

Evoluciones y mutaciones del Sistema Atlántico y de América Latina de 1820 a 1920

Jean Piel

INTRODUCCIÓN.

EL SIGLO XIX ATLÁNTICO Y LATINOAMERICANO

A pesar de ser un laboratorio extremo aunque fundador y fundamental de la afirmación histórica de Europa entre los siglos XVI y XIX, sorprendería que desde hace 150 años esto que llamamos “América Latina” no hubiera contribuido también, a su manera —periférica, pero precoz—, a formar algunas de las características más sobresalientes de los siglos XIX y XX. Ciertamente, una parte esencial de estas características se desarrolló en el Atlántico Norte, pero por razones estructurales, antes de extenderse al resto del mundo, se desarrollaron en todo el Atlántico, particularmente en sus riberas latinoamericanas. A riesgo de transgredir la cronología establecida por los organizadores de este seminario internacional de verano (pero con su consentimiento) no será, sin duda, inútil entrever lo que sucede después de 1820-1830 en las relaciones entre América Latina y el Atlántico, y analizar cómo éstas contribuyeron a fundar una parte importante no sólo de nuestra modernidad, sino también de nuestra contemporaneidad.

Abordaré, por tanto, el periodo que a *grosso modo* transcurre de 1820-1825 a 1918-1920, y que abarca desde los años de consumación de las independencias

Este trabajo fue preparado para el seminario de verano “historia del sistema Atlántico: 1580-1830”, celebrado en Hamburgo del 27 de agosto al 2 de septiembre de 1999 y se publicará en las actas de dicho seminario. Traducción del francés por Olga Abizaid.

americanas hasta aquellos cuando Europa —hasta entonces triunfante, pero ahora devastada por guerras civiles que han degenerado en guerra mundial—, se cuestiona sobre sus ruinas, lo que algunos se apresuraron a proclamar como el inicio de la “decadencia de Occidente”. Este periodo está enmarcado por dos congresos internacionales que desempeñaron un papel fundamental en la reorganización de las relaciones internacionales y, por lo tanto, del Atlántico y de sus zonas litorales:

- El Congreso de Viena en 1815, que pretende cerrar lo que Fernand Braudel llamó el “ciclo de las revoluciones atlánticas”, comenzó en 1776 en Estados Unidos (si no en Inglaterra en 1640 o en Holanda en 1580) y terminó en 1825 en Bolivia (si no en Cuba en 1898).

- El Congreso de Versalles en 1919, que pretendió clausurar la Primera Guerra Mundial, así como reorganizar a Europa y al mundo mediante la repartición de las zonas de influencia esbozadas por el Congreso de Berlín de 1885 —después de la exclusión de la URSS y de Alemania, lo que los aparta provisionalmente de los asuntos atlánticos y latinoamericanos—.

Mucho antes de la afirmación consolidada de una alianza atlántica en 1949, en el marco de la Guerra Fría, ¿podemos entre los años que van de 1820 a 1920 postular la existencia de un “sistema atlántico”? Eso es justamente lo que debemos indagar. Notemos, sin embargo, que históricamente, si ha existido un “sistema” en esta zona oceánica del planeta, éste ha sido tardío y correlativo en principio no de la hegemonía norteamericana, sino del surgimiento —también tardío— de Europa. Porque durante mucho tiempo el océano primordial —o los “mares tenebrosos”— que se pensaba rodeaba al mundo allende las Columnas de Hércules, no era, en el mejor de los casos, más que una Atlántida mítica pero sin atlantes, a menos que se le dé ese nombre a los mayas del mediterráneo caribeño con sus piraguas, a los bereberes-guanches llegados, no sabemos bien cómo, hasta las Islas Canarias antes del siglo xv, a los intrépidos navegantes cretenses, fenicios, griegos o vascos que navegaban a lo largo de los litorales del Sahara, o a los finisterros eurasiáticos occidentales.

Es necesario, pues, esperar nada menos que el declive de la primera y efímera Europa política —la *Europa Caroli*— para asistir a su resurgimiento a través de la invención progresiva del Atlántico entre los siglos ix al xvi, primero

por los vikingos en el Atlántico norte, que son relevados enseguida por los hanseáticos germanos y por los italianos, portugueses y españoles en el Atlántico central y sur. Hacia 1580, al término de esta expansión náutica, casi todas las costas accesibles de este océano, fueran continentales o insulares, han sido exploradas y cartografiadas. Sin embargo, los *hinterlands* profundos, situados más allá de esas riberas en África, en América, en el Ártico y en la Antártida, continuaban poco conocidos o desconocidos todavía en 1880 y hasta 1900.

Para que este espacio se constituyera en sistema era necesario, pues, no sólo que fuera concebido geográficamente (virtualmente, y a pesar de los errores, era prácticamente un hecho luego del Tratado de Tordesillas en 1494), sino, sobre todo, que comenzara a ser sometido a explotación regular a través de rutas marítimas que comunicaran sus costas y sus *hinterlands* económica, social, cultural y políticamente. De manera muy inequitativa, sin duda alguna, esta interdependencia marítima se estableció en 1500 entre Europa y África por medio de la ruta portuguesa de las Indias Orientales; y entre Europa y América (sobre todo, la centroatlántica) por las rutas hispanoportuguesas de las Indias Occidentales establecidas desde 1530-1550.

Luego de tres siglos de conflictos interhegemónicos por el dominio naval y colonial de este primer sistema atlántico incompleto —principalmente entre ibéricos, holandeses, franceses e ingleses—, éste alcanza su apogeo al final del siglo XVIII al interconectar mediante un comercio triangular, la trata de esclavos de África con la explotación de esclavos negros y de peones indígenas en América, y con el despotismo “ilustrado” en Europa. Sin la existencia de este sistema atlántico el despegue histórico de la Europa moderna no hubiera sido tan rápido: en el siglo XVI, a través de las rutas de las dos Indias, Europa Occidental recibía un suplemento de valor agregado exótico monetizable que correspondía, ya entonces, a aproximadamente el 4% del PIB del Continente.

Última observación introductoria: desde un principio (con los portugueses en el siglo XV) el sistema se enmarcó en un proyecto talasocrático mundial (la búsqueda de la ruta de las Indias), lo que implicó que el Atlántico no fuera un sistema cerrado. Desde el siglo XVI se extendía hacia las Indias Orientales por El Cabo, las *Echelles* del Levante, y las naos de Manila desde el siglo XVI. Por el istmo centroamericano (y después del siglo XVIII por el Cabo de Hornos)

cruza hacia el sudeste del Pacífico, los “Mares del Sur”. Ya desde el siglo ix *drakkars* y navíos hanseáticos conectaban por el Báltico a un Atlántico norte ampliado que se extendía desde Groenlandia a Bizancio alcanzando el Mar Caspio. Desde el principio, pues, la invención del Atlántico y su constitución en sistema marítimocentrado no pudo haber sucedido más que dentro de esos proyectos marítimos de dimensión supraatlántica de sus iniciadores europeos —aún cuando al comienzo éstos fueran incapaces todavía de conocer y reconocer al mundo que ya buscaban explotar y dominar—. Como se verá, ello no cambiará entre 1820 y 1920, aunque todo lo demás sí lo haga.

I. HACIA 1820, AMÉRICA LATINA, EN VÍAS DE EMANCIPARSE, SUEÑA
CON DEFINIRSE ENTRE DOS VISIONES DE SU DESTINO GEOHISTÓRICO:
TALASOCRÁTICO-ATLÁNTICO O AISLACIONISTA CONTINENTAL.

