



**HISTORIA DE LAS RELACIONES COMERCIALES
FORMATIVAS DE CHILE CON PERÚ
ORÍGENES COLONIALES Y ALBORADA DE LA
INDEPENDENCIA**

Dirección de la obra: Eduardo Téllez y Germán Albuquerque

Autores:

**Yeni Castro • Eduardo Cavieres • Félix Denegri
Richard Gutiérrez • Alejandro Málaga • Jorge Ortiz
Claudio Ruff • Sergio Villalobos**

**ORPAS-CEH
UNIVERSIDAD BERNARDO O'HIGGINS
SANTIAGO DE CHILE**

2015

UBO
25 Años
Historia de las relaciones comerciales formativas de Chile con Perú
Orígenes Coloniales y Alborada de la Independencia
Dirección de la obra: Eduardo Téllez y Germán Alburquerque
Orpas-Ceh
Universidad Bernardo O'Higgins
Santiago de Chile

Imagen de portada: Puerto del Callao, grabado de Jacob Meurs para el Atlas del Nuevo Mundo de
Arnoldus Montanus, 1671.

Diseño de portada: Germán Alburquerque, Eduardo Téllez y Paulina Zúñiga

1^{ra} Edición, agosto de 2015
500 ejemplares
ISBN 978-956-8664-06-0
© Universidad Bernardo O'Higgins. Todos los derechos reservados

Diseño y diagramación:
Gráfica LOM
Concha y Toro 25, Santiago
Fonos: (56-2) 2672 22 36 - (56-2) 2671 56 12

Impreso en los Talleres de Gráfica LOM
Miguel de Atero 2888, Quinta Normal
Fonos: (56-2) 2716 96 95 - (56-2) 2716 96 84
Santiago de Chile, agosto de 2015

© Está prohibida la reproducción total o parcial de este libro, su recopilación en un sistema informático y su transmisión en cualquier forma o medida (ya sea electrónica, mecánica, por fotocopia, registro o por otros medios) sin el previo permiso y por escrito de los titulares del copyright.

Índice

Prefacio.....	7
Protocolo de abreviaturas, normas de cita y otros.....	9
PARTE I. LA CONFORMACIÓN DEL TEJIDO COMERCIAL CHILENO-PERUANO.....	11
La relación originaria 1539-1599.....	13
La reinención.....	32
El negocio de la grasa 1600-1700.....	43
El ciclo de la espiga 1694-1810.....	51
PARTE II. RELACIONES DE MADUREZ. EL SIGLO XVIII Y ALGO MÁS.....	71
Un actor emergente.....	73
La economía de la capitanía general de Chile y el “eje Lima-Callao” en el siglo XVIII.....	74
Oferta heterogénea.....	78
Brotos de optimismo.....	82
La proyección de una economía mejor diversificada en capital, inversión y oferta hacia el virreinato y más allá.....	84
Las primeras pugnas.....	87
Rivalidad con Lima.....	89
El Pacífico colonial tardío visto desde el Callao.....	105
Antecedentes: de la Mar del Sur al Pacífico sudamericano.....	107
Apéndice. La defensa común de la capitanía general de Chile y el virreinato del Perú.....	115
Cambio de épocas.....	127
Una visión de los nuevos tiempos.....	128

Prefacio

El virrey del Perú José de Armendáriz y Perurena, primer marqués de Castelfuerte, avanzado el siglo XVIII, afirmó, y en serio, que Perú no existiría sin Chile.

Este libro trata, en la medida de sus posibilidades terrenas, de probar la tesis inversa: es Chile el que no hubiera existido sin el Perú en las dos primeras centurias de la dominación ibera. Lo que pensamos son las pruebas yacen en su texto, que se extiende hasta el palpitante final del siglo XVIII, cuando la capitanía general chilena obtiene su autonomía definitiva del virreinato y comienza a experimentar, con inquietud para el gremio de mercaderes y la balanza comercial, el relajamiento del monopolio y la mayor diversidad de relaciones de intercambio con Europa y naciones americanas.

Deberá entenderse que tales materias conforman la avanzada de un propósito mayor. Es de nuestro más hondo interés que a esta primera parte siga pronto la segunda que ha de cubrir la historia de las vivencias mercantiles de Chile y el Perú entre finales de la colonia y el primer tercio del siglo XIX; esto es, en el ámbito de las respectivas independencias de la metrópolis y albores de la república. De todas formas, hemos querido tender un puente con esas temáticas por venir, y por ello el epílogo de esta primera parte entronca con el ensayo del Dr. Claudio Ruff, que toma a su cargo hacernos un competente adelanto.

Ha sido y es una empresa colegiada, en que se cruzan de buen ánimo y mucho temple colaborativo historiadores y universidades de ambas naciones. Enhorabuena.

Diremos, por último, que este libro (una combinación entre estudios inéditos y otros de antología) agasaja los 25 años cumplidos desde la fundación de la Universidad Bernardo O'Higgins, estela del Libertador.

