹ Faltaban años todavía para que la técnica y la minería del carbón realizaran su enorme potencial.

⁴⁰ Wardle, Arthur C. *Steam Conquers the Pacific: A Record of Maritime Achievement, 1840-1940*. London: Hodder and Stoughton, 1940, 16.

⁴¹ Clarke, D. J. (2008), "The Development of a Pioneering Steamship Line: William Wheelwright and the Origins of the Pacific Steam Navigation Company", *International Journal of Maritime History*, 20 (1), 230.

En los mismos años en que Cochrane y Graham residían en Chile, el oficial naval británico Basil Hall (1788-1844) recorría las costas del país, al mando del *HMS Conway*. El objetivo del crucero era investigar los intereses británicos en estos lugares, ayudar y proteger a los comerciantes de esa nación y, de manera general, conocer los recursos comerciales de la región. Gran cronista, destacó como explorador y narrador, dejando notables registros de sus viajes. Los diarios de su expedición a América quedaron registrados en el libro *Extracts from a Journal Written on the Coasts of Chile, Peru and Mexico*, aparecido en 1823.⁴²

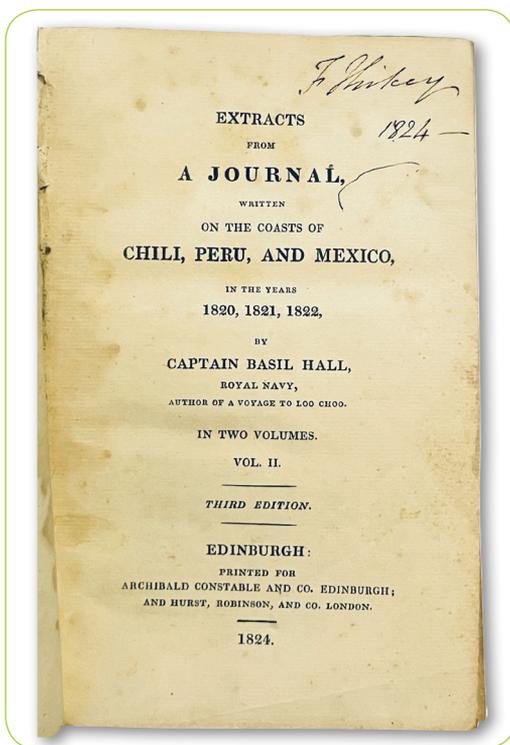


Figura 8.

Portada del libro de Basil Hall, *Extracts from a Journal Written on the Coasts of Chile, Peru and Mexico, in the years 1820, 1821 and 1822*, obra que contiene un interesante relato del paso del autor por la zona de Concepción y Arauco.

⁴² Hall, Basil, *Extracts from a Journal Written on the Coasts of Chile, Peru and Mexico, in the years 1820, 1821 and 1822*, Archibald Constable and Co., Edinburgh, 1825, fourth edition.

A su paso por la bahía de Concepción se interesó en visitar las minas de carbón, lo que da cuenta de que ya se efectuaba su explotación, aunque de manera artesanal. Mientras un oficial examinaba la bahía y sus diversos fondeaderos, el *Conway* visitó los puertos, comenzando por Penco, antiguo emplazamiento de la ciudad de Concepción. Guiado por un lugareño caminaron una milla hasta encontrar unas excavaciones superficiales, “desde donde se extraía el carbón sin dificultad. La veta es gruesa y extensa en apariencia, y podría, probablemente, con la habilidad y el cuidado debido, trabajarse en cualquier medida.”⁴³

Estando en Valparaíso, comenta del uso de la sustancia en los braseros domésticos, incluso en las casas de los ingleses y otros extranjeros. Señala que el mineral es abundante en Concepción, superficial y de calidad, por lo que concluye reiterando el auspicioso futuro que ve a esta industria.⁴⁴ En otra parte, pondera la fertilidad de la zona, los grandes bosques y la abundancia de carbón cercano a la costa.

Apenas unos años después, otro oficial británico de la Royal Navy estuvo en Talcahuano y Penco y trató de adquirir carbón, siguiendo los pasos de Basil Hall. Se trataba de Frederick William Beechey (1796 - 1856), dibujante, naturalista y geógrafo. Realizó múltiples expediciones. En 1825, al mando del *HMS Blossom*, se embarcó en busca del Paso del Noroeste, por la ruta del estrecho de Bering. A su paso por el Pacífico Sur vía el Cabo de Hornos, Concepción, Pascua y Oceanía, dejó un interesante testimonio.⁴⁵ En la bahía de Concepción se hicieron observaciones astronómicas, sondearon los bajos y prepararon el navío para cruzar el Pacífico.

Cuenta que tuvieron dudas al proveerse de carbón, en razón del altísimo precio que el propietario les quiso cobrar. Recuerda que Basil Hall solo había pagado doce chelines por tonelada en Penco, gastos incluidos, en tanto que al *Blossom* se le pretendía cobrar nueve dólares por la misma cantidad, además del costo de extraerlo y traerlo a bordo. La causa

⁴³ Hall, vol. I, 342 y 343.

⁴⁴ Hall, vol. I, 17.

⁴⁵ Beechey, F. W., *Narrative of a voyage to the Pacific and Beering's Strait, to cooperate with the polar expeditions performed in His Majesty's ship Blossom, under the command of Captain F.W. Beechey, R.N., F.R.S. &c. in the years 1825, 26, 27, 28*, Henry Colburn and Richard Bentley, Londres, 1831.

del precio desorbitado, informa, "surgió a raíz de una noticia de que unas minas recientemente descubiertas estaban a punto de ser explotadas, lo que ocasionaría una gran y permanente demanda del material." Se trataba de una especulación seguramente frustrada, que generaba la incipiente explotación y las expectativas de la formación de un mercado para el mineral.

Beechey da cuenta de que el carbón "es de muy inferior calidad y sólo sirve para la fragua"; pero eso podría cambiar cuando se trabajaran vetas más profundas. "Creo que Talcahuana (sic) y Penco son los únicos lugares donde se ha descubierto carbón cerca de Concepción. Si este artículo fuera de buena calidad y razonable, habría gran demanda en Valparaíso y entre los diversos escuadrones de la estación naval; y probablemente valdría la pena el experimento del propietario de buscar un poco más profundamente en la tierra y determinar la naturaleza de los estratos inferiores." Es interesante la claridad que manifiesta sobre las oportunidades futuras para la industria, la calidad deficiente del producto y la necesidad de seguir explorando; afirmaciones que se hallan en total sintonía con las futuras observaciones de Charles Darwin y varios otros.

Concluye señalando que las vetas no le parecían "ser muy extensas ni prometer un suministro muy grande de combustible", pero que su observación se aplicaba sólo a la parte de la costa que se encuentra en las proximidades de Concepción y del puerto.⁴⁶ Para entonces, no se exploraban ni se descubrían aún los grandes campos carboníferos de Lota y el Golfo de Arauco.

Uno de los primeros testimonios sobre el carbón en la bahía de Concepción se debe al inglés William Bennet Stevenson (Inglaterra, 1787 - ?). Llega a Sudamérica en 1804, en tiempos todavía coloniales, cuando tenía apenas 17 años, en un buque dedicado al comercio de contrabando. Recorrió la costa entre Concepción y Valdivia, en especial la Araucanía. Estuvo preso en el Callao, en tiempos de la guerra con Inglaterra, fue gobernador de la provincia de Esmeraldas, en Ecuador y, durante las campañas de la Independencia, fue secretario de Lord Thomas Cochrane, vicealmirante de la escuadra de Chile. A él dedicó sus memorias, con una frase muy sugestiva: "por sus importantes servicios prestados a la emancipación sud-

⁴⁶ Beechey, 30 y 31.

americana y a los intereses comerciales de Gran Bretaña",⁴⁷ lo que evidencia la vinculación entre los objetivos políticos y económicos de la actividad de los ingleses en América.