A causa de la agitación revolucionaria que se está desarrollando en América y de la agitación revolucionaria reciente y mal apaciguada en Europa, el sistema colonial atlántico, tal como había culminado en el comercio triangular a fines del siglo xviii, salió profundamente alterado por los conflictos militares y navales que se derivan a partir de 1793, de la Revolución Francesa. En América Latina, sólo los países del Río de la Plata lograron mantener la independencia proclamada en 1810-1811. Hacia 1820, el subcontinente se encuentra aún bajo la violencia. Brasil no ha osado todavía a liberarse definitivamente de Portugal, y la Corona de España mantiene aún firme a los virreinos de Perú y México, así como a Cuba y Puerto Rico. Los únicos éxitos recientes de los Libertadores son la independencia de Chile y Argentina en 1817, y de Colombia y Venezuela en 1819. Sin embargo, en menos de cinco años todo cambiaría definitivamente ya que las rupturas que se fueron acumulando en América y alrededor del Atlántico desde 1789 (e incluso desde 1776) hacían imposible el regreso al *statu quo* previo al desastre franco-español de Trafalgar en 1805.

1. *Las disyuntivas surgidas en el sistema atlántico entre 1805 y 1825.*

Dos de las revoluciones atlánticas que transformaron y clausuraron la modernidad del *Ancien Régime* (la norteamericana de 1776 a 1783 y la francesa de 1789

a 1815) pueden ser consideradas, por muchos aspectos, el punto culminante de la antaño rivalidad entre franceses e ingleses desde el siglo xvii. Conocemos los momentos cruciales: los Tratados de Utrecht en 1713-1715; el Tratado de París en 1763; la independencia de Estados Unidos en 1783; el bloqueo naval de Francia y el bloqueo continental de Inglaterra entre 1793 y 1812. Durante un siglo después del triunfo de Nelson en Trafalgar en 1805, el Atlántico y los mares del mundo se colocaron bajo la hegemonía naval y marítima de la Gran Bretaña, y los lazos imperiales privilegiados de la Península Ibérica con América estaban comprometidos definitivamente a terminar.

Paralelamente, en el continente europeo la derrota final de los últimos ejércitos surgidos de la Revolución Francesa permite la gigantesca restauración monárquica y reaccionaria planeada por el Congreso de Viena en 1815. Durante un siglo el continente europeo queda bajo la hegemonía militar y terrestre de sus imperios centrales y orientales. Desviada por un tiempo de los asuntos atlánticos, esta Europa conservadora, al decretar en 1815 la prohibición de la trata de esclavos, delega pues, *de facto* a Inglaterra —la única que poseía entonces una verdadera armada— la vigilancia naval del Atlántico, que en lo sucesivo ejercerá contra aquello que constituía la pieza principal del antiguo comercio triangular.

A pesar de que la segunda guerra angloamericana de 1812 era de fresca memoria, el nuevo canciller británico, Georges Canning asume las consecuencias. A partir de 1812 se aleja de la Santa Alianza continental, se acerca a los americanos (del norte, pero también del sur) y en lo consecutivo influye profundamente en el destino histórico de la Gran Bretaña sobre su expansión marítima (sostenida por su expansión industrial). Al dominar las turbulencias revolucionarias de origen francés en el Continente gracias a la Santa Alianza, Inglaterra puede, entonces, reactivar su viejo *Western Design* cuyo origen se remonta a los tiempos de Cromwell y de Elizabeth i. Primero, después de Trafalgar, bajo las formas clásicas más vanas, de expediciones coloniales de tipo *Ancien Régime* (fracaso de los intentos de desembarco inglés en Buenos Aires y Montevideo en 1806 y 1807). Y después por la más eficaz y compleja vía de crear puntos de apoyo a lo largo de las rutas marítimas más estratégicas, lo que permitiría reforzar su hegemonía naval en el Atlántico y el Océano Índico. Después de 1800,

además de sus antiguas posesiones territoriales de ultramar (Canadá, Jamaica, Guyana, Compañía de Indias, Gibraltar, Santa Helena, etcétera), Inglaterra añade Sierra Leona, la Colonia de El Cabo, Ceylan, Malacca, Singapur, y, las Islas Seychelles, las Islas Jónicas, Malta, Mauricio, Ascensión, Tristan da Cunha, etcétera. Fortalecido de esta consolidada hegemonía naval, Georges Canning procede, entonces, a una cuasi reestructuración de alianzas en favor de los americanos —hasta hacía poco, todavía enemigos— y a expensas de sus antiguos aliados de la Europa continental, en posesión de un antiguo imperio colonial (holandeses, portugueses, y españoles).

Hacia 1820 los *líderes* de las independencias americanas, amenazados por los sueños de restauración colonial del *Ancien Régime* de la Santa Alianza, y aún inseguros en cuanto a la solidez del retorno diplomático británico, no deben contar en principio más que en sus propias fuerzas, americanas. Éstas son débiles. Si bien resultan victoriosos frente a los ingleses en 1789 y en 1812, los norteamericanos no tienen una verdadera flota de guerra y su ejército es todavía bastante rudimentario. De cualquier forma, la proyectada unidad territorial de su nación está lejos de considerarse terminada y prometía con absorber primero sus energías en los conflictos venideros con los ingleses en Oregon, con los hispano-mexicanos en Texas, California y Cuba, y con los rusos en Alaska.

En cuanto a las luchas de independencia que tienen lugar en la América hispana, fuera de los dos ejércitos libertadores continentales de José de San Martín y Simón Bolívar (no mayores de 12 000 a 15 000 hombres), éstas se apoyan sobre todo en las insurrecciones de *pequeñas repúblicas* y *guerrillas* en las que *caudillos* irredentistas, regionalistas si no localistas, son difícilmente enmarcables en proyectos geopolíticos más vastos y perdurables.

En estas condiciones, y a pesar de sus raíces histórico-culturales claramente atlántico-europeas (particularmente en Brasil donde la familia real está directamente emparentada a la dinastía portuguesa), sus líderes no tienen prácticamente ninguna opción frente a las amenazas europeas: sólo pueden jugar al separatismo y, por lo tanto, al aislacionismo. Se llega a correr un riesgo de balcanización, ya que desde 1811, el Paraguay de José Rodríguez de Francia y el Uruguay de José Artigas se separaron de la Argentina independiente, la Gran Colombia no resistió más allá de 1831, y la Federación Centroamericana no existió después

de 1839. Contra esta tendencia se resistían particularmente Brasil, que en 1822 proclamó su independencia —no obstante, imperial y unitaria—, y el libertador Simón Bolívar, que busca confederar a todas las jóvenes naciones sudamericanas hispanohablantes a través del Congreso de Panamá, en 1826.

Todo fue en vano. No sólo por el boicoteo anglosajón y por los egoísmos particularistas hispanoamericanos, sino porque las relaciones de fuerza en el interior del hemisferio occidental ya estaban a favor de la creciente potencia norteamericana. Con tal de beneficiarse de la neutralidad militar y naval británica, y jugando al aislacionismo del continente americano, rodeado por los dos océanos más grandes del mundo, en una época en la que las fusiones intercontinentales no existían aún, Estados Unidos, si bien inacabado territorialmente, ya era una nación-continente, y ciertamente no rechazaba la idea de un continente de naciones (libres), siempre y cuando conservara el liderazgo y, de alguna manera, el protectorado por derecho de primogenitura y del más fuerte. Es esto lo que en 1825 afirma muy explícitamente el Presidente Monroe ante el Congreso Americano, extendiendo por adelantado el destino manifiesto de Estados Unidos al destino manifiesto de todo el continente americano bajo protección americana (lo que más tarde se convertirá en la “Doctrina Monroe”).