Los directores de la obra

Santiago de Chile, junio 2015

Protocolo de abreviaturas, normas de cita y otros

- AAB: Archivo Museo don Álvaro de Bazán
ACS: Actas del Cabildo de Santiago de Chile.
AGI: Archivo General de Indias, Sevilla, España.
AGS-MARINA: Archivo General de Simancas, Marina.
AN: Archivo Nacional, Santiago de Chile, Chile.
AGN: Archivo General de la Nación, Lima, Perú.
BN: Biblioteca Nacional, Santiago de Chile, Chile.
BRAH: Biblioteca de la Real Academia de la Historia, Madrid, España.
CAI: Copias del Archivo de Indias*
CDIHCh: Colección de Documentos Inéditos para la Historia de Chile**
CHCh: Colección de Historiadores de Chile***
CHDICH: Colección de Historiadores y Documentos relativos a la Independencia de Chile****
CG: Capitanía General.
DO: Directores de la Obra.
FA: Fondo Antiguo.
FCG: Fondo Claudio Gay.
MM: Manuscritos de Medina [José Toribio]*****
MV: Morla Vicuña.
RA: Real Audiencia.
RChHG: Revista Chilena de Historia y Geografía.
VM: Vicuña Mackenna.

* Concierne a la sección de ese rótulo en AN de Chile, que reúne colecciones en copia de documentos del Archivo de Indias sobre Chile.

** Refiere a la Colección de documentos inéditos para la historia de Chile desde el viaje de Magallanes hasta la batalla de Maipo 1518/1818, colectada y publicada por J. T. Medina, Santiago de Chile, Imprenta Ercilla y otras, 1888/1902, 30 v.

*** Remite a la Colección de historiadores de Chile y de documentos relativos a la historia nacional, Santiago de Chile, Imprenta del Ferrocarril, Elzeviriana y otras, 1861/1964, 59 v.

**** Remite a la Colección de historiadores y de documentos relativos a la independencia de Chile, Santiago de Chile, Imprenta Cervantes y otras, 1900/1966, 43 v.

***** Depositados en los archivos de la Sala Americana de la BN, Chile.

Las citas de fuentes primarias antiguas y ciertas obras modernas, para orientar al lector, por su valor de época o por el contexto temporal en que fueron producidas, se acompañan con la indicación del año de su terminación o de primera edición; esto después de la referencia inicial, que precisa este dato entre corchetes [] junto con el año de la edición impresa.

Hemos decidido, para mayor comprensión del público no especializado al cual va dirigido el libro, actualizar la ortografía de los viejos impresos y documentos de archivo, con algunas salvedades, particularmente con dicciones épocas provistos de mucho gracejo y poder expresivo.

Deberá entenderse que, excepto indicación nuestra, las palabras en negrillas, que resaltan ideas y datos, son de responsabilidad de los autores de este libro y no de los escritores citados.

*Las referencias bibliográficas y las fuentes primarias aparecen en las **Notas y referencias** agrupadas al término de cada capítulo.*

PARTE I

LA CONFORMACIÓN DEL TEJIDO COMERCIAL CHILENO-PERUANO

Eduardo Téllez Lúgaro ^[I] [redacción] con colaboraciones específicas del Dr. Félix Denegri Luna ^[II] (póstuma) y del Dr. Jorge Ortiz Sotelo ^[III].

Investigación documental: Eduardo Téllez Lúgaro, Germán Albuquerque Fuschini ^[IV] Alejandro Málaga Núñez-Zeballos ^[V], Yeni Castro Peña ^[VI], Richard Gutiérrez Figueroa ^[VII]

Edición técnica: Marcela Flores Sanhueza ^[VIII]

^[I] Dr. en historia. Académico Investigador de la Universidad Bernardo O'Higgins [UBO], Universidad de Chile y Universidad de Concepción. Director del Centro de Estudios Históricos-UBO.

^[II] Dr. en literatura, historiador y académico del Instituto de Altos Estudios José de la Riva Agüero de la Pontificia Universidad Católica del Perú y miembro correspondiente de la Academia Nacional de la Historia (Perú), de la Real Academia de la Historia de España y del Centro de Estudios Histórico-Marítimos.

^[III] Doctor en historia. Académico Investigador, Instituto Peruano de Economía Política. Secretario General de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. Miembro Correspondiente de la Academia Chilena de la Historia y de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile

^[IV] Dr. en historia. Académico Investigador de la Universidad Bernardo O'Higgins. Director del Observatorio Regional de Paz y Seguridad-UBO

^[V] Dr. en historia. Académico Investigador de la Universidad Nacional de San Agustín, Arequipa.

^[VI] Mag., investigadora Universidad Nacional Agraria la Molina, Lima e Instituto Panamericano de Geografía e Historia [OEA]

^[VII] Profesor en historia y geografía, y ayudante de investigación, Universidad Bernardo O'Higgins.

^[VIII] Secretaria de la Dirección de Investigación de la Universidad Bernardo O'Higgins.