Pasó veinte años en Sudamérica, regresando a Inglaterra en 1824. Allí escribió la *Narración Histórica...*, su obra más conocida, que relata en tres volúmenes sus vivencias americanas, en especial en los eventos de la Independencia. Fue traducido a varios idiomas y resulta muy informativo. Su autor, como otros narradores de su época, que sentían la importancia de sus escritos para el público inglés, así como para las relaciones internacionales y comerciales del imperio, se apoyaba en testimonios previos, para complementar sus observaciones personales. Cita a Herrera, al francés Frezier y a Basil Hall.

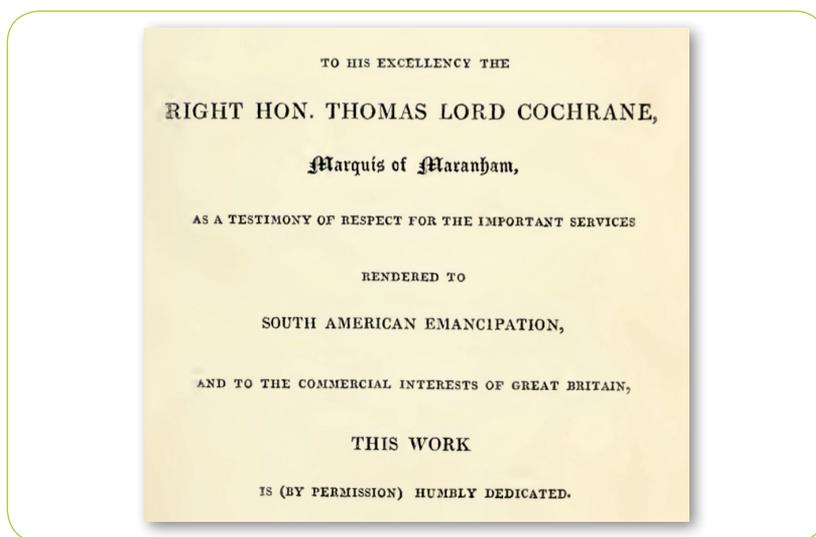


Figura 9.

Dedicatoria de las memorias de William Bennet Stevenson, *A Historical and descriptive narrative of twenty years' residence in South America*, a Lord Cochrane, "por sus importantes servicios prestados a la emancipación sudamericana y a los intereses comerciales de Gran Bretaña", que muestra la conexión entre política y comercio de la actividad de los ingleses en América.

⁴⁷ Stevenson, William Bennet, *A Historical and descriptive narrative of twenty years' residence in South America, in three volumes. containing travels in Arauco, Chile, Peru, and Colombia, with an account of the revolution, its rise, progress, and rescue*. Vol. I. London, Hurst, Robinson & Co., Constable and Co. and Oliver & Boyd, Edinburgh, 1825, pp. 1-19/130-142; *Ibid.*, Vol II, pp. 279-319; *Ibid.*, Vol. III, pp.23-44.

Señala que el estrato carbonífero existe cerca de las ruinas de Penco Viejo y al extremo norte de la bahía de Talcahuano, cerca del anclaje. Corresponde al sector cercano a El Morro, donde, veinte años después, Guillermo Wheelwright, actuando en interés de la naviera PSNC, extraería carbón, por primera vez de manera industrial, para los vapores de la compañía inglesa. Sus comentarios fijan el estado del conocimiento para 1820, así como las expectativas futuras de la explotación carbonífera:

"Aún no se ha determinado hasta qué punto llega el carbón; todo lo utilizado se ha obtenido desechando la costra que recubre la superficie. Este carbón es similar en apariencia al *canal (cannel)* inglés, pero es razonable suponer que, si la mina se excavara a una profundidad considerable, se descubriría que la calidad mejoraría y que el trabajo podría generar una inmensa riqueza para su poseedor."⁴⁸

Para esa época, Penco estaba abandonado y Talcahuano no poseía más de dos calles, que albergaban una parroquia, la aduana, bodegas para maíz, vino y otros bienes, barracas para la guarnición de una pequeña batería y unas cien casas, para unos quinientos habitantes, la mayoría arrieros, porteadores y pescadores, en la descripción de Stevenson.

Comenzando la década de 1820, el inglés Alexander Caldcleugh recorrió varios países de Sudamérica. Sus anotaciones forman un interesante volumen, donde se acumulan las observaciones costumbristas, con la mineralogía, agricultura, naturaleza y la vida política de los países que visitara.⁴⁹ En 1821 conoció las vetas de carbón de Talcahuano. Sobre ellas escribió:

"Se encuentra en y cerca de la superficie, y según muestras que tengo, no hay duda de que es una formación regular. Es de excelente calidad y, antes que pasen muchos años, será considerado como una de las principales fuentes de riqueza del país. Atendido que el viento aliso sopla constantemente hacia el ecuador, todas las ciudades de la costa que de hecho han llamado la atención por minas de alguna descripción u otra, serán fácilmente proveídas con este necesario material."⁵⁰

⁴⁸ Stevenson, tomo I, 120.

⁴⁹ Caldcleugh, Alexander, *Travels in South America, during the years 1819-20-21, containing an account of the present state of Brazil, Buenos Ayres, and Chile*. London: John Murray, Albemarle Street, 1825.

⁵⁰ Caldcleugh, I, 355.

Para la época de Caldcleugh, el uso industrial del carbón se asociaba con la minería, específicamente con las fundiciones de cobre y otros metales. No todavía con vapores, ferrocarriles y otras máquinas de vapor. Coincide en las positivas proyecciones de la industria y hace un juicio favorable sobre su calidad, pero solo a partir de observaciones superficiales.

El viajero anticipaba un enorme potencial a la explotación minera, si el país lograba superar la inseguridad y asentar su inestabilidad política. Veía, en Chile y Argentina, grandes posibilidades para la navegación a vapor por los ríos y las costas, para lo cual Inglaterra proporcionaría las maquinarias y Concepción podía proveer el carbón. Justo veinte años después, con la llegada de los vapores *Chile* y *Perú* a Talcahuano, provenientes de Londres, sus vaticinios se cumplirían.

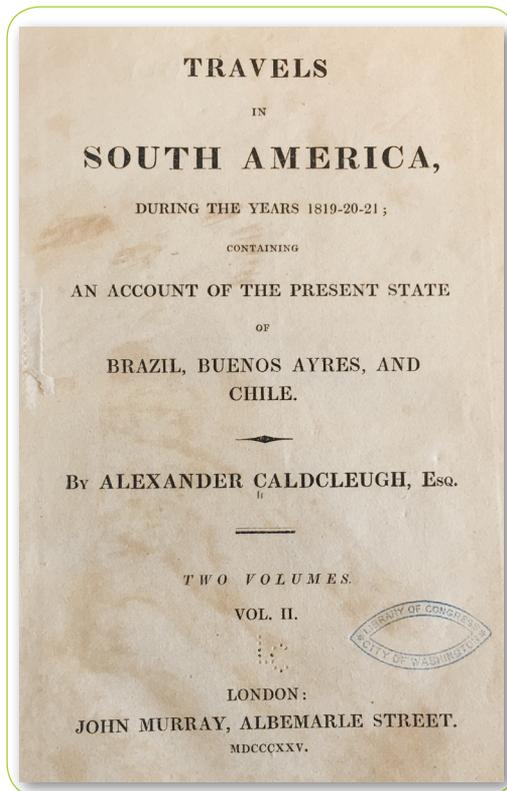


Figura 10.

Portada del libro de Alexander Caldcleugh, *Travels in South America, during the years 1819-20-21, containing an account of the present state of Brazil, Buenos Ayres, and Chile*, publicado en Londres, en 1825.

La idea pronto se volvió un lugar común entre los ingleses que visitaban las costas de la provincia de Concepción, que entonces se extendía del Maule a la Frontera, al punto de motivar tempranos emprendimientos. Así, John Miers (1789-1879) fue un ingeniero y botánico británico que llega a Chile con la intención de iniciar una fundición de cobre, seducido por el *boom* de las especulaciones mineras británicas en Hispanoamérica, en la década de 1820. Miers, en efecto, fue atraído por las noticias de la abundancia del mineral y la creciente demanda, el bajo valor del trabajo y, "especialmente porque el carbón, se decía, podía obtenerse por nada en Chile".⁵¹

Llega en 1819 con su esposa y un contingente de técnicos y obreros, trayendo cien toneladas en equipo, todo lo cual le significa una ingente inversión. Al final, sus especulaciones resultan fracasadas, por lo cual abandona el país y regresa a Londres.