Desde 1823-1826, libre de la Europa del *Ancien Régime*, y salvo un posible cambio en las relaciones de fuerza, América Latina estaba, pues, prometida a la tutela norteamericana si se centraba por adelantado exclusivamente en el hemisferio occidental.

2. Consecuencia: desmoronamiento americano o captura británica del sistema atlántico entre 1805 y 1825.

Políticamente, en 1820-1825 parecen reunidas todas las condiciones para que estas opciones aislacionistas americanas (regionalistas, nacionalistas, continentalistas) contribuyan al desmoronamiento del antiguo sistema atlántico colonial: la ruptura de los lazos imperiales que ataban a América con Europa antes de 1776, la incapacidad para crear soberanías extendidas tierra adentro del corredor costero de África antes de 1870, un corredor costero que, recordémoslo,

estaba desde 1815 privado de los recursos económicos que la trata y el comercio triangular le aportaba (excepto Angola y Sao Tomé que sí se beneficiaron de ambos hasta 1888, cuando se abolió la esclavitud en Brasil). En el siglo XIX, todas las tentativas de conquistas y reconquistas territoriales europeas fracasaron en América. Con las solas excepciones de la anexión de las Islas Malvinas por parte de Inglaterra en 1833, y la extensión y unificación hasta el Pacífico del dominio de Canadá, en 1867, se dieron los fracasos ingleses en Buenos Aires y Montevideo en 1806-1807, el fracaso español en las costas peruanas en 1864, el fracaso francés en México en 1867, el fracaso de España en Cuba en 1898.

En realidad, detrás de las pretensiones aislacionistas de la Doctrina Monroe, de las ambiciones continentalistas de Bolívar, de la autarquía perseguida por Rodríguez de Francia en Paraguay, se ponía en marcha un nuevo sistema atlántico. Un sistema en principio invisible, con la complicidad del Continente Americano que, definitivamente alejado de la Santa Alianza, no obstante busca con ansiedad, un protector sustituto y lo encuentra en Georges Canning. Incluso en 1823, los Estados Unidos de Monroe, sabe bien que no sería nada sin la garantía de protección naval británica que mantiene las costas abiertas a su marina mercante; sin el mercado inglés que absorbe una parte considerable de sus exportaciones y los abastece, a cambio de productos manufacturados, inversiones y de los inmigrantes necesarios para su expansión económica y territorial. Con relación a las jóvenes naciones latinoamericanas, sabemos que entre 1810 y 1825 ninguna nació a la independencia sin estar, de antemano, fuertemente endeudada, particularmente con Inglaterra, quien les “asistió”, de manera oficial o no, durante sus guerras de emancipación. Brasil —al igual que su ex metrópolis portuguesa— ya estaba dentro de la zona de libre comercio anglocentrada desde los Tratados de Utrecht en 1715.

Las independencias americanas alcanzadas entre 1776 y 1825, lejos de significar el desmoronamiento del sistema atlántico representan, al contrario, su renacimiento, pero sobre unos fundamentos estructurales sumamente renovados: generalización de los tratados de libre comercio a expensas del antiguo sistema colonial basado en la exclusividad. Al menos hasta 1826 hubo un incre-

mento en los intercambios de productos, de hombres, de capitales y de ideas entre las dos orillas del Atlántico y, por ello, una reorientación de la producción en función de una posible nueva división internacional del trabajo, calculada en los términos ricardianos de costos comparativos en economías abiertas (la atlántica). Y puesto que desde el tratado de París en 1763, y a partir de la independencia de Estados Unidos en 1783, Inglaterra se había convertido en la primera potencia comercial y financiera del mundo, no era difícil imaginar que en 1820 la elite dirigente británica pensara en poder promover con éxito el sistema de alianza de clases sociales, que tan bien resultó en Inglaterra misma, pero esta vez a escala del nuevo sistema atlántico: burgueses industriales comerciantes-financieros (anglosajones) y grandes propietarios de suelo y subsuelo, productores de materia prima (norte y sudamericanos). Llenos de estas esperanzas, los intercambios comerciales y las inversiones británicas en América Latina llegaron en 1826 a un nivel que no volverían a alcanzar hasta el siglo xx.

Entonces, si durante el mismo periodo el triunfo de la industria textil de Lancashire pudo darse sólo a costa de la ruina de la, hasta entonces floreciente protoindustria india administrada por la Corona Británica, en el Atlántico, sucede lo contrario. La prosperidad inglesa buscó construirse —bajo la protección de su hegemonía naval, diplomática y financiera— alrededor de dos estrategias diferentes y complementarias. En América del Norte, exportando y duplicando sus propias revoluciones demográfica, agrícola e industrial. En el Atlántico sur (en América Latina y en la costa africana) generalizando un pacto neocolonial de libre comercio: productos manufacturados a cambio de materias primas. Durante algún tiempo ello no implicó la desaparición inmediata de las economías serviles de exportación en las *haciendas* y plantaciones en América Latina y en el sur estadounidense. En un primer momento, incluso, pudo haberlas reforzado, al menos en tanto éstas hubieran conservado una tasa de rentabilidad comercial competitiva internacional. Sin embargo, ello los colocaba de antemano en una posición dependiente en un mercado atlántico abierto, que, tarde o temprano, los confrontaría a la generalización competitiva de las demandas y de los efectos del maquinismo industrial y agrícola.

II. EVOLUCIÓN ENTRE 1820 Y 1870 DEL ATLÁNTICO Y AMÉRICA LATINA EN UN SISTEMA MUNDIAL DE LIBRE COMERCIO, ANGLOCENTRADO E INCOMPLETO.

A la nueva metrópolis que aparece en el Atlántico a partir de la Revolución Francesa, en España, Portugal y Holanda le queda, pues, pilotear a largo plazo la transición de los procedimientos de dominación colonial del *Ancien Régime* hacia procedimientos que garantizan un libre comercio que desde el principio le sea favorable. Tras renunciar en un primer momento a las anexiones territoriales (salvo en el caso de las Malvinas en 1833), Inglaterra lo consigue en el plano naval-militar mediante intervenciones puntuales de la “política de las cañoneras” para garantizar la navegación orientada al libre comercio, en particular sobre las grandes vías fluviales (Amazonia, Panamá y Paraguay), que permite al sistema atlántico penetrar en el interior del Continente sudamericano (en 1845 contra el dictador argentino Juan Manuel Rosas). Cuando esto no es suficiente, recurre a la injerencia y a la presión comercial y diplomática, y provoca una intervención de los países fronterizos contra un país hostil. Por ejemplo, de 1865 a 1867, al apoyar a la Triple Alianza (Argentina, Brasil y Uruguay), le amputa al Paraguay de Francisco Solano López tres cuartos de su población masculina y de su territorio. Después de 1840, Gran Bretaña, con el apoyo receloso de competidores llegados o vueltos a aparecer en la escena marítimo-industrial internacional (Francia, Estados Unidos y Europa del noroeste), recompone un sistema atlántico que prefigura el sistema de economía global mundializada, teorizado desde entonces por los economistas neoclásicos o neoliberales.