La relación originaria 1539-1599

La primera transacción comercial entre Chile y el Perú y, puede decirse, también la primera deuda externa de la nación, quedaron consagradas a poco de nacer la gobernación de Nueva Extremadura. Esa utopía política transformada en reino incierto por la pétreo determinación de Pedro de Valdivia, otrora cuartel maestre del marqués Francisco Pizarro, de quien era teniente delegado en este fin de mundo.

La gobernación de Nueva Castilla, el núcleo primigenio del Perú español, presidida por Pizarro, extremeño como él, era el cuerpo y Chile el órgano; una relación de tutor a pupilo que iba a mantenerse durante tres siglos.

El suceso en comento ocurrió tres veranos después que el comisionado tomara posesión de la pequeña isla del Mapocho sobre la cual, su alarife trazó a poco y con tiza, la planta figurada de Santiago del Nuevo Extremo, ciudad-cabecera de la “provincia de Chile”.

Las cosas, a la sazón, tenían mal talante para la avanzada castellana. Casi desde su entrada a la provincia, aquella había venido librando guasábaras y luchas intermitentes con las tribus comarcanas (los *mapochoes*), agravadas por la guerra sostenida que desde septiembre de 1541 en adelante comenzaron a hacerle, por separado o en conjunto, tres ejércitos amerindios¹. “Estábamos por cantar a *te levavi anima mea*”, refiere con castellano sentido del humor el teniente de gobernador en su carta a Hernando Pizarro de 4 de septiembre de 1545, evocando los padecimientos que sobrellevaban él y su pequeña tropa de suicidas en medio del acoso aborígen. No eran más de 118 cristianos y unos cientos de yanaconas peruanos, reducidos a dispersar concentraciones enemigas en salidas desesperadas y a resistir parapetados tras una muralla de adobe de “estado y medio” de alto (3 varas). Dentro de ella, Santiago renacía. El anterior burgo sin tapias de barro ni zanja de circunvalación había sido enteramente abrazado veinticuatro meses antes por los *mapochoes*, confederados a las parcialidades de los valles confinantes. De entonces a ahora, las hostilidades no habían menguado. La indigencia, nodriza del hambre, tampoco.

En septiembre de 1543, sin embargo, un barco armado con prisa por un estrecho círculo de hombres de negocios avecindados en el sur novo-castellano, salvó a la guarnición de la muerte en masa, y con ella al pequeño contingente de yanaconas e hijos mestizos nacidos en ese trienio de desventuras. Los primeros “chilenos”, propiamente dichos, han sido los vástagos de sangre mixta tenidos por los guerreros iberos en las indias de servicio que trajeran consigo desde el Perú². El *mestizaje al derecho*, de español y fémica aborígen, empezó con naturales centro-andinas. Hasta ese grado estamos entroncados con el país de Grau y Mariátegui.

Si el fin de Valdivia y aquella gente precursora no se consumó entonces fue única y exclusivamente gracias al socorro que Diego García Villalón, Lucas Martínez Vegazo, el próspero encomendero de Arequipa, y algún otro allegado eventual, mandaron en un bajel. Impuestos a través de Alonso de Monroy –que hizo un viaje homérico por los desiertos australes del Perú en demanda de refuerzos– de las desventuras de Chile, los conjurados organizaron un salvataje marítimo⁴. Lucas Martínez, sin vacilaciones, puso al servicio de la empresa “un navío, quitándolo del trato de sus minas de Tarapacá”, que fue llenado con los efectos necesarios. El *Santiago*, así se llamaba la nao*, arribó a poco a Valparaíso cargada con dinero, “armas, herrajes y otras mercancías”, hierro y “vino para decir misa”⁵. Aparte de algunos pasajeros sin miedo, entre los cuales ciertos negociantes interesados o derechamente comprometidos en la operación⁶. Uno de ellos era Francisco Martínez de Vergara, ansioso por resolver la insegura situación de la compañía “por mitades” que formara en 1539 en el Cusco con Valdivia para hacer la conquista de Chile, del cual ahora era gobernador interino. Éste no sólo se allanó a poner término a la sociedad, compensando a Martínez de Vergara con largueza. En un gesto magnánimo, se hizo cargo, además, del valor total del cargamento del Santiago, tasado, dijo, en más de 70 mil pesos oro⁷.

La resolución de la tragedia padecida en esos dos años penumbrados es casi poética. Si no lo fue por entero, se debió exclusivamente a que Valdivia dejó impago el compromiso adquirido. De acuerdo a la acerba queja vertida por Martínez Vegazo en artículo mortis el extremeño nunca le canceló un real⁸. Nacimos pues a la vida de las naciones occidentales con una doble deuda de origen. Una de ellas se tasa en moneda común; la otra, escapa a cualquier mensura humana: el Chile de Valdivia, el que llegaría a ser, fue salvado por el Perú español. Más exactamente por algunos de sus padres inventores, que no es poco.