Publica allí, en 1826, sus *Viajes en Chile y la Plata*, memorias de viaje que contienen párrafos muy negativos sobre los lugares que visitara y sus costumbres, seguramente marcadas por su negativa experiencia comercial.⁵² Al "estado de las minas y la condición de los mineros" atribuye Miers su fallida empresa, a lo que debe agregarse la situación política del país, no todavía apta para grandes emprendimientos.

En la primera década de Chile independiente, como se aprecia de los testimonios reseñados, los británicos se ocupan de identificar las reservas de carbón y señalar sus posibilidades. La distancia y el insuficiente desarrollo de la industria, unido a la inestabilidad política de la región sur, sumida en las violencias de la llamada "Guerra a Muerte", obligan a postergar los proyectos.⁵³

⁵¹ Miers, John, *Travels in Chile and La Plata*, Baldwin, Cradock and Joy, Londres, 1826, vol. I, 2.

⁵² Piwonka Figueroa, Gonzalo, "John Miers (1789-1879), viajero crítico de los chilenos en los comienzos de la república", *Cuadernos de Historia*, 30, marzo 2009, 151.

⁵³ Así, Stevenson sugería la instalación de una fábrica de jabón en Talcahuano, basado en la abundancia de salsola. Stevenson, *A Historical and descriptive narrative...*, Vol I, 126.

Al entusiasmo inicial, frente a las oportunidades que representaban los nuevos estados americanos, le siguió la decepción. Basil Hall y María Graham dan cuenta de espacios fragmentados, provincias desunidas y elites en disputa, que dificultaban la penetración segura del capital inglés.⁵⁴ Aunque ambos se declaraban optimistas sobre la consumación de las independencias y proclamaban un horizonte en que se iría asentando la cultura política del liberalismo y multiplicando los mercados británicos, dice Escribano que sus narrativas “no dejaban de ofrecer notas de desconcierto y de preocupación, que ponían en duda las expectativas de explotación y organización soberana de los territorios republicanos.”⁵⁵ Lo mismo puede decirse de las memorias de Stevenson y Miers que, recordando el pasado reciente de la dominación monárquica española, señalaban que todavía no llegaba el momento de la integración política y comercial al imperio de los nuevos Estados.

DARWIN Y EL CARBÓN DE CONCEPCIÓN

En la década siguiente, las cosas empezaban a cambiar. El gobierno de Joaquín Prieto, hombre de la Frontera, iniciado en 1831, pacificaba la zona sur y se retomaban las actividades productivas. La suya fue una administración progresista, favorable al progreso técnico y a la apertura comercial al extranjero. No tuvo dudas en apoyar las exploraciones de Robert Fitz-Roy, marino inglés quien, al mando del *Beagle*, visitó las costas chilenas trayendo a bordo al naturalista Charles Darwin.

⁵⁴ Escribano, 179.

⁵⁵ Idem, 165.

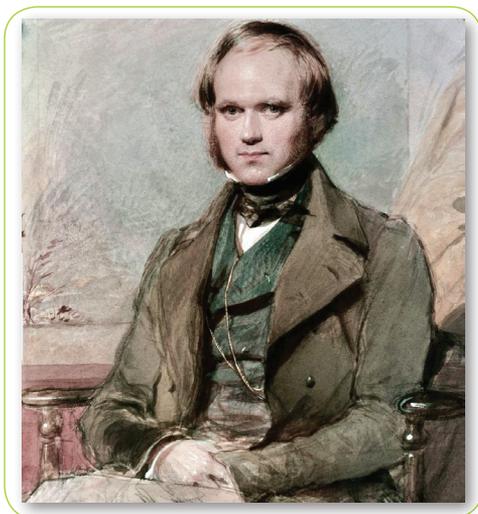


Figura 11.

Retrato de Charles Darwin, a sus treinta y un años, en 1840, pocos años después de su visita a Chile. Acuarela de George Richmond.

La misión de reconocimiento global, en que se hallaba empeñado Fitz-Roy, lo trajo a las costas del Biobío en febrero de 1835, pocos días después del terrible terremoto del día 20, llamado "La Ruina", que destruyó la ciudad y modificó el borde costero de forma visible. El inglés dejó registro de sus observaciones, a la vez que reunió comentarios de otros navegantes y exploradores, con todo lo cual escribió una obra monumental.⁵⁶

Mostrando un criterio científico, que lo llevó a integrarse más a tarde a la Royal Geographical Society, donde hizo buenos aportes, Fitz-Roy pasa revista a los navegantes y estudiosos que se había referido al carbón de Penco. Cita a Herrera, que señaló la existencia de carbón en la playa; al francés Amédée Frézier, que lo encontró cerca de Talcahuano, excavando dos pies y lo utilizó para encender la forja, con gran sorpresa de los nativos. Resumió, también, los comentarios de sus compatriotas Basil Hall y William B. Stevenson, quienes, según hemos dicho, visitaron la bahía en la década precedente. Se hace cargo de las objeciones, que lo indican como "muy bituminoso", esto es, que arde muy pronto en cenizas lo que dificulta su uso en la forja; o bien que no genera calor suficiente aunque suele arder espontáneamente.

⁵⁶Fitz-Roy, Robert, *Narrative of the surveying voyages of his majesty's ships Adventure and Beagle between the years 1826 and 1836, describing their examination of the southern shores of South America and the Beagle's Circumnavigation of the globe. Proceedings of the second expedition 1831-1826, under the command of Captain Robert Fitz-Roy, R. N.*, Londres, Henry Colburn, 1839.

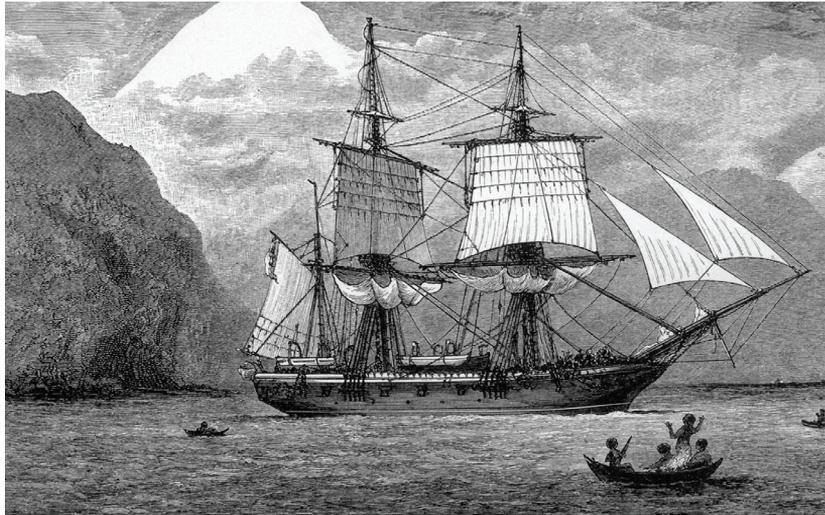


Figura 12.

El HMS Beagle, que trajo a Chile a Robert Fitz-Roy y a Charles Darwin, en el estrecho de Magallanes. En *Journal of Researches into the Geology and Natural History of the Various Countries Visited by H.M.S. Beagle*, libro de Charles Darwin publicado en 1890.

Hay geólogos, dice, quizás en referencia a su famoso compañero de viaje Charles Darwin, que califican de "mera lignita" al carbón de Concepción. Fitz-Roy, no obstante, para todo encuentra solución. Sugiere darle crédito a la experiencia y no duda que hombres prácticos sabrán darle buen uso a la sustancia.⁵⁷ Su mirada optimista será muy trascendente a poco andar, pues, de vuelta en Inglaterra, su juicio favorable impactará el proyecto de compañía de navegación a vapor que Guillermo Wheelwright trataba de promover y financiar entre los financistas ingleses.