1. La recomposición del sistema atlántico por el libre comercio ricardiano.

¿Cómo funciona durante el periodo que va de 1831 a 1843 este sistema atlántico, particularmente, su parte latinoamericana? La gráfica de importaciones y exportaciones entre Gran Bretaña y América Latina lo muestra bastante bien. A las expectativas de la corta fase A de Kondratiev que culmina hacia 1825-1826, suceden las desilusiones económicas y políticas de una fase B que se pro-

longa, según las regiones hasta 1850 o 1860. Se produce luego un repunte notable, pero éste es bruscamente interrumpido durante 20 años por la crisis de 1873 que, más allá de la recesión específicamente latinoamericana, corresponde en la escala mundial, a una reconversión del capitalismo de libre comercio a nuevas formas de dominación imperial, en adelante expandida a la totalidad del planeta accesible por vía marítima, ferroviaria y telegráfica.

Esta dinámica cobra todo su sentido si tomamos en cuenta que durante este periodo:

- la balanza de los intercambios comerciales registrados representa para América Latina de un 70 a un 80% de sus exportaciones totales, mientras que para Inglaterra ésta no representa más que un 4% de sus importaciones y exportaciones —asimetría evidente que muestra bien la dependencia estructural de una frente a la otra—;

- que desde 1840, Gran Bretaña, el principal país manufacturero del mundo, dependía cada vez menos de sus Indias Occidentales, América Latina, del Mediterráneo y la Europa continental para obtener sus materias primas industriales y su alimentación. Más de un cuarto de sus importaciones provenientes de Asia transitaban por El Cabo, y el 50% por la zona noratlántica: Norteamérica, el Mar del Norte y la zona Báltica.

Cuadro 1. Origen de las importaciones británicas entre 1831 y 1843

Periodo	Sudeste asiático	América del Norte	Báltico	Europa occidental	Mediterráneo	Las Antillas	América
1831-1832	16%	21%	14%	2%	1%	42%	4%
1842-1843	25%	36%	13%	1%	2%	20%	3%

Podemos ver, hasta qué punto el sistema atlántico anglocentrado estaba a punto de rejerarquizarse, ya entonces, en favor del Atlántico norte, alrededor del cual se difundieron los efectos de las revoluciones industriales, agrícolas y de los transportes, inducidas por la generalización de la máquina de vapor (ha-

cia 1850, un barco sobre diez en el mundo: *steamer* mixto o totalmente propulsado por carbón). En torno a este sistema también se reestructuran las sociedades, que después de esta fecha se intercomunican no sólo por la elevación de la productividad debida al uso de las máquinas, sino por la transferencia de los excedentes de la revolución demográfica europea al otro lado del Atlántico.

Cuadro 2: Evolución estimada de la población mundial de 1800a 1850 (en millones).

	Población mundial	De origen europeo	Asia	América	Europa	África
1800	958	223 (23%)	630 (65.8%)	26 (2.7%)	200 (20.8%)	100? (10.4%)
1850	1 238	328 (26.5%)	810 (65.4%)	61 (4.9%)	265 (21.4%)	100? (8.1%)

En lo que se refiere a África, desde 1830 se puede observar que los beneficios del intercambio comercial inequitativo están a punto de recuperar los niveles de la antigua trata, si bien la colonización de los *hinterlands* desde el corredor costero no había aún comenzado.

Cuadro 3. Índice de intercambios entre Europa y África de 1680 a 1830.

	1680	1730	1780	1830
Índice de exportaciones africanas a Europa	100	134	521	880
Índice de exportaciones de esclavos	100	165	776	478
Índice de exportaciones de oro	100	109	134	177
Índice de exportaciones de marfil	100	119	39	1 010
Índice de exportaciones europeas hacia África	100	90	110	86

Así, cuando Gran Bretaña, junto con Francia que había reconstituido su flota y sus ambiciones de ultramar bajo la monarquía de julio, se lanza después de 1840 a su política intervencionista de apertura de aquellas regiones del planeta que hasta entonces habían escapado de la economía-mundo eurocentrada

heredada del siglo XVIII,¹ podría decirse que lo hizo sobre la base de un sistema atlántico reorganizado por ella en su beneficio, y por lo que algunas de las características estructurales son ya entonces definitivamente contemporáneas: el surgimiento de un Atlántico norte, cuyas orillas en pleno crecimiento agrícola, demográfico y manufacturero garantizaban intercambios marítimos intensos con tasas de retorno de los beneficios comerciales y financieros; el declive relativo de las viejas rutas marítimas coloniales hacia las Indias occidentales; el desarrollo exportador dependiente del Atlántico sur (África y América Latina); y más allá del Atlántico mismo, la intensificación bajo la hegemonía naval británica de las rutas extra atlánticas, cada vez más frecuentadas después de 1840-1850, como sucede con la ruta de las Indias Orientales por El Cabo y las rutas del nitrato y del guano sudamericano por el Cabo de Hornos.

2. La ribera americana, dividida entre aislacionismos difíciles y dependencias transatlánticas reales.

Salvo quizá en Chile, Brasil y Paraguay, en donde durante ese periodo, no sin contradicciones, prevalecen las tendencias unitarias sobre las tendencias regionalistas o separatistas, América Latina sigue marcada por la incertidumbre, dada la incapacidad de los jóvenes estados para consolidar sus naciones. En efecto, las estructuras sociopolíticas heredadas del periodo colonial conspiran en favor de los aislacionismos provinciales contra los estados centrales, débiles, endeudados y, muy frecuentemente, al límite de la insolvencia fiscal. Dos tendencias contradictorias dividen de manera permanente a los líderes latinoame-

¹ Recordemos algunas de las etapas más significativas:

1830: expedición francesa de conquista en Argelia.

1840-1841: apertura forzada de China por parte de los ingleses (Guerra del Opio)

1845: intervención franco-británica en Obligado contra la Argentina de Juan Manuel Rosas.

1853: apertura forzada de Japón por los norteamericanos.

1854-1855: intervención francesa, italiana e inglesa en Crimea contra Rusia.

1864: intervención española en Perú.

1862-1867: intervención francesa en México.

1865-1867: apoyo franco-británico a la Triple Alianza contra Paraguay; y finalmente de

1861 a 1865: derrota del sur esclavista y exportador de algodón hacia Inglaterra frente al norte industrial y asalariado en la Guerra de Secesión en Estados Unidos.

ricos aproximadamente hasta 1870. La primera tendencia: que en nombre de la necesaria modernización del Estado y de la Nación, se requería la ayuda del exterior para procurarse tecnología, préstamos financieros y una salida para sus exportaciones que son el único medio para saldar los intereses de la deuda pública; y la segunda tendencia: apoyada en los compromisos siempre inestables entre el Estado central y los clientelismos regionales típicos de sociedades todavía mayoritariamente rurales y precapitalistas, busca oponerse en nombre de una utópica autarquía nacional, a toda apertura a la modernidad cosmopolita que sigue llegando a las costas latinoamericanas desde Europa vía el Atlántico. Esta segunda opción, adoptada por algunos *caudillos*, fue derrotada militarmente en 1845 en el fuerte de Obligado en Argentina, y en 1867 en el Paraguay vencido por la Triple Alianza. La primera opción, elegida por Perú cuando este país se beneficiaba de 1850 a 1872 del “milagro” de sus exportaciones de guano y nitrato, fue arruinada económicamente por la crisis de la deuda en 1873 y liquidada militarmente por la invasión chilena en 1880 durante la Guerra del Pacífico. Por razones fundamentalmente económicas (el retraso en sus relaciones sociales de producción frente al triunfo de la revolución industrial en el Atlántico Norte), América Latina prácticamente no tuvo, en definitiva, opción alguna: entre la dependencia atlántica y el aislacionismo continental de un Monroe o un Bolívar, sus elites nacionales, de buen grado o no, se vieron forzadas a escoger al atlantismo que se extendería, hacia su costa pacífica, hacia el sur por el Cabo de Hornos, y hacia el norte por California, recién adquirida por los norteamericanos en 1848 y en donde se acababa de descubrir oro. Hecho este que revalorizó de forma inédita los diversos pasos terrestres interoceánicos en el istmo centroamericano (Tehuantepec, Nicaragua y Panamá).