A más de los artículos que trajo el barco de Martínez Vegazo y algunos suministros aportados por Monroy (diciembre de 1543) al retornar al reino, en abril de 1544 arribó otro buque peruano, propiedad “*de cuatro o cinco compañeros que de compañía lo compraron y cargaron de cosas necesarias*”; mas la nave del norte zozobró y terminó robada e incendiada por indios rebeldes en la desembocadura del Maule⁹. Así y todo, en medio de una estación inusitadamente lluviosa (junio), bajo un temporal deshecho, tocó en Valparaíso el *San Pedro*** , galeón gobernado por el competente piloto genovés Juan Bautista Pastene, con mercaderías que Valdivia pagó con 80 mil castellanos, pese a no valer más de quince mil, a Juan Calderón de la Barca, criado del gobernador del Perú, Cristóbal Vaca de Castro, quien era el verdadero gestor de ese negocio clandestino¹⁰.

* También se le conoce como *Santiaguillo*.

** Esa es la calificación náutica que Vivar le da en 1558 al San Pedro, aunque dudamos haya sido esa clase de nave. La mantendremos no obstante en el texto por respeto al original de G. de Vivar, si bien con la reserva apuntada (J. Ortiz Sotelo).



Combates en torno a Santiago en 1541, A. de Herrera, 1615.

Con la nao de Lucas Martínez y el *galeón* allegado por Pastene, Valdivia armó una flotilla que envió a reconocer costas y a tomar posesión de las tierras meridionales. La primera armada chilena se formó, paradójicamente, con naves peruanas. De paso, instituyó oficialmente a Valparaíso como puerto de Santiago, pensando en centralizar allí la llegada de embarcaciones extranjeras y mantener un tráfico más sostenido con el Callao y otros apostaderos novocastellanos¹¹. Hacia 1547 se levantaba en ese surgidero una casa espaciosa, con varias puertas, para el resguardo de las tripulaciones y los pasajeros que pasaban al Perú con oro e impedimenta¹². La trascendencia que para la pervivencia del experimento chileno tenía la comunicación marítima con la Nueva Castilla, queda reflejada palmariamente en el hecho que Valdivia hizo levantar, más al norte, la villa de la Serena,

“a causa de resultar de ello mucho provecho y muchos buenos efectos, el primero y más notable, tener pueblo allí junto al puerto, donde los navíos viniesen seguros a tomar escala del Pirú a esta gobernación y reino de Chile. Y sabiendo que hay puerto y pueden seguramente venir los navíos, no saldrían en toda la navegación y viaje a tomar agua ni otra cosa en acatamiento, ni en su tierra ni en tierra de Copiapó, ni habría sucediente tanto peligro como cada día había con muertes de españoles, y así mismo no padecerían hambre ni sed los navegantes”¹³.

Pronto estaba el capitán-fundador mandando a Pastene y a Monroy a “los rreynos del Pirú”.

“Y les dijo [a] ambos capitanes que el uno por la mar y el uno por la tierra trajesen socorro a este reino, y que en ello pusiese el calor que convenía, pues veían cuán necesario era, porque contra ello saldrían de tantos trabajos y tan excesivos, y tendrían algún descanso. Y avisóles que demás del socorro de armas y gente y caballos que les había encargado, **trajesen otras cosas que acá tenían necesidad**”¹⁴.

Para estimular el trato,

“y para que mejor se efectuase acordó de ir el propio general en el galeón hasta la villa de la Serena, y allí proveyó de moneda a los embajadores y **algunos mercaderes que habían venido** [desde Perú]”¹⁵.

La Serena comenzaba a cumplir el papel para el cual había sido pensada.

La fijación con el Perú es completamente entendible. Era la placenta de una sociedad que, como la chilena, vivía en periodo gestatorio. Ya antes de partir del Cusco (noviembre de 1539), Pedro de Valdivia se había concertado con el marqués Pizarro para que se le apoyara desde la retaguardia andina con uno o dos naves cargadas de esclavos, caballos, herramientas mineras y mercaderías. Pizarro ganaría por el negocio 4000 pesos oro pagaderos quince días después del

arribo de las embarcaciones¹⁶. Las tratativas comerciales que ligaban a Perú con un Chile puramente previsible comenzaron pues mucho antes de echarse a andar su conquista. La empresa de Pedro de Valdivia podía convertirse en negocio promisorio y Francisco Pizarro, que a la par de político a veces era empresario, no quiso quedar fuera de la especulación; fungiendo en este caso de proveedor oficioso. Nueva Extremadura constituía, según se dice ahora, un mercado de futuros.

La obcecación de Valdivia por atar el destino de la joven colonia a la patria de los incas quedó nuevamente de manifiesto con la decisión de crear tempranamente un vínculo naval autónomo, digamos “sureño”, con la gobernación fundada por Pizarro. A mediados de 1541 el mandatario habilitó un astillero en Concón para construir con prisa un bergantín liviano que permitiera trasportar al norte a algunos emisarios y las primeras remesas auríferas. La explotación de lavaderos con mano de obra indígena facilitada por el cacique *Mitimailonko* [Michimalonco]¹⁷ se había iniciado paralelamente con mucho fruto. Por otro lado, urgía traer de retorno los auxilios necesarios. El contingente de carpinteros de ribera, yanaconas y africanos que concentró en Concón para llevar a cabo ese primer proyecto de ingeniería náutica del país terminó degollado por los indios de Quillota y la obra incendiada. El gobernador alcanzó el paraje solo para hallar “muertos trece cristianos y cuatro esclavos negros”, y reveladoramente, “muchos yanaconas y indias del Pirú”¹⁸.