Fitz-Roy recorre por tierra la costa de sur a norte. Entre Chivilingo y el río Laraquete identifica una colina que "podría ser importante en el futuro", porque contiene carbón. Se llevó muestras que considera equivalentes al carbón "cannel", de común uso industrial entonces en Inglaterra. Se halla en tierras de la familia Santa María y en la hacienda Colcura de los Alemparte, que, a partir de 1850, serán los dominios carboníferos de la Compañía de Matías Cousiño.

⁵⁷ Fitz-Roy, vol. II, 436 y 437.

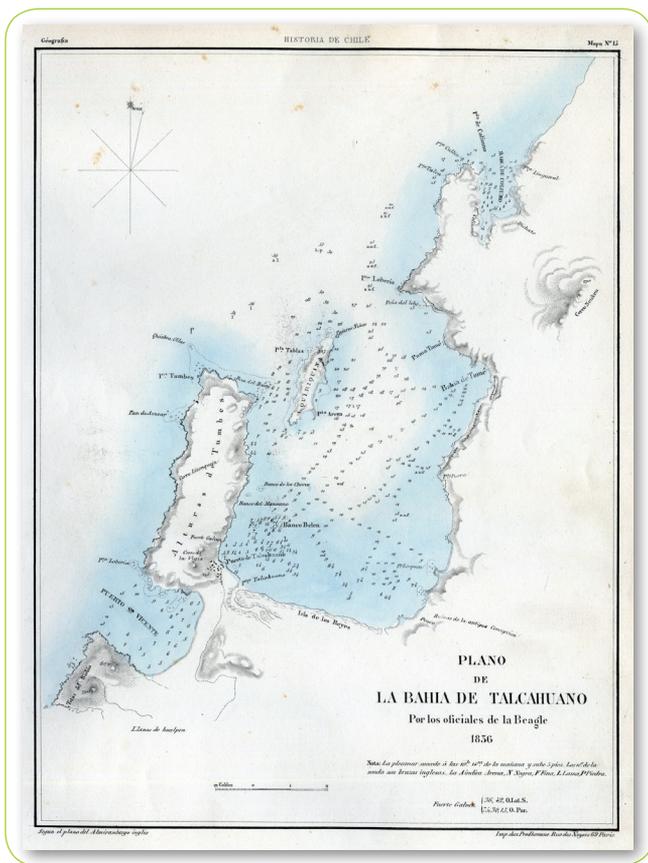


Figura 13.

Plano de la bahía de Concepción, levantado en 1836 por los oficiales del *Beagle*, impreso en Francia para el *Atlas de la Historia Física y Política de Chile* (1854), de Claudio Gay.

Como anticipamos, el marino inglés venía acompañado de un joven naturalista de 26 años, que andando el tiempo alcanzaría fama universal. Charles Darwin llega a Concepción en febrero de 1835, a pocos días del gran terremoto y maremoto del 20 de febrero. La ciudad se halla destruida y la geografía misma se ve alterada por la tremenda conmoción, todo lo cual le provoca interesantes observaciones.⁵⁸ En sus propios escritos, deja constancia de su encuentro con el carbón de Penco. El 6 de marzo, escribe en su diario:

⁵⁸ Darwin Charles, *Viaje de un naturalista alrededor del mundo*, Librería El Ateneo, Buenos Aires, 1951. 361 y 362.

"Crucé la bahía hasta Linguen (Lirquén) para ver la mejor mina de carbón de Concepción: como todas lo demás que he visto, es más bien lignita que carbón y se produce en una formación muy moderna. La mina no se trabaja, ya que el carbón cuando es colocado en un montón tiene la singular propiedad de encender espontáneamente, es cierto que varios barcos han sido incendiados."⁵⁹

Es evidente que la autoridad científica de Darwin -y las múltiples citas a su Diario- contribuyeron a la mala fama del carbón del Biobío. Costó muchos años superar la imagen negativa, que Fitz-Roy no compartía; ni siquiera la explotación exitosa de los vapores de la PSNC permitió superar del todo el impacto de su juicio. Para eso, habría que esperar a la consolidación de la industria en Lota, seguida de las acciones de promoción que Matías Cousiño realizó a lo largo de la costa del Pacífico.

Cerrando esta sección, citaremos a un viajero... que no viajó. Se trata de Cesar Famin (1799-1853), escritor y diplomático francés, que en 1839 publicó una *Historia de Chile*, sin haber visitado jamás el país.⁶⁰ Refiriéndose a los minerales, afirma: "el carbón de piedra se explota junto a las ruinas de Penco en la Provincia de Concepción. Este carbón es de buena calidad y muy buscado por los marinos extranjeros que visitan la bahía de la Concepción."⁶¹ Sus observaciones nos provocan dos comentarios. Eran los marinos extranjeros los que conocían la sustancia y le encontraban utilidad, seguramente para la fragua de sus naves; y que, concluyendo la segunda década de Chile independiente, el carbón del Viejo Penco era todavía el carbón de Chile; aunque eso estaba a punto de cambiar.

⁵⁹ R.D. Keynes (ed.), *Charles Darwin's Beagle Diary*, Cambridge, 2001, 303.

⁶⁰ Famin, César, *Historia de Chile*, El Guardia Nacional, Barcelona, 1839.

⁶¹ Famin, 5.

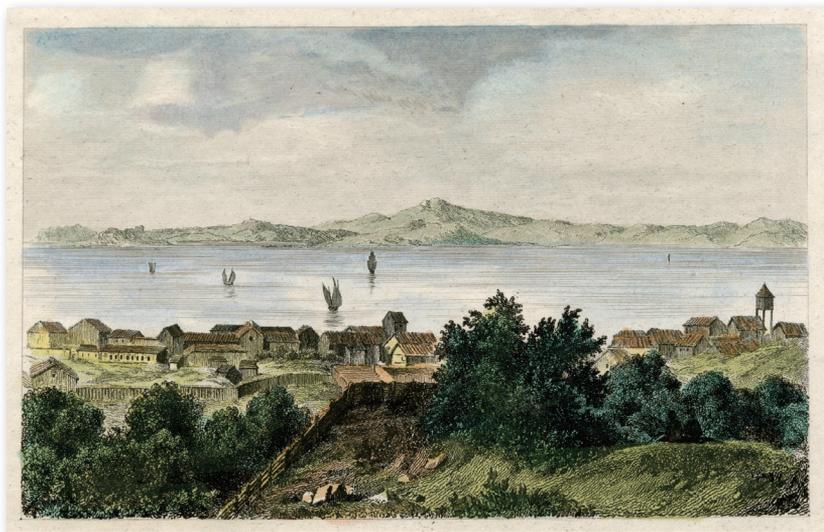


Figura 14.

Vista de Talcahuano, grabada por Petit, para la obra *Chili, Paraguay, Uruguay, Buenos-Ayres*, de Cesar Famin, aparecida en París, en 1840.

CÓNSULES, LOS OJOS DEL IMPERIO

Las independencias americanas suelen verse como un momento político de emancipación de naciones, acompañado de una larga guerra. La complejidad de los procesos, en verdad, fue mayor, por la diversidad de dimensiones y de actores involucrados. Las potencias imperiales, normalmente adversarias de la monarquía española, fueron variando sus intereses y políticas de acuerdo a los eventos. Aunque siempre estuvo presente la posibilidad de la guerra o la invasión, Inglaterra y Estados Unidos optaron por la diplomacia y la influencia comercial, que iría incrementando con el tiempo. Sus intereses globales y las relaciones con España aconsejaron una acercamiento gradual, en que participaron empresarios privados y los respectivos gobiernos.

Estados Unidos, estuvo representado desde 1811, por Joel R. Poinsett, cuando recién asomaba la Patria Vieja. La futura potencia reconoce tem-

pranamente la independencia chilena, en 1823.⁶² Inglaterra, por su parte, se tomó más tiempo. Mantuvo al principio una política de estricta neutralidad. El reconocimiento de la soberanía chilena se produce recién en 1831. Ya antes había designado un representante, para canalizar información y cuidar sus intereses. El primer cónsul británico designado en Chile, Christopher R. Nugent, asume su función el 10 de octubre de 1823; regresa a Inglaterra en 1828.