Tal como lo presintió Bolívar en 1826 al día siguiente del fracaso del Congreso de Panamá, la estrategia del aislacionismo continental que preconizaba Monroe en 1823, en la práctica servía mucho menos a los intereses del subcontinente latinoamericano, que a los intereses de la nación-continente norteamericana. De 1845 a 1851 Estados Unidos alcanzó sus dimensiones al arrebatarle a México un tercio de su territorio (Texas, Nuevo México, California y Tucson), y tras considerar al Golfo de México como su mediterráneo, multiplicó las injerencias de sus tropas irregulares en Centroamérica y el Caribe, como el fili-

bustero Walker en Nicaragua en 1856, y los mercenarios yanquis contra la intervención francesa en México entre 1862 y 1867. Impulsando así también a sus peones sobre la ruta del Extremo Oriente por el istmo de Panamá y por California. Incapaces aún de procurarse una armada realmente competitiva en el Atlántico frente a la inglesa, Estados Unidos, no obstante, se había convertido en una verdadera potencia naval-militar en el Caribe y en el Pacífico (fueron ellos quienes forzaron la “apertura” de Japón en 1853). Sin embargo, sin sus intercambios con Europa y el capital de Inglaterra que financiaba su extraordinario crecimiento técnico, económico, demográfico y territorial, Estados Unidos no hubiera podido jamás alcanzar tal nivel, ya de potencia centrada sobre todo en la costa oriental atlántica del país. Liquidado el dramático episodio de su Guerra de Secesión y con el fin de lograr su “reconstrucción” sobre fundamentos, en adelante, totalmente capitalistas e industriales, contribuirían a las mutaciones que, entre 1870 y 1920, se producen en el sistema atlántico y en América Latina, a pesar de que la coyuntura económica se encuentra más que nunca regulada desde la Bolsa de Londres por medio de contratos comerciales y préstamos bancarios referenciados en libras esterlinas.

III. DESARROLLO Y CONTRADICCIONES DEL SISTEMA ATLÁNTICO DE 1870 A 1913.

Justo cuando la gran crisis kondratieviana de 1873 interviene en esta coyuntura atlántica, una serie de sucesos históricos mayores acababan de producirse, cuyas repercusiones provocaron un cambio en la evolución de las relaciones recíprocas de América Latina dentro del sistema atlántico, y del sistema atlántico en una economía a punto de extenderse a una dimensión mundial. Recordemos ahora la cronología resumida:

- 1865: fin de la Guerra de Secesión. Al término de la veintena de años que siguieron, conocida como el periodo de “Reconstrucción”, Estados Unidos alcanzó el nivel de producción británica y se convirtió en la primera potencia industrial del mundo.

- 1868: el emperador del Japón, restaurado poco tiempo antes en su antiguo poder, inaugura la era Meiji e incorpora a su país a la esfera del capitalismo industrial mundial. Como consecuencia, el Pacífico norte entre California, Japón y la China portuaria (reabierta desde 1840) se convierte en un sistema marítimo alterno que compite con el sistema atlántico.
- 1867-1871: Canadá y Estados Unidos logran su unidad político-territorial transcontinental al extenderse definitivamente del Atlántico norte hasta el Pacífico norte. Con Estados Unidos ocurre al incorporar de manera irrevocable a Alaska en 1867 y al tender su primera línea ferroviaria transcontinental en 1867. En el dominio unificado de Canadá, se da al anexionar el territorio de la Bahía de Hudson en 1869, de Manitoba en 1870 y de la Columbia Británica en 1871.
- 1870: el desastre francés frente al ejército prusiano en Sedan coloca a Europa bajo las ambiciones continentalistas y mundialistas de Bismarck y desvía una parte de las energías imperialistas europeas a ultramar: en el Oriente, el proyecto del ferrocarril Berlín-Bagdad, la conquista zarista del Turkestán, y los proyectos de apertura de China; y en África, donde las presiones sobre los gobiernos europeos por parte de las compañías comerciales y de las misiones religiosas, se multiplicaban para conseguir su intervención colonial protectora.

1. Ampliación y reajustes del sistema atlántico durante el periodo de repartición imperial del mundo por Occidente (1870-1913).

Entre 1870 y 1880 comienza, un movimiento general irreversible de toma de control y valoración de los *hinterlands*, hasta entonces inexplorados, de América y de África a partir del establecimiento de fronteras terrestres (fuertes, guarniciones) o de fronteras marítimas (factorías, puertos, primeros enclaves de colonización europea), que representaban hasta entonces los límites de la economía-mundo eurocentrada. De 1870 a 1890 tuvieron lugar las últimas grandes “guerras indias” en el Extremo Oeste estadounidense, en el Arauco chileno, y en la Patagonia y el Chaco argentinos. De 1880 a 1920, como consecuencia del auge mundial del caucho silvestre que provoca la segunda revolución industrial, el sistema atlántico incorpora sus grandes cuencas fluviales por debajo de

la línea ecuatorial (Amazonas, Ogoué, Congo) y extiende las terribles condiciones del comercio “cauchero”, sobre las poblaciones indoamericanas y africanas que hasta entonces la selva más o menos ha preservado en su modo de vida ancestral: tribal y paleoneolítico. Las regiones templadas conquistadas entre 1870 y 1900 por la caballería montada, la ametralladora pesada y, pronto, mediante el ferrocarril anglosajón se transforman en la pradera canadoamericana y en la Pampa uruguayo-argentina, aunque también ocurre en Australia y Nueva Zelanda. Vaciadas de sus indígenas, que son exterminados o encerrados en reservaciones, estas regiones se convierten en “nuevos países” a disposición de la migración y de las inversiones agroindustriales europeas. Pasan a ser abastecedores de productos básicos (cereales, carnes y lácteos refrigerados), necesarios para la alimentación de las masas asalariadas y urbanas de la revolución industrial que se aceleraba en el Atlántico norte.

El Atlántico sur amenazaba con entrar en declive luego de que se desvíe el tráfico de la ruta marítima hacia las Indias Orientales a través del Mediterráneo y del Canal de Suez en 1869, y el relativo abandono de la ruta de Cabo de Hornos, usada para el guano y los nitratos sudamericanos después de la crisis de 1873. De golpe, sin embargo, reencuentra un nuevo vigor comercial. La división colonial de África consumada en el Congreso de Berlín de 1885 acelera los intercambios coloniales propiamente africanos con Europa y el arranque industrial de la Colonia de El Cabo. Si bien incrementa los conflictos entre blancos y negros, entre anglosajones y boers, provocando una fuerte migración indígena, mantiene el punto meridional extremo del Continente —este “paso del sudeste”— como articulación del sistema atlántico y del sistema marítimo indopacífico, a pesar de la importancia que la ruta de Suez ha adquirido. Del otro lado del Atlántico sur, las guerras chileno-argentinas y la valoración del incremento de las exportaciones en la Pampa y la Patagonia pusieron en circuito a este extremo occidente y comenzó a plantear, frente a las Islas Malvinas anexas por los británicos en 1833, una verdadera “cuestión del Atlántico sur”, siempre latente desde la incursión filibustera de Sir Francis Drake por el Estrecho de Magallanes en 1577. Pero desde ahora estaba agravada por los problemas de delimitación de fronteras chileno-argentinas en Los Andes y en la Tierra del Fuego, mal reglamentadas entre 1881 y 1903, y las ambiciones in-

ternacionales en competencia que se generaron por la cercana “Antártida”, a donde Roald Amundsen y Robert Scott llegan en 1911, dos años antes de que Robert Peary llegara al Polo Norte.