Apenas pudo, sin embargo, en un gesto que delata lo inamovible de su convicción, Valdivia hizo construir y echar al mar otros dos barquichuelos para suplir las necesidades de comunicación interna de la colonia y consumir algunos viajes esporádicos al Callao.

Esa determinación era coherente. La recuperación de la iniciativa española y su expansión hacia las feraces regiones de allende el Maule a partir de 1544, acrecentaron la necesidad de recursos y fuerzas de refresco. La senda desbrozada por el Santiaguillo se mantuvo por tanto abierta e hizo crecer la dependencia respecto del emporio peruano. El país se podía abastecer de todo aquello que la autarquía permitía proveer. Mas los bienes de factura sofisticada -herramientas complejas, semillas, razas ganaderas, azúcar, fierro, pólvora, municiones, papel, telas delicadas- y cuanto no podía forjarse en los talleres locales, necesariamente debían provenir del centro andino. Ese suministro se pagaba a precios prohibitivos debido a las distancias, las recargas por riesgos, la estrechez de la oferta y el sobreprecio introducido por los importadores del Callao, que internaban, para reventa, los apetecidos artículos de la región ístmica (Panamá). Pero, más que nada, por el lucro desmedido ante un mercado cautivo: Chile estaba condenado a pagar bien. Como las liquidaciones eran en metálico, el oro extraído de los lavaderos por los indios de servicio (encomienda), copioso en los primeros

treinta años de la instalación ibera, se constituyó en la principal exportación chilena hacia su mercado de abasto (Perú). La promesa de ganancias impensables era suficiente aún para el quejumbroso Lucas Martínez Vegazo, quien ya para 1546 se hallaba empeñado con su hijo Francisco en iniciar una “compañía para mercaderías” con Diego García Villalón, en Chile¹⁹. El mismo comisionado Calderón de la Barca llegado en el San Pedro quedó de fijo en Santiago, sacando provecho de la racha y alta demanda. Vivar recuerda en su relato, y no por azar, al “criado del licenciado Vaca de Castro [Calderón] que estaba vendiendo y cobrando su mercadería, o por mejor decir, la que a cargo traía” en la capital del reino, hartado después de haber llegado en el San Pedro²⁰.

Sin embargo, los primeros registros de movimiento naval no evidencian un trajín demasiado notorio. En el lapso 1543-1556, según las cuentas de Thayer Ojeda, salieron de Valparaíso rumbo a puertos peruanos 17 barcos; desde estos sólo arribaron 24. Seis naves zozobraron en el intertanto. Con todo, el arqueólogo está hecho siguiendo los registros disponibles y no considera los viajes indocumentados.

De cualquier forma, tampoco debieron ser demasiados. El catastro chileno demuestra, por otra parte, una existencia naviera recatada: en 1544 se disponía de una flotilla de tres naves y de cuatro a cinco en 1556; pero entremedio hubo un año en que el reino contó apenas con uno o dos barcos. Valdivia hizo construir en astilleros del país un bergantín para abastecer cada tres meses a la Serena, y un navío pesquero que después puso a servir el trajín con el Callao²¹. El bergantín demostró muy luego de que era hartado capaz de viajar a los puertos de la Nueva Castilla²². No era mucho lo que podían hacer pero el intercambio se mantuvo a todo trance. En 1574, el industrial Joan Jofré había iniciado la construcción de dos navíos, uno de seis mil arrobas y otro de tres mil, capaces de realizar viajes lejanos de descubrimiento, aparte de otros dos que controlaba y empleaba en exploraciones geográficas²³.

Aunque para 1560 seguía internándose desde el virreinato las simientes que sustentarían el posterior auge pecuario en las provincias centrales de Chile, se ha dicho (Mellafe) que los circuitos comerciales eran entonces muy frágiles y todavía pobremente acoplados entre sí. Chiloé, Valdivia, Concepción y la Imperial, un conglomerado exportador todavía precario, apenas habría despachado dos o tres naves al año hacia Valparaíso y el Callao. El animador del esquema nacional es, desde luego, Santiago, que al mismo tiempo mantenía vínculos de intercambio con Cuyo y Tucumán, prolongados enseguida (1580) a Buenos Aires, Paraguay y Brasil mediante una ruta continental que le suministra azúcar, esclavos africanos y yerba mate²⁴. Más al norte, Copiapó y la Serena abastecían por mar y tierra, a términos de siglo, a los centros mineros del alto (Potosí) y bajo Perú de trigos, mulas, cueros, cordobanes, y aguardiente.