En Concepción, ciudad puerto, el primer representante británico fue Henry Williams Rouse, designado el 18 de enero de 1827, quien se mantuvo en funciones por una década, hasta 1837.⁶³ Le siguieron varios otros. A pesar de la importancia geográfica y las bondades de la bahía, el movimiento comercial del puerto era escaso, pues la actividad se concentró en Valparaíso. Allí se instalaron las casas comerciales, como Grace y Gibbs y una numerosa colonia inglesa residente. En marzo de 1825, el cónsul Nugent informaba a Canning que de 145 veleros arribados a Valparaíso en el segundo semestre de 1824, 64 eran británicos, en valor del capital importado más de un setenta por ciento.⁶⁴ Devino, además, en un importante centro financiero que extendió sus redes por todo el país.

En ese año de 1825, afirma Eduardo Cavieres, ya las manufacturas e inversión inglesa copaban el mercado chileno, reexportaban de Valparaíso y aprovechaban la libertad de comercio.⁶⁵ Para 1830, una alta porción de los barcos que entraban al puerto de Talcahuano, además, aunque llevaban bandera chilena o peruana y registraban propietarios locales, "fueron en verdad construidos en Gran Bretaña, pertenecían a empresarios británicos, su capitán y cerca de un tercio de la tripulación era británica y el capital invertido en su mantención y cargamentos provenía también de

⁶² Rodríguez Rautcher, Sergio, *Influencia de los Estados Unidos en el proceso de la independencia de Chile 1776-1824*, Estado Mayor General del Ejército, Santiago, 1984.

⁶³ *British consular reports on the trade and politics of Latin America, 1824-1826, edited for the Royal Historical Society by R. A., Humphreys*, Camden third series, volume LXIII, London, 1940, 91.

⁶⁴ Christopher Richard Nugent to George Canning, No 20. British Consulate, Valparaíso 17 March 1825, F/O 16/2 en: Humphrey, *Consular...*, 92.

⁶⁵ Cavieres Figueroa, Eduardo, *Comercio chileno y comerciantes ingleses: 1820-1880*, Instituto de Historia UCV, Valparaíso, 1988, 68.

financiamiento y comerciantes británicos.⁶⁶ Desde Concepción, no obstante, no había exportación directa a Inglaterra. Se importaba y exportaba a través de Valparaíso; solo tras mucha insistencia se obtuvo la instalación de una aduana local y almacenes. Recién en la segunda mitad del siglo el puerto alcanzó importancia, de la mano del carbón y del comercio del trigo, que tenía a la misma Inglaterra como mercado.

Talcahuano descolló como puerto ballenero, para buques de diversas naciones, sobre todo norteamericanos, pero estos no solían comerciar, sino solo proveerse. Así fue hasta los años 1860. El comercio, en cambio, fue escaso, concentrándose tempranamente en Valparaíso. Así lo informaba el cónsul inglés Robert Cunningham, desde Talcahuano, para el año 1840: "Hay poco o ningún comercio entre Europa y este puerto. Solo un buque americano trajo bienes para liquidar en este lugar". La mayoría son balleneros, agrega, que quedaban exentos de derechos de fondeadero.⁶⁷ La radicación de extranjeros en la zona, además, fue menor y tardía, si se compara con Valparaíso. Recién ocurre a mediados de la década de 1830, asociados a la industria molinera y a la presencia de casas comerciales.⁶⁸

Para 1825, según informaba el cónsul Nugent, el carbón de piedra de Talcahuano ya circulaba en cabotaje por las costas chilenas, pero los montos eran menores.⁶⁹ En agosto de 1826, con el afán de promover el comercio y la incipiente industria del carbón, se aprobó una ley que eximía de derechos aduaneros, por el plazo prorrogable de un año, a las mercaderías manufacturadas en tránsito por el puerto de Talcahuano y el transporte de carbón extraído de la región, que superara las 12 toneladas. De poco servían estas medidas, sin embargo, atendida la violencia reinante, en los estertores de las guerras de Independencia y los terribles eventos que

⁶⁶ Idem, 71 y 72.

⁶⁷ Los buques presentes, a modo ejemplar eran: tres británicos, sesenta americanos (de EE.UU.), diez franceses, un chileno, un danés y un portugués. "Return of the British trade and the principal ports within the Vice Consulate of the Province of Concepcion de Chile during the year ending the 31th December 1840", British Vice Consulate Talcahuano, 7 January 1841. Foreign Office Series 16, pieza 43, National Archives, London, f. 138.

⁶⁸ Mazzei de Grazia, Leonardo, "Orígenes del establecimiento británico en la región de Concepción y su inserción en la molinería del trigo y en la minería del carbón", *Historia*, V. 28, 1994, 221.

⁶⁹ Nugent, 106.

asolaron la región hasta fines de la década. El cónsul Christopher R. Nugent, en marzo de 1825, lo informaba al ministro inglés George Canning en los siguientes términos:

"Desde la emancipación de Chile del yugo español, la provincia de Concepción (de la cual Talcahuano es puerto) por su proximidad a la Isla de Chiloé (todavía en posesión de los realistas) y su continua exposición a los ataques de formidables tribus de indios, que se prestan a cualquier partido, han contribuido poco al bienestar o a los ingresos de Chile, aunque su situación local, el suelo con que está bendecido (susceptible de producir todo tipo de cereales y provisiones en una proporción casi increíble) y sus bosques, que ofrecen madera de todas las dimensiones adecuada para fines domésticos y navales, por no hablar de sus recientemente apreciadas reservas de carbón de mina, tan útiles para los distritos mineros, alientan la esperanza de que esta provincia se convierta, en un período no lejano, en sede de riqueza en Chile. Su condición actual es todo menos consoladora, su comercio casi nulo."⁷⁰

Sobre el carbón, añade que la calidad y cantidad de las reservas todavía eran indeterminadas;⁷¹ en la desembocadura del Biobío, por la gran cantidad de yacimientos superficiales, dice que, con toda probabilidad, será el lugar donde se instalen muchos establecimientos carboníferos.⁷² Su extracción, que ya asociaba con las necesidades de las fundiciones del norte, concluye, llegaría a ser una fuente de gran riqueza, cuando las condiciones fueren propicias. Era el año 1825. Justo veinte años después su sucesor Robert Cunningham informaba al cónsul general Walpole, que varios centros de fundición se hallaban operando en la zona.⁷³

De manera que los cónsules, en general, coincidían con las apreciaciones de los navegantes que visitaron la bahía: describían una zona de alto

⁷⁰ Christopher Richard Nugent to George Canning. No 20. British Consulate, Valparaiso 17 March 1825, F/O 16/2, en: Humphrey, *Consular...*, 94.

⁷¹ *Idem*, 90.

⁷² Nugent a Canning n° 53 Concepción, 9.X.1825 FO16/3.

⁷³ Carta de Cunningham a Walpole (Santiago). Talcahuano, 26 de enero de 1846. FO 132/25, National Archives, Reino Unido.

potencial agrícola, pero abatida por la violencia. El carbón era una riqueza cierta, aunque de calidad indeterminada, y hacía falta todavía un desarrollo técnico y la expansión de la demanda para que la industria extractiva pudiese desplegarse. Los mismos informes consulares que anunciaban estos hallazgos pintaban una imagen crítica de la región y el país, en términos de la seguridad pública y el respeto a la propiedad, al punto de poner en cuestión el reconocimiento de la independencia primero, y luego de las eventuales inversiones. Una paradoja que se resolvería recién en la segunda mitad del siglo.

DE EXPLORADORES A EMPRESARIOS

Entre los británicos, hombres de acción al fin, hubo varios que aportaron no solo a través de narrativas y memorias, sino que tuvieron ocasión de probar suerte con el carbón del sur chileno. En los primeros años de la industria se destaca el nombre del capitán George Peacock, quien llega a Chile en 1840, al mando de los vapores *Perú* y *Chile*, de la Pacific Steam Navigation Company, para iniciar ese servicio en el Océano Pacífico. Apremiado por la falta de combustible para las calderas, junto a Guillermo Wheelwright, el promotor de la empresa, inician la explotación industrial del carbón en El Morro de Talcahuano. Se trataba de una mina conocida desde antaño, propiedad de la familia Serrano, pero que ahora vería, por vez primera, galerías subterráneas, bombas, un muelle y hasta ferrovías, para cargar el mineral directamente a los barcos.