Sin embargo, en esta región podemos notar un cierto estrechamiento del sistema atlántico, a costa de sus antiguas líneas marítimas más allá de Cabo de Hornos, en favor de un sistema americano-pacífico centrado a partir de entonces en San Francisco y en California, más que en Londres o en el Mar del Norte. En efecto, desde el *boom* del oro que se produce en California en 1848 y en Alaska en 1898, pero sobre todo desde la réplica acelerada del capitalismo atlántico yanqui en costas del Pacífico, de Anchorage a Valparaíso, las líneas marítimas, telegráficas y las inversiones productivas enfocadas en las minas, el petróleo, las plantaciones de café, de caña de azúcar, etcétera son cada vez con mayor frecuencia de origen estadounidense, en competencia —dominante, y a veces, en algunos sectores como en el petróleo— con sus homólogos europeos. Se consolida en el Océano Pacífico, pues, un nuevo sistema marítimo, centrado sobre los grandes puertos californianos y que se extendía en el sur desde Chile hasta Japón y China en el oeste. Si bien este sistema ha derivado del sistema atlántico y está conectado a él mediante vías terrestres transcontinentales (vías navegables, ferrocarriles, telégrafos) y a través de interdependencias comerciales, financieras y político-culturales, se encuentra, sin embargo, en vías de hacerse autónomo y ponerse al servicio de los intereses hegemónicos, que ya no son aquellos de Inglaterra o de Europa, sino los de California y Estados Unidos, poseedores, a partir de ahora y gracias, particularmente, a la labor de Theodore Roosevelt como Secretario de Marina y, después como Presidente de la Unión, de una verdadera armada de guerra.

2. Las mutaciones intrasistémicas del Atlántico y el comienzo del cuestionamiento de la hegemonía marítimo-industrial británica (1870-1913)

A principios del siglo xx la geografía del Atlántico está profundamente transformada, no sólo desde el fin del *Ancien Régime* colonial entre 1800 y 1820, sino también desde el fin del periodo de economía abierta de libre comercio ocurrido entre 1870 y 1880. El centro del sistema se desplazó al principio del sur de la Península Ibérica hacia Londres y el Mar del Norte, pero ahora comen-

zaba a compartirse con la parte oriental atlántica de América del Norte. Los límites terrestres del sistema, antes restringidos a las discontinuas zonas litorales en América y en África, avanzaron muy profundamente hacia el interior de estos continentes hasta las Rocallosas y los Andes al oeste, y hasta el África de los Lagos y Transvaal en el este. Antes de 1870, las rutas marítimas que le dan al océano su carácter de sistema son desplazadas, a partir de ahora, y a expensas del comercio colonial triangular y de la muy antigua ruta de las *Indias Orientales*, en favor de las rutas del Atlántico norte o del Atlántico sur (por El Cabo y por Cabo de Hornos); y después, a expensas de estas últimas y en beneficio de las nuevas rutas hacia el Extremo Oriente (por Suez o por California) entre 1880 y 1890.

En este espacio marítimo tricontinental las condiciones de explotación de los recursos y de su movilización espacial también son profundamente modificadas. Políticamente, fuera de la Antártida recién explorada, todos los territorios ribereños se hallan definitivamente bajo soberanías estatales, independientes o coloniales, desde el Congreso colonial de Berlín en 1885. Económicamente, la conjunción de los medios y de las necesidades de la Segunda Revolución Industrial que está en marcha en el Atlántico norte se regulan más por la exportación de capitales financieros, que a través del libre comercio, más por los beneficios en la balanza de pagos, que por ganancias en la balanza comercial. Sociodemográficamente, las migraciones trasatlánticas de origen europeo reproducen las sociedades europeas, densas y altamente productivas, en América del Norte, en América del Sur, y en el Pacífico Sur. Tecnológicamente, la circulación de hombres, de bienes y de información se densifica y acelera, reforzando el carácter sistémico de la región. Recordemos algunas fechas significativas. En 1840 el *steamer* Britania de la *Cunard Line* atraviesa el Atlántico norte en 12 días. En 1858 se inaugura el primer cable telegráfico submarino entre Valentia y Terranova, y a partir de este momento todas las bolsas comerciales y financieras del Atlántico norte se mantienen en contacto permanente. En 1903 tuvo lugar la primera conexión T.S.F. entre Estados Unidos y Gran Bretaña y en 1915 la primera conexión radiotelefónica entre Arlington y la Torre Eiffel.

Así, cuando se producen los últimos conflictos en la división colonial del mundo por Occidente, como la batalla franco-inglesa de Fachoda en 1898, el

arbitraje norteamericano en el conflicto fronterizo que en 1899 enfrenta a **Venezuela e Inglaterra** en la Guyana Británica, la apertura de China en 1900 luego de la sublevación de los Boxers, podemos decir que la Inglaterra victoriana supo administrar bien su hegemonía atlántica y mundial instaurada desde los tiempos de Nelson y Canning. Detentora del imperio más vasto jamás conocido en la historia de la humanidad, fundó su poder en la revolución industrial y en la primera flota de guerra mundial. Sin embargo, hacia 1900, tuvo que conceder a sus competidores europeos y estadounidenses una parte de este poder industrial, científico, comercial y naval. En vísperas de la Primera Guerra Mundial tuvo que aceptar el ascenso de nuevas potencias coloniales imperiales, como Francia, Bélgica, Japón, Italia, Alemania... e inclusive Estados Unidos en el Pacífico y en las Filipinas. El objetivo de su almirantazgo se limitaba a poseer al menos 50% de los efectivos navales mundiales. En el comercio internacional, Alemania le pisaba los talones. En el plano industrial Estados Unidos la había superado desde 1885-1890. Tan sólo quedaba su moneda, la libra esterlina, a partir de ahora referenciada a un sólo patrón, así como el dólar y las otras monedas europeas, es el referente universal de todas las grandes operaciones capitalistas mundiales y, en el apogeo de poder, Londres continuaba siendo el centro financiero del mundo, teleguiando el rumbo de los mercados mundiales mediante el correo y el telégrafo.

Ello no impide que, escapando de esta hegemonía británica, los espacios geopolíticos importantes estén a punto de constituirse o reconstituirse en varias partes del mundo... y del Atlántico. En el Extremo Oriente se incuban conflictos entre británicos, rusos y japoneses. En el Pacífico norte sucede lo mismo entre japoneses, rusos y norteamericanos; en África, entre británicos, franceses, belgas, italianos y alemanes. En la Europa continental se dan entre los imperios del centro, eslavos, latinos y otomanos. Y en el mismo Atlántico norte, a pesar de ser una zona privilegiada de la influencia naval británica desde el Almirante Nelson, aparecían flotas de guerra competitivas que podrían convertirse en amenazas para Inglaterra. La armada francesa era, en principio, aliada dentro del marco de la Entente cordial. Pero Alemania —equipada con submarinos de combate— apenas ocultaba sus intenciones antibritánicas. En cuanto a la armada norteamericana, creada por Theodore Roosevelt, ésta no se

contenta ya con garantizar la seguridad de sus mares alledaños y de sus rutas marítimas al Extremo Oriente, sino que interviene directamente en los asuntos atlánticos con sus naves y su cuerpo de *marines* no sólo en el Caribe y el Istmo Centroamericano, sino que también participa en 1911 en Agadir, Marruecos, en el conflicto franco-alemán.