A la verdad, ambas provincias septentrionales de la Nueva Extremadura se integraron desde temprano al *espacio peruano*²⁵. No es raro que en 1593 una compañía haya iniciado actividades pensando en colocar vino, cordobanes, sebo, pabulo e hilo zapatero en Potosí; o en defecto, en Porco y Cochabamba, para invertir en seguida la plata cobrada en las ferias de Lima y regresar a Chile con mercancía destinada a intercambiarse por oro y bienes de la tierra. Con el margen de utilidades rescatadas, la sociedad emprendería luego el mismo itinerario triangular²⁶.

Algunos agiotistas se arriesgaban a pivotear entre Santiago, Lima/Callao y Sevilla. Tan tempranamente como 1552, el conocido agenciero Francisco Martínez de Vergara apareció en la ciudad del Rímac, a la cual viajaba con frecuencia a mercar, conviniendo una entrega de “ropas y mercaderías” por cinco mil pesos oro de 450 maravedís, en Sevilla, con Álvaro Muñoz, maestre del navío San Juan, a la gira en el Callao, a quien se encomendó la gestión²⁷.

Otras interpretaciones (Jara y Encina), sin desconocer la insipiente del temprano intercambio con el virreinato, resaltan el crecimiento del mismo avanzada la segunda mitad del 1500. Es verdad que este tráfico padecía de sobresaltos. Ciertas vicisitudes del desenvolvimiento chileno, a ratos, daban lugar a pausas infructuosas y al desaliento de los tratantes limeños, impagos de utilidades. Como una parte considerable de éstas derivaban, tal parece, de ventas al crédito y de la cancelación de amortizaciones, intereses y compensaciones por préstamos y adelantos, los mercaderes del norte, colocados frente a estas emergencias, debieron rumiar mucho mejor sus inversiones de futuro en la gobernación chilena. Si las interrupciones del flujo se prolongaban, el entusiasmo decaía. En 1566, p.e., el gobierno del virreinato dejó saber a la corona el júbilo que produjo en sus exportadores, impagos desde hacía años, el arribo de un bajel chileno con más de 160 mil pesos oro destinados a cancelar los adeudos de varios años. Comentaba el licenciado Lope García de Castro, que esa facturación cubría “sus responsiones [reembolsos] **como antes**”, quejándose, sin embargo, que con hiatos tan largos “iba cesando el trato de la mercancía **que había de estos reinos para Chile**”²⁸. Se desprende de ello que antes de esa fecha el negocio binacional pasó por etapas más intensas y redituables para los comerciantes virreinales, grupo que, por lo visto, no transaba siempre al contado. Por lo menos, en la situación descrita, los pagos no se hacían en el Callao al recibirse de las mercancías sino durante los retornos desde Santiago-Valparaíso, lo cual indica una confianza enorme en los tratantes chilenos... y en el país, en tanto campo de colocaciones. Antes y después, no pocas transacciones se avinieron a esta modalidad. Lo corrobora el que en el primer cuatrimestre de 1562, Lima recibiera un importe chileno superior a 500 mil pesos oro de 22 y 23 quilates

para pagar a “particulares”, y García Hurtado de Mendoza avisara traer otros cuarenta mil con parecidos fines²⁹.

Dicho más rotundamente, si los oferentes limeños se arriesgaban a tanto, los beneficios no eran mezquinos. Quince años después del arribo del Santiago a Valparaíso, el propio virrey Toledo dio cuenta de un síntoma poderoso. El 24 de septiembre de 1571, desde la real ciudad de Cusco, a más de notificar al monarca haber dejado “asentados” los almojarifazgos de Tierra Firme, apuntó que *“se ha dado provisión para sentarse en todas las costas que hay desde allá hasta Chile, y agora con este despacho se llevan a Chile, aunque vuestra majestad no lo había mandado, porque es cantidad lo que se sube y crecido el mayor valor y no deja de tener retorno ya de algunas cosas de aquel reino que bajan acá, y al cesar la guerra la tendría mayor”*. Un antecedente indicativo de una actividad más intensa de lo previsto, incluido el ingreso de productos del país austral al circuito “chalaco”³⁰.

Las mismas autoridades chilenas que paraban fugazmente en Lima percibían de inmediato las ventajas comparativas del reino sudista, desbordado de nutrientes baratos, y en gran pie para mandar por mar al virreinato manteca, vino, pescado, carne, pan, cecina, vinagre y más³¹.

Las “cosas” a las que aludía Toledo ya no eran exclusivamente metales. Alguna relación tenía ese fenómeno con los altibajos de la estructura productiva chilena, tan condicionada por el factor mineralógico. En el último tercio del XVI, en la medida que la extracción aurífera declina en Nueva Extremadura, se aprecia un paulatino aumento en el interés por la tierra y la comercialización del saldo agrario entre iberos y criollos.

Álvaro Jara piensa que esta reorientación fue conscientemente protegida por el aparato virreinal. Las facilidades que se le otorgaban denota la importancia ganada por un suministro que a Lima no le convenía interrumpir mediante cortapisas legales³². La decadencia minera noegó, por tanto, el dogal que liaba ambas economías. En el caso chileno, obró en pro de la vinculación de la agricultura de la zona templada con dos mercados de consumo, interno uno, exterior el otro, y en ningún caso ocasionales después de 1570. Encina llega más lejos y postula un comercio regular con Perú en dicho lapso.