Aunque Peacock se considera a sí mismo el iniciador de la industria y nadie desconoce su mérito,⁷⁴ hay que aclarar que fue un ciclo breve, que duró no más de cuatro años, pero que efectivamente puede considerarse pionero.

Su compatriota Robert Cunningham, cónsul inglés en Talcahuano hacia mediados del siglo, fue también explorador de la región y empresario.

⁷⁴ Peacock, George, *The resources of Peru: its invaluable guano deposits, nitrate of soda and borate, also its agricultural and metallic productions, manufactures, railroads*, fourth edition, Exeter, W. Pollard, North Street, 1874.

asociado a la proveeduría de naves y la navegación a vapor en el Biobío. Influyó en sus compatriotas y en las propias autoridades para activar la emergente industria extractiva. Así, al anunciar al cónsul general inglés en Chile de la llegada de los vapores ingleses, en octubre de 1840, añadía: "hay una gran probabilidad (...) que pueda utilizarse para este espléndido emprendimiento, con gran beneficio para el comercio y la civilización."⁷⁵

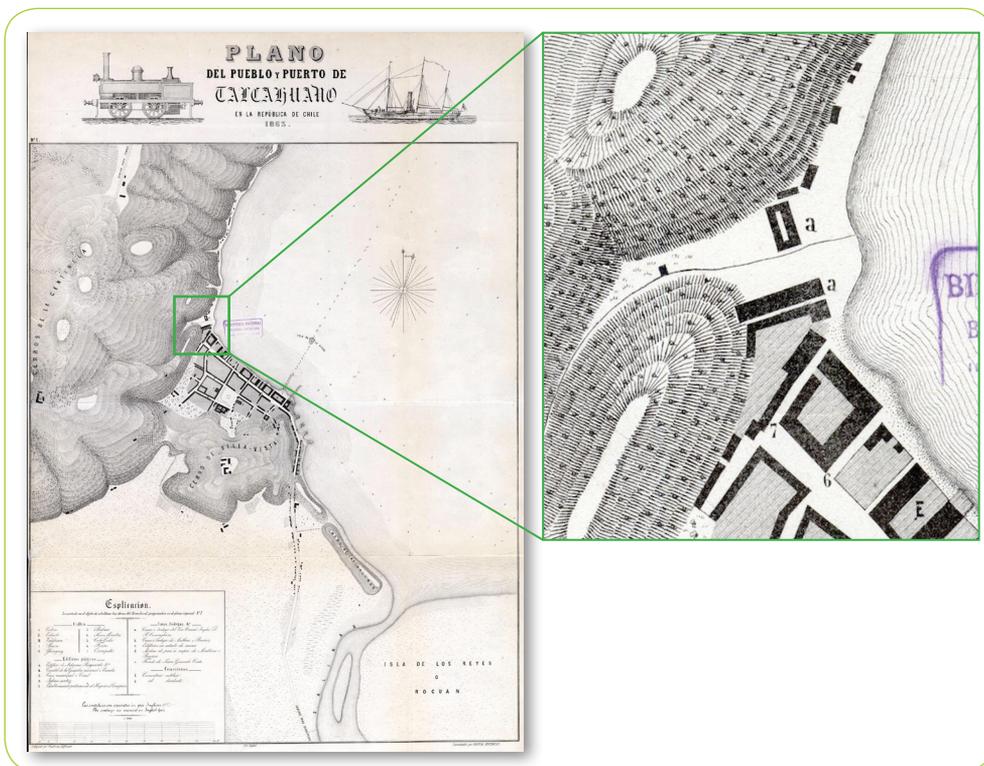


Figura 15 y detalle.

"Plano del Pueblo y puerto de Talcahuano", levantado en 1863 por Pascual Binimelis, que muestra en detalle las bodegas y la casa habitación del cónsul inglés Robert Cunningham, quien fue muy activo en la exploración de la zona y la promoción de la actividad minera y comercial. Biblioteca Nacional de Chile.

⁷⁵ Robert Cunningham a John Walpole, Talcahuano, 5 de octubre 1840, Foreign Office 16, Chile, General Correspondence, 1823-1902, pieza 41, folio 94, July to December 1840, National Archives, London.

Cunningham fue clave en la inserción en Chile de John Mackay, destacado médico escocés que hizo su vida en la región, más ligado al carbón que a su propia profesión. Llega a Concepción en julio de 1840, donde es presentado al intendente por el cónsul inglés. Queda encantado con la zona, que recorre en largos paseos, donde identifica posibles negocios de piedra pizarra, popular en los techos de su Escocia natal y arcilla, materia propicia para la fabricación de ladrillos refractarios. Animado por el espíritu emprendedor de sus compatriotas, grandes promotores de la Revolución Industrial, intenta sin éxito concretar sus proyectos.⁷⁶ En el carbón, en cambio, que explotará personalmente cerca del río Andalién y, más tarde, en Coronel y Lebu, encontrará amplio campo a sus afanes empresariales incluso organizó y zarpó en una expedición para buscar oro en California!

Mackay enfrentó las dificultades de los pioneros, que cuenta en unas animadas memorias. La minería del carbón de piedra le debe mucho a sus tempranos esfuerzos por explorar y explotar la riqueza de la tierra en Concepción y Arauco. Fue propietario de varias minas lo que, curiosamente, resulta excepcional entre los ingleses. A diferencia de lo que ocurrió en el salitre y otras industrias, los británicos obraron como administradores o técnicos, más que como propietarios. Así lo señalan Eduardo Cavieres y Leonardo Mazzei,⁷⁷ al referirse, respectivamente, a sus actividades en Valparaíso y en la región de Concepción. La minería del carbón, apunta Cavieres, "fue uno de los pocos sectores productivos controlados realmente por chilenos." Lo ilustra con el caso de la familia Cousiño y de Maximiano Errázuriz, en Lota y Lebu. Los informes consulares, más interesados en el trigo que en el carbón, así lo reflejan, aunque hacia 1860 esa situación comienza a cambiar.⁷⁸

En general, los ingleses optaron por el comercio y el sector financiero. No por eso dejan de participar activamente en las faenas productivas, desde los primeros años. Tres mineros ingleses trajo la compañía de vapores

⁷⁶ En 1846 trató de aprovechar la arcilla para ladrillos refractarios, para lo cual mandó muestras a Londres que resultaron de buena calidad; solicitó y obtuvo un privilegio exclusivo por 5 años, pero faltó capital para concretar la industria y tampoco tuvo socios, debiendo abandonar el proyecto. Mackay, Juan, *Recuerdos y apuntes, 1820 a 1890*, A. L. Murray, Concepción, 1912, 24.

⁷⁷ Ver supra.

⁷⁸ Cavieres, 96.

PSNC para trabajar la mina de Talcahuano, en junio de 1841, a los que se sumaban el superintendente Biggs y el supervisor John Whittle;⁷⁹ y unos cuarenta mineros escoceses, muchos con sus familias, se integraron a las minas de Cousiño en Lota, hacia 1853.⁸⁰ Los técnicos ingleses fueron importantes en Lota, Boca Maule y Puchoco, atestigua Mackay.⁸¹ Cualquiera sea su papel, la participación inglesa, ya sea a la escala local de las faenas o la más amplia de la navegación, el comercio y las finanzas, es significativa. Su valoración entrega claves para entender el desarrollo de la minería del carbón y su transformación en una industria global.

CONCLUSIONES

La Revolución Industrial y el imperialismo inglés son dos fenómenos profundamente imbricados, que comienzan a desplegarse a partir de la segunda mitad del siglo XVIII. La dinámica expansiva se traduce en una continua búsqueda de materias primas y mercados, para satisfacer a la metrópolis europea. Desde los albores de las independencias americanas, la presencia inglesa se intensifica, adquiriendo dimensiones políticas, económicas, sociales y culturales. Inversiones y procesos migratorios son causa y consecuencia de una creciente integración de los nuevos Estados a la sociedad global que comienza a imponerse.