Hacia 1911-1913 todos los ingredientes están reunidos para que la multiplicación de las zonas de conflicto imperialistas y el juego de alianzas militares automáticas precipiten a Europa y al resto del mundo a una guerra en la que los campos de batalla no serán solamente terrestres: en Europa, el Cercano Oriente, y en menor grado en África, sino también marítimos: en los puertos de guerra y en las principales plataformas de las rutas marítimas del Atlántico, en sus costas del Mediterráneo y el Báltico, en las proximidades de Europa. Desde este punto de vista, lo que sucede en 1917 entre Kronstadt y San Petersburgo ¿es otra cosa que la última de las “revoluciones atlánticas” tan caras a Fernand Braudel?

Así pues, si bien es notorio que América Latina se mantiene en lo esencial al margen de los conflictos que se desarrollan muy lejos de ella de 1900 a 1920, es, sin embargo, notable que algunos de los nuevos actores históricos que contribuirán a influir en las hegemonías adquiridas en el Atlántico después de 1917 (consejeros militares europeos y norteamericanos, inversionistas e ingenieros difusores de la segunda revolución industrial, agitadores anarcosindicalistas, etcétera), con frecuencia se desempeñaron primero en América Latina, antes que en la Primera Guerra Mundial.

IV. AMÉRICA LATINA FRENTE AL ASCENSO DE NUEVAS HEGEMONÍAS EN EL ATLÁNTICO Y EN EL MUNDO DE 1900 A 1920.

América Latina lograba resolver en el siglo xx la aparente paradoja de practicar, frente a los asuntos mundiales, un cuasi estricto aislacionismo continental propuesto por Monroe en el momento mismo en el que, al contrario, la patria de quien lo concibió, saliendo de su gran aislacionismo, participaba plenamente en las guerras mundiales, y tenía mucha injerencia sobre sus posibles resultados. Así, ¿dónde si no en Centroamérica, su esfera de influencia estra-

tégica inmediata, habría Estados Unidos fortalecido sus medios navales y terrestres de intervención internacional?

1. Centroamérica, terreno de ensayo privilegiado del nuevo imperialismo norteamericano de 1898 a 1920.

Por razones que no están, en principio, ligadas a sus ambiciones geopolíticas atlánticas, sino a sus ambiciones nacionales-continenciales y, en su extensión, a sus ambiciones en el Océano Pacífico hacia el Extremo Oriente asiático —donde la diplomacia yanqui quisiera en contra de las cancillerías europeas no sólo desmembrar a la China enferma de su imperio arcaico, sino mantener ahí la política de puertas abiertas al libre comercio internacional—, Estados Unidos se interesaba desde su independencia en la cercana Centroamérica, sede del paso necesario entre sus dos costas oceánicas y puerto obligatorio hacia el Oriente y hacia California para los productos y los capitales producidos en su costa atlántica. Cronológicamente, es evidente la correlación entre este mercado estadounidense al oeste y la afirmación de una fuerza norteamericana atlántica primero en la zona del Caribe. Recordemos algunos acontecimientos:

- 1846-1848: la anexión de Oregon y de California.
- 1853: la apertura forzada de Japón por el Comodoro Matthew Perry.
- 1856: la aventura del filibustero Walker en Nicaragua.
- 1861: la toma de posesión de Midway.
- 1867: la anexión de Alaska.
- 1869: primer ferrocarril transcontinental norteamericano.
- 1893-1900: toma de posesión de las Islas de Hawai.
- 1898: intervención estadounidense en Cuba, Puerto Rico y Filipinas.
- 1899: arbitraje norteamericano en el conflicto fronterizo entre Venezuela y la Guyana Británica.
- 1903: Estados Unidos apoya la independencia de Panamá en contra de Colombia.
- 1914: luego de varios desembarques en el Caribe desde 1903, los *marines* desembarcan en Veracruz, interviniendo en la revolución que se estaba llevando a cabo en México.
- 1915: apertura del Canal de Panamá.

- 1917: apoyando al oeste en la guerra contra Alemania después de la retirada bolchevique hacia el este, desembarcaron las tropas del general Pershing. Muchos de sus oficiales se habían entrenado persiguiendo a Villa en la Revolución Mexicana.

De 1898 a 1917, Estados Unidos se convirtió en una potencia naval no sólo en el Océano Pacífico y en el Caribe, su mar interior, sino a escala atlántica, potencia que aunque inferior todavía a la Gran Bretaña, sin embargo, ya es capaz de proyectarse ampliamente en el conflicto mundial que se desarrolla en Europa, y de enfrentar en el mar las consecuencias de la temible guerra submarina conducida por Alemania. Los almirantazgos y las cancillerías europeas lo habían comprendido bien desde 1906, luego de la participación activa de Estados Unidos en la Conferencia de Algeiras, o desde 1911, luego de la intervención de los *marines* estadounidenses en Agadir.

2. Las inflexiones de las dependencias atlánticas de América Latina de 1895 a 1920.

Así pues, entre la intervención norteamericana a Cuba en 1898 y el desembarco de los *marines* en Veracruz en 1914, Centroamérica es la primera en experimentar lo que enseguida se generalizaría en toda América Latina, que antes de 1930 pasaría de la zona de la libra esterlina a la zona del dólar: una sustitución de imperialismo dominante. Financieramente, desgastado por los costos y por la destrucción de la guerra, el Viejo Continente pierde su liderazgo económico en el ámbito mundial, y en 1917, Estados Unidos, hasta entonces deudor financiero de Gran Bretaña, se convierte, al contrario, y por mucho tiempo, en su acreedor.

Sin embargo no se trata, más que de culminación acelerada por la guerra mundial de 1914-1918, de una tendencia ya perceptible desde finales del siglo XIX. A pesar de la evidente y tenaz hegemonía comercial y financiera que Gran Bretaña, de manera global, ejerció sobre América Latina hasta 1913 si no hasta 1920, a partir de 1895 las inversiones e influencias no británicas se fortalecen en varios sectores económicos y sociales latinoamericanos. A pesar de, su dependencia financiera al sistema bancario internacional, algunos sectores oligárquicos criollos comienzan a orientarse más a la consolidación de las necesida-

des de consumo de sus nacientes mercados nacionales, particularmente en las grandes ciudades latinoamericanas en vías de industrialización que a las exportaciones hacia Europa. A principios del siglo xx, los capitales alemanes, franceses, europeos —aunque también norte y sudamericanos— comienza seriamente a hacerle competencia a la todopoderosa hegemonía británica, imperante desde hacía un siglo en América Latina.

Esta región no se desliga tanto del sistema atlántico ya que sus competidores continúan concentrados en el Atlántico. Incluso la costa pacífica del subcontinente, ya ciertamente, bajo la influencia tecnológica californiana, dominante en materia de telégrafos, líneas marítimas, de equipo minero y petrolero, sigue, no obstante, indirectamente bajo la dirección de quienes dan las órdenes, y residen todavía en Nueva York. Y esto se refuerza después de 1915, la apertura del Canal de Panamá acerca de un golpe y en una línea casi meridiana la costa del Pacífico sudamericano a la atlántica de Estados Unidos.