La baja del rendimiento aurífero, golpeado por el descenso demográfico de la mano de obra indígena y, tal vez, el desgaste de algunos yacimientos, redujo la participación del oro en la renta nacional, el bien máspreciado en el conjunto exportado hasta allí a las plazas comerciales del virreinato. En 1541, el oro extraído de las arenas fluviales, de haberse cobrado, debió rendir un quinto de \$ 8.400, de 14 mil en 1546 y 16 mil en 1547³³. Con la mejora tecnológica y la extensión de los laboreos tomó la línea ascendente por corto tiempo. Si en 1568 la contribución dejaba al tesoro fiscal entre 35 y 40 mil pesos, en 1571

no sobrepasaba los 34 mil. Los factores reales, a la sazón, le participaron a su excelentísimo empleador “haber venido vuestros reales quintos en gran disminución a causa de la continua guerra”³⁴. La verdad es que, ca. 1570, cuando mucho se producía en todos los lavaderos del reino alrededor de 200 mil pesos, alcanzando el vigésimo real a 40 mil. Excepcionalmente, las cifras de ambas entradas se elevaba en un 10 o 15 %³⁵. Mas, en adelante ese logro fue raro. Los datos de Góngora refrendan que todavía en 1575 las bateas de la Serena, Santiago y Valdivia eran capaces de rendir levemente por sobre la barrera de \$ 200,000; pero al año siguiente estaban por debajo de los \$ 168,000. En una y otra performance el impuesto rindió levemente sobre los 40 y 30 mil pesos respectivamente³⁶. En 1583 el quinto bordeaba los 22 mil y en menos de dos décadas (1601) 2500, dentro de un provecho total no superior, en años generosos, v.gr. 1593, a 70 000 pesos; decadencia que se imputaba al recrudescimiento de la guerra³⁷. Los papeles del gobernador Oñez de Loyola indican que los placeres de Chile daban, a lo más, de 13 a 14 mil pesos en impuestos –sobre un beneficio bruto rayano en 70 mil p.- en 1593³⁸. De allí a fin de siglo se han movido entre este máximo y su mitad. Las informaciones proveídas por Miguel de Olaverría, en todo caso, y contra lo pensado por algunos³⁹, permiten colegir que, aparte de Santiago y Coquimbo, todavía se producía oro normalmente en Osorno y un poco en Chiloé en 1598⁴⁰. Esos datos son inmediatamente anteriores al levantamiento de 1599, de la pérdida de las siete ciudades australes y de los enclaves metalíferos situados dentro de su radio⁴¹. La sumas de 1593 equivalen a un tercio de la riqueza que el país creó en el año fiscal de 1575. No obstante, hay que tomar en cuenta la evasión. Se conjetura que los indios dedicados a las faenas retenían clandestinamente un quinto del oro extraído; mas debe contemplarse asimismo el fraude perpetrado por los encomenderos-mineros coludidos con comerciantes y funcionarios. El perjuicio público pudo llegar perfectamente a una tercera parte de lo declarado⁴². Los montos confesados deben castigarse en consecuencia. Por 1570 los rendimientos se habrían empinado así a unos 270 mil pesos en todo el reino; 133 mil en 1583, 100 mil en 1593 y entre 15 a 16 mil en 1600-601, desmoronamiento que únicamente se entiende por la fuga masiva de brazos y el abandono de los depósitos situados Biobío adelante. De modo que la responsabilidad achacada al conflicto bélico en la caída paulatina del oro parece certera.

El producto interno proveniente del metal precioso ha sido, en todo caso, exagerado. Chile fue rico en metal áureo y remesó a la economía peruana la mayor parte de la extracción, oro en tejos, en polvo y en grano, principalmente, mas el volumen estuvo lejos de ser monumental atendidos los rendimientos. Las noticias de Vivar muestran, medido en moneda, inicios más bien concisos en la Nueva Extremadura central:

1541 42.000 pesos

1546 70.000 pesos

1547 80.000 pesos⁴³

Entre 1541-47, con los guarismos declarados, se habría gestado una riqueza de 212 mil pesos, excluida la evasión. Empero, esas cifras están bajo la realidad. Para acercarse a ella se debe tener presente que únicamente la demora de ocho meses de 1546, sobre la base de quinientas bateas de trabajo, en condiciones de paz, rindió 70 mil pesos⁴⁴. Es altamente probable que esta cantidad fuera la normal en el quinquenio 1546-1550, en el distrito de Santiago: 350 mil p. Si se le añade la defraudación, pasa de 450 mil. Unos 110 mil pesos/ año. Falta, con todo, el aporte serenense, que no fue mucho al principio (la villa se fundó en 1544 y terminó destruida por los diaguitas del norte en 1548). Únicamente a título especulativo, si lo agregamos al de Santiago, es posible estimar que la producción del territorio desplegado desde Copiapó al Maule se mueve entre 600 y 650 mil pesos en el lustro anotado. En la fase en que las labores de Santiago y Serena fueron simultáneas y a vapor completo, el rendimiento anual se acercaría a los 150 mil pesos en conjunto. En la segunda mitad del siglo XVI, con Andacollo en pleno ejercicio, los términos de la Serena rendían en torno a 30 mil patacones⁴⁵. El régimen laboral, en ambos partidos, es el de *demoras* de entre ocho y nueve meses, que debe entenderse como una “temporada”; perfectamente son sinónimos los términos ciclo, duración, labor o faena, siempre que se trate de un *periodo* anual en sucesión, separado por una estación climática corriente (invierno) o un cuatrimestre. En el sur se empleó igual criterio, amoldado a las condiciones de un verano más corto y la extensión de las lluvias.