Las transformaciones tienen también una dimensión científica, expresada en exploraciones, mejoras técnicas y publicaciones. Se acumulan las memorias de viaje y otras narrativas, que contribuyen a formar una imagen de América en el público y las autoridades ingleses. Influyen, en términos prácticos, en la definición de políticas públicas e inversiones privadas. Un espacio que cumple estas funciones de custodia y transferencia del conocimiento es la Royal Geographical Society de Londres, a través de sus publicaciones y de las exploraciones que alienta y difunde.

⁷⁹ Eran Henderson Smith, John Nesbit (o Nesbitt) y Thomas Smith; su salario era de 60 chelines por semana para el primero y 50 para los segundos, que se pagaría a su llegada a Valparaíso. Minute Book PNSC, Liverpool, Julio 21 de 1841, ff. 196. Maritime Museum, Liverpool.

⁸⁰ Edmundson, William, "Ayrshire to Arauco: The Voyage of the Colinda", Geogscot, The Royal Scottish Geographical Society, 1993.

⁸¹ Mackay, 25.

Las publicaciones, los viajeros y la colectividad residente contribuían a formar relaciones con las elites locales, facilitando el llamado "imperialismo informal", basado en la aceptación y el beneficio mutuo de la metrópolis y las periferias. La adopción de modelos extranjeros y la valoración de la ciencia y el conocimiento empírico ayudaron a cimentar el nuevo orden organizado desde Europa.

Con todo, la inserción británica no estuvo libre de dificultades. Los nuevos países estaban lejos de cimentarse y ocultaban, bajo el ropaje nacional, grandes diversidades regionales y una multiculturalidad que se traducía en disputas y guerras. Produjo el fracaso inicial de varias inversiones y una revisión de la estrategia de penetración inglesa.⁸² La consolidación de los Estados Nación americanos y la construcción de ciudadanía tomaría todavía algunas décadas.

La estrategia adoptada, entonces, consistió en enfocarse en los territorios y sus recursos, más que en los Estados. De esta forma, en el caso chileno, se dirigió la mirada hacia el comercio de la región central y su puerto Valparaíso, la riqueza minera del norte y el carbón de la región de Concepción. El vapor que impulsaba el imperialismo requería de carbón, el recurso energético emblemático de la era industrial.⁸³ Desde la década de los veinte crecía su uso en naves inglesas, era natural que su búsqueda llegara a las costas chilenas. De ahí que los informes se hacen más frecuentes con los años.

La avanzada imperial fue importante en la detección y difusión de la riqueza carbonífera. Fue también clave en la expansión de la demanda, en las fundiciones primero y luego en calderas industriales y ferrocarriles. No así en la propiedad de las minas, donde fueron importantes los propios chilenos, como Matías Cousiño, según hemos dicho. Podría justificarse por una opción por el extractivismo exportador de los chilenos, dentro de la división internacional del trabajo, pero sería una explicación simplista. La magnitud y capacidad de la respuesta interna, dice Hernán Venegas, "jugó un rol casi tan importante en los logros de la modernización. Lo último es

⁸² Escribano, 181.

⁸³ Llanos, Claudio y José Antonio González, "Riquezas y rutas. El Sur de Chile en la mirada científica imperial británica (1830-1870)", *História Unisinos*, vol. 18, núm. 1, enero-abril, 2014, pp. 46.

doblemente importante, en el sentido de reconocer el esfuerzo individual y colectivo del empresariado chileno"; que en un par de décadas pasó de ser "casi una aventura empresarial" a transformarse en una actividad indispensable para muchos sectores productivos.⁸⁴ Los desafíos, en efecto, fueron enormes, pues implicaron levantar una gran industria de la nada, en un esfuerzo de décadas, en un escenario muy desafiante.

Sus implicancias extraeconómicas resultan también notables, para la sociedad chilena y los procesos de urbanización e industrialización que se vivieron a partir de la mitad del siglo XIX.⁸⁵ Los comerciantes y capitalistas británicos y estadounidenses aportaron su conocimiento, tecnología, modos de trabajo y costumbres; de ahí que la modernización industrial carbonífera pueda verse como parte de un proceso de transculturación e intercambio cultural.⁸⁶ Se trata, en definitiva, de una actividad con arraigo local, establecida en diálogo con las profundas transformaciones económicas globales que impulsó el imperialismo británico.

⁸⁴ Venegas Valdebenito, Hernán, *El carbón de Lota*, Editorial Pehuén, Santiago, 2008.

⁸⁵ Para una visión general, con un buen capítulo sobre el carbón, véase: Ortega, Luis, *Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión. 1850-1880*, DIBAM, LOM, CIDBA, Santiago de Chile, 2005.

⁸⁶ Orellana Ortega, Felipe, *Lota y El Carbón en Chile, Siglo XIX*, Ediciones Universidad San Sebastián, Santiago, 2020, 37.

REFERENCIAS

- Albion, Robert G. 1951. "British Shipping and Latin America, 1806–1914" *The Journal of Economic History*, Volume 11 , Issue 4 , pp. 361 – 374.
- Baeza Ruz, A. 2017. "Imperio, Estado y Nación en las relaciones entre chilenos y británicos durante el proceso de independencia hispano-americano, 1806-1831", *Revista de Historia y Geografía*. Vol.36. pp. 67-88.
- Baeza Ruz, A. 2021. *El Otro Imperio, chilenos y británicos en la revolución de independencia, 1808-1831*, Universidad Adolfo Ibañez- Ril Editores, Santiago.
- Barry D., *Noticias secretas de América: sobre el estado naval, militar, y político de los reynos del Perú y provincias de Quito, costas de Nueva Granada y Chile ... / escritos fielmente según las instrucciones del Excelentísimo Señor Márquez de la Ensenada y presentadas en informe secreto a el Señor Fernando VI por Jorge Juan y Antonio de Ulloa; sacada a la luz por David Barry*. Londres: En la Impr. de R. Taylor, 1826.
- Beechey, F. W. 1831. *Narrative of a voyage to the Pacific and Bering's Strait*, Londres, Henry Colburn and Richard Bentley.
- Bollaert, W. 1860. *Antiquarian, Ethnological and Other Researches in New Granada, Ecuador, Peru and Chile*, Trübner & Co., Paternoster row, London.
- Bollaert, W. 1855. "Observations on the Coal Formations in Chile", *Journal of the Royal Geographical Society*, XXV.
- *British consular reports on the trade and politics of Latin America, 1824-1826*, 1940. Edited for the Royal Historical Society by R. A., Humphreys, Camden third series, volume LXIII, London.
- Caldclough, A. 1836. *An Account of the great Earthquake experienced in Chile on the 20th of February, 1835*. Phil Trans Royal Soc London B 126: 21-26.

- Caldcleugh, A. 1914. *Viajes por Sud-América durante los años 1819, 20 i 21. Esposición del estado actual de Brasil, Buenos Aires i Chile*. Imp. Universitaria. Santiago.
- Caldcleugh, A. 1825. *Travels in South America, during the years 1819-20-21, containing an account of the present state of Brazil, Buenos Ayres, and Chile*. London: John Murray, Albemarle Street.
- Caldcleugh, A. 2004. *Viajes por América del Sur. Argentina y Chile en 1821*, España, Ediciones Espuela de Plata.
- Carta de Cunningham a Walpole (Santiago). Talcahuano, 26 de enero de 1846. FO 132/25, National Archives, Reino Unido.
- Cartes Montory, A. 2013. *Viajeros en tierras mapuches*, Editorial ALAire Libro, Tomé.
- Cavieres Figueroa, E. 1988. *Comercio chileno y comerciantes ingleses: 1820-1880*, Instituto de Historia UCV, Valparaíso.
- Centner Charles W. 1942. "Great Britain and Chilean Mining 1830-1914", *The Economic History Review* Vol. 12, No. 1/2, pp. 76-82 <https://doi.org/10.2307/2590393>
- Clarke, D. J. 2008. "The Development of a Pioneering Steamship Line: William Wheelwright and the Origins of the Pacific Steam Navigation Company", *International Journal of Maritime History*, 20(1), 221-250.
- Church, R. 1986. *The history of the British coal industry, volume 3, 1830-1913: Victorian pre-eminence*, by Roy Church, with the assistance of Alan Hall and John Kanefsky, Clarendon Press, Oxford.
- Edmundson, W. 2009. *A History of the British Presence in Chile: From Bloody Mary to Charles Darwin and the Decline of British Influence*. Oxford; New York, Palgrave Macmillan US.
- Elliot, J. H. 2006. *Imperios del mundo atlántico, España y Gran Bretaña en América (1492-1830)*, Taurus, Madrid.