Sin embargo, aún queda una pregunta: la apertura del Extremo Oriente desde 1840, ¿benefició de alguna manera a la costa occidental de América Latina al integrarla no sólo en un sistema meridiano, dominado por Nueva York y/o San Francisco, sino también a un sistema pacífico más completo que integra ahora a América del Sur, Estados Unidos, el Extremo Oriente y Australia? Sí, si consideramos que el auge del capitalismo del Perú de la era del guano no pudo haberse dado sin la importación directa desde China de aproximadamente 800 000 “coolies” miserables, encargados de remplazar a los 600 000 esclavos negros recientemente liberados por el decreto de liberación de 1854. Sí, si admitimos que la aclimatación del eucalipto australiano en los áridos Andes permitió, desde 1890, al capitalismo minero de Bolivia y de Perú disponer finalmente de madera de soporte para construir sus galerías subterráneas. Sin embargo, todo esto no basta, en definitiva, como para poder hablar de un traspaso de la costa occidental de América Latina a un “sistema pacífico”, que llegara a equilibrar la integración del subcontinente al sistema atlántico.

3. *Epílogo: la ruptura este-oeste intervenida en el control del Atlántico sur por el Atlántico norte después de 1917.*

Así, más que nunca, al salir de la Primera Guerra Mundial, en la que no participó pero a la que sus elites exportadoras contribuyeron ampliamente, América Latina continúa ligada al sistema atlántico, pero se trata de un sistema ya totalmente modificado después de 1917. Año de la intervención norteamericana en Europa —que traspasa la hegemonía en el Atlántico de Gran Bretaña hacia la costa oriental de América del Norte— y la revolución bolchevique en Rusia —que contribuirá a mantener a Europa oriental muy lejos del Atlántico por más de setenta años—, hechos que acabarán por seccionar a un sistema atlántico que desde el siglo *xvi* había sido unificado por las potencias ibéricas, y luego por Inglaterra, en dos subsistemas en que el Atlántico sur se encuentra dominado por el Atlántico norte. Uno, occidental y monroviiano, que sometido a la égida del panamericanismo colocaba a las costas atlánticas y pacíficas de América Latina bajo dominación estadounidense después de 1930. El otro, oriental y centroeuropeo, que sometido a la égida de varios colonialismos en competencia, mantiene a África bajo un proteccionismo imperial exclusivo hasta 1960 (si no hasta 2000).

Entre estos dos sistemas, el Atlántico norte, se ha consolidado a finales del siglo *xix*, mantiene su cohesión todavía bajo la hegemonía anglosajona, pero ya más wilsoniana que británica, y proyectándole cada vez más hacia el Pacífico y el Extremo Oriente que hacia Europa oriental y el Océano Índico. Ante tal coyuntura, mantenidas en reserva y dependientes de sus potencias tutelares septentrionales, África y América Latina no pueden esperar a corto plazo alcanzar su autonomía histórica al día siguiente del Tratado de Versalles, ya que la potencia capaz de dominar al mundo, pese a las destrucciones y pérdidas de la Primera Guerra Mundial continúa concentrada desde San Francisco hasta Berlín, en torno al Atlántico norte. El 20% de la población mundial habita en esta región, mayoritariamente es de origen europeo y se concentra entre Europa y América del Norte. Hacia 1920, cuenta con el 80% de las flotas de guerra, el 95% del capital industrial, el 95% del gran capital financiero internacional y el total de la tecnología de punta de la segunda revolución industrial: la aviación, la radiotelefonía, la investigación científica, etcétera. Fuera de esta zona,

sólo Japón, la muy joven Unión Soviética o, en la Europa continental, las potencias centrales —que tras su reciente derrota, están deseosas de buscar revancha—, podrían eventualmente llegar a desafiar, pasado algún tiempo, esta hegemonía mundial del Atlántico norte. Pero todo ello continuaría siendo problemático antes de la gran crisis económica mundial de 1930. **i**

París, 13 de mayo de 1999

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

I. Algunas referencias básicas

- Braudel, Fernand (1967), “Le temps du monde” en *Civilisations matérielle, économie et capitalisme*, Paris, Armand Colin, t. III.
- Habakkuk, H. J. (1971), *Population Growth and Economic Development Since 1750*, Nueva York, Leicester.
- Jeanneney, Jean Marcel (1985), *Les économies occidentales du 19ème siècle à nos jours*, París, Presses des Sciences Politiques.
- Leon, Pierre (1978), *Histoire économique et sociale du monde*, París, A. Colin, 6 vols.,
- Mitchell, B.R. (1981), *European Historical Statistics: 1750-1975*, Londres, MacMillan.
- Paulinn, Charles O. (1932), *Atlas of the Historical Geography of the United States*, Washington, U.S. Government.
- Piel, Jean (1989), *Esquisse d'une histoire comparée des développements dans le monde jusque vers 1850*, Nanterre, Erasme.
- Schnerb, Robert (1955), *Le 19ème siècle: l'apogée de l'expansion européenne (1815-1914)*, en *Histoire générale des civilisations*, París, Presses Universitaires de France, t. VI.
- Trillminch, Werner y Gerhard Szybulka —K. Wright— (1953-1956), *Westermanns Atlas zur Weltgeschichte*, Brunschwig, Westermanns.
- Wallerstein, Immanuel (1980), *Le système-monde du 15ème siècle à nos jours*, París, Flammarion.

II. Sobre el reacomodo del sistema atlántico de 1820 a 1870.

- Anstey, R. (1975), *The Atlantic Slave Trade and British Abolition: 1780-1810*, Londres.
- Bairoch, Paul (1973), “Commerce international et gènes de la révolution industrielle anglaise”, *Annales E. S. C.*, París.
- Fichte, J. G. (1800), *L'État commercial fermé*.
- Gallagher y Robinson (1953), “The Imperialism of Free-Trade”, *Economic History Review*, Londres.
- Leland Hamilton, Jenks (1963), *The Migration of British Capital to 1875*, Londres, Nelson and Sons.

Mathias, P. (1969), *The First Industrial Nation: An Economic History of Britain (1700-1914)*, Londres, Methuen.

Ricardo, David (1970), *Principes d'économie politique*, Calmann-Levy.

Rippy, Fred (1959), *British Investments in Latin America: 1822-1849*, Minneapolis.

Shepherd y Walton (1976), "Economic Change After the American Revolution: Pre and Postwar Comparisons of Maritime Shipping and Trade", en *Explorations in Economic History*, vol. XII.

Smith, Adam (1991), *Recherches sur la nature et les causes de la richesses des nations (1776)*, Flammarion.

III. Sobre la emergencia de Estados Unidos y de los colonialismos dentro del sistema atlántico de 1870 a 1920.

Hall, A. R. (1968), *The Export of Capital from Britain: 1870-1914*, Londres, Methuen.

Leon, Pierre (1969), *Économies et sociétés de l'Amérique Latine (1815-1967)*, París, SEDES.

Levin, Jonathan (1960), *The Export Economies*, Harvard University Press.

Meillassoux, Claude (ed.) (1971), *L'évolution du commerce africain depuis de 19ème siècle*, París, Presses Universitaires de France.

IV. Sobre los cambios del sistema atlántico en el mundo hacia 1920.

Chesneaux, Jean (1973), *L'Asie orientale aux 19ème et 20ème siècles*, París, Presses Universitaires de France.

Demangeon, Albert (1975), *Le déclin de l'Europe*, Paris, Guenégau.

Morishima, Michio (1986), *Capitalisme et confucianisme: technique occidentale et éthique japonaise*, París, Flammarion.

Spengler, Oswald (1920), *Le déclin de l'Occident*, Paris.

Wardle, Arthur (1940), *Steam Conquer the Pacific: 1840-1940*, Londres.