- Escribano Roca, R. 2021. "The world upside down. territorialidad, nacionalización e imperio en las visiones británicas de la América española (1824-1850), *Historia* 396, Vol. 11, No. 1.
- Estellé Méndez, P. 1972. Epistolario de don Bernardo O'Higgins con autoridades y corresponsales ingleses, 1817-1831, *Historia*, 11(1), 399-458.
- Famin, C. 1840. *Chili, Paraguay, Uruguay, Buenos- Ayres*, Firmin Didot Frères, Éditeurs, Paris.
- Fernández, Canque M. 1984. "Scots in Latin America. A Survey", Robert Cage, (Ed.) *The Scots Abroad: Enterprise, Capital, Labour, 1750-1914*, Croom Helm.
- Figueroa, P. P. 1897. *Historia de la fundación de la industria del carbón de piedra en Chile: Don Jorge Rojas Miranda*, Santiago, Imprenta del Comercio.
- Fitz-Roy, R. 1839. *Narrative of the surveying voyages of his majesty's ships Adventure and Beagle between the years 1826 and 1836*, Londres, Henry Colburn.
- Gallagher, J. and Robinson R. 1953. "The Imperialism of Free Trade", *The Economic History Review*, New Series, Vol. 6, No. 1, pp. 1-15
- Graham, M. 1824. *Journal of a Residence in Chile, during the year 1822*, Longman, Hurst, Rees, Orme, Brown, and Green.
- Hall, B. 1825. *Extracts from a journal written on the coasts of Chili, Peru, and Mexico in the years 1820, 1821, 1822*, by Captain Basill Hall, Royal Navy. Vols. I y II. Fourth Edition. Edinburgh.
- Hernández, C. 1927. *Valparaíso en 1827 (Con un apéndice sobre la época)*, Valparaíso, Imprenta Victoria.
- Hobsbawm, E. 2001. *Industria e imperio, Historia de Gran Bretaña desde 1750 hasta nuestros días*, Crítica, Barcelona.

- Juan, Jorge y Antonio de Ulloa. 1748. *Relación Histórica del Viage a la América Meridional hecho de orden de S.M., para medir algunos grados de meridiano terrestre...*, Antonio Marin, Madrid, dos volúmenes.
- Keynes, R.D. (ed.). 2001. *Charles Darwin's Beagle Diary*, Cambridge, England.
- Llanos Reyes, C. 2010. "Imperialismo inglés y ciencia. La Sociedad Geográfica Real de Londres, 1830-1870", *Boletín Americanista*, Año LX.1, n° 60, Barcelona, pp. 209-225.
- Llanos, C. y González, J.A. 2014. "Riquezas y rutas. El Sur de Chile en la mirada científica imperial británica (1830-1870)", *Historia Unisinos*, vol. 18, núm. 1, enero-abril, pp. 44-55.
- Mackay J. 1912. *Recuerdos y apuntes, 1820 a 1890*, A. L. Murray, Concepción.
- Mayo, J. 1981. "Britain and Chile, 1851-1886: Anatomy of a Relationship", *Journal of Interamerican Studies and World Affairs*, Volume 23 , Issue 1 , February 1981 , pp. 95 – 120.
- Mazzei de Grazia, L. 1998. "Expansión de gestiones empresariales desde la minería del norte a la del carbón, Chile, siglo XIX", *Boletín de Historia y Geografía*, N°14, Santiago, Universidad Católica Blas Cañas, pp. 249-265.
- Mazzei de Grazia, L. 1997. "Los británicos y el carbón en Chile", *Atenea*, N° 475, Concepción, primer semestre.
- Mazzei de Grazia, L. 1994. "Orígenes del establecimiento británico en la región de Concepción y su inserción en la molinería del trigo y en la minería del carbón", *Historia*, V. 28, 217-239.
- Miers, J. 1826. *Travels in Chile and La Plata*, Baldwin, Cradock and Joy, Londres, 1826, dos volúmenes.

- Minute Book PNSC, Liverpool, Julio 21 de 1841, fj. 196. Maritime Museum, Liverpool.
- Orellana Ortega, F. 2020. *Lota y El Carbón en Chile, Siglo XIX*, Ediciones Universidad San Sebastián, Santiago.
- Ortega Martínez, L. 1988. "La industria del carbón en Chile entre 1840 y 1880", *Cuadernos de Humanidades*, N° 1, Universidad de Santiago de Chile, Santiago.
- Ortega, L. 2005. *Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión. 1850-1880*, DIBAM, LOM, CIDBA, Santiago de Chile.
- Palladino, P. and Worboys, M. 1993. "Science and Imperialism", *Isis*, Volume 84, Number 1.
- Piwonka Figueroa, G. 2009. "John Miers (1789-1879), viajero crítico de los chilenos en los comienzos de la república", *Cuadernos de Historia*, 30.
- Pratt, M. L. 1992. *Imperial Eyes. Travel writing and transculturation*, Routledge, Gran Bretaña.
- Rodríguez Rautcher, S. 1984. *Influencia de los Estados Unidos en el proceso de la independencia de Chile 1776-1824*, Estado Mayor General del Ejército, Santiago.
- Rippy, J. Fred y Pfeiffer, J. 1948. "Notes on the Dawn of Manufacturing in Chile", *Hispanic American Historical Review* 28 (2): 292-303.
- Robert Cunningham a John Walpole, Talcahuano, 5 de octubre 1840, Foreign Office 16, Chile, General Correspondence, 1823-1902, pieza 41, folio 94, July to December 1840, National Archives, London.
- Salvin, H. 1829. *Journal Written on Board of His Majesty's Ship Cambridge, from Jan. 1824 to May 1827, by H. S.*, Edward Walker, Newcastle.

- S/A. 1900. "Old Timers", *British and American in Chile by "Quien sabe"* (Carlos Fletcher Hillman), Imprenta Moderna, Santiago.
- Stevenson, W. B. 1825. *A Historical and descriptive narrative of twenty years' residence in South America, in three volumes. containing travels in Arauco, Chile, Peru, and Colombia, with an account of the revolution, its rise, progress, and rescue.* Vol. I. London, Hurst, Robinson & Co., Constable and Co. and Oliver & Boyd, Edinburgh, pp. 1-19/130-142; Ibid., Vol II, pp. 279-319; Ibid., Vol. III, pp.23-44.
- Sutulov A. 1976. *Minería Chilena (1545-1973)*, Santiago, CIMM.
- Terragno, R. H. 2001. *Maitland y San Martín*, Universidad Nacional de Quilmes Ediciones, tercera edición, Buenos Aires.
- The Edinburgh Review. 1824. Marzo 24- julio 24, XL, London.
- Upham, S. C. 1878. *Notes of a voyage to California via Cape Horn, together with scenes in El Dorado, in the years 1849-50*, Franklin Printing House, Filadelfia.
- Venegas Valdebenito, H. 2008. *El carbón de Lota*, Editorial Pehuén, Santiago.
- Wardle, A. C.1940. *Steam Conquers the Pacific: A Record of Maritime Achievement, 1840-1940*, Hodder and Stoughton, London.



CRHIAM
CENTRO DE RECURSOS HÍDRICOS PARA LA AGRICULTURA Y LA MINERÍA
ANID/FONDAP/1523A0001



Universidad de Concepción



SERIE COMUNICACIONAL CRHIAM



LA AVANZADA IMPERIAL INGLESA EN LOS PRELUDIOS DE LA MINERÍA DEL CARBÓN CHILENO, 1820-1840



Universidad de Concepción



UNIVERSIDAD
DE LA FRONTERA



Universidad del Desarrollo
Universidad de Excelencia