En el estío de 1549 los mineros de Marga-Marga alardearon ante los regidores del cabildo de Santiago sobre la capacidad de ese solo distrito de producir de 25 a 30 mil pesos en quintos, los cuales son congruentes con un valor global de entre 125 y 150 mil pesos. Hay base sin embargo para sospechar una pizca de exageración en el cálculo, que no es precisamente de los oficiales reales sino de un grupo de interés empeñado en realzar la importancia de su actividad en provecho propio⁴⁶. Decidoramente, en 1550, dos bajeles salidos de Chile, transportaron al Callao ingentes cantidades de oro de particulares y únicamente 11 mil en derechos reales⁴⁷. Quizás las de 1549 fueron expectativas de un año extraordinariamente potente que terminaron solamente en eso. Augurios. Con todo, tampoco resultaban desbordantes. Si tomamos la suma más baja de las dos arriesgadas en el 49, estaríamos hablando de 125 mil p. máxime, dígito que no se despega tanto de los cien mil estándar estimados por nosotros. Digamos que cabe dentro de los márgenes extremos (entre 75 y 125 pesos)⁴⁸.

En 1550, sin contar los aportes de los laboreos de Serena, las bateas del distrito santiaguino han dejado entre 85 y 100 mil pesos. No obstante, en esa década se incorporaran los más potentes lavaderos de Concepción, Villarrica, la Imperial, Valdivia y Osorno, con mayor mano de obra mapuche, cuyo aporte agregado supera el de Santiago. En ninguna de esas cinco demarcaciones el oro anual originado tuvo una rentabilidad inferior a la de los veneros santiaguinos. De modo que los números de los placeres australes triplican, a lo menos, los del Chile boreal en su época risueña. Pasado 1560, en cambio, las utilidades menguan sensiblemente con la extensión de la guerra y las rebeliones indígenas. Si las pocas décadas buenas se cotejan con las malas, la rentabilidad aurífera resulta regular y no de excelencia. Hacia términos de la “primera colonia”, como llamó Eduardo Solar Correa al siglo XVI (la *segunda* sería en el XVII y la *tercera* en la centuria siguiente), los réditos son insalvables. En las mejores condiciones, en todo el último decanato del siglo la utilidad neta de los centros mineros del reino llegaría a 560 mil pesos y a un quinto real de 112 mil. La rentabilidad año de la década de 1590, 56 mil pesos, es casi un 45 % inferior a la precedente, que ya era mezquina respecto a la anterior.

En los ochenta, sumadas las diez demoras, arrojan 1.100.000 pesos/decenio y 220 mil en derechos reales (cien mil y fracción por cada una de ellas). En la década de 1570, si promediamos las informaciones valederas, la utilidad genérica ronda 1.600.000 patacones, i.e. 320 mil en impuestos (160 mil anuo). En los sesenta, por el contrario, friso en 2 millones/década (con un ingreso fiscal variable, e incierto, de 300 mil y pico en contribuciones). Este hito, a una razón de 200 mil pesos por temporada, es el linde máximo de los resultados unguidos de cierta dignidad. Ultra 1569, van cuesta abajo.

Así las cosas, el tiempo de apogeo se situaría entre 1550, comenzada la expansión hacia el sur, y 1561, una vez que resucitó la ofensiva *araucana*, y con ella, la guerra permanente; diluidos los vahos transitorios de la “pacificación” conseguida por García Hurtado de Mendoza⁴⁹. El licenciado Juan de Herrera, justicia mayor y visitador del reino de Chile, además de ocupar “el oficio de contador” del mismo, tras cerrar su muy rigurosa auditoría, aseveró en 1562 que “desde el año 42 acá, que ha de aquella provincia se pobló”, S.M. había recibido en quintos y diezmos 714, 178 pesos. Debido a la guerra y los apuros de la tierra los hispano-chilenos “han pagado diezmos y no quintos”, sobre un total, de “veinte años a esta parte”, de “seis millones y más de pesos”. Conclusión a la que arriba luego de recorrer personalmente el reino y *traer las cuentas*. Él, aclara, ha llevado consigo a Lima \$ 28,520, dejados en poder de sus oficiales reales⁵⁰. Tales ingresos son consonantes en 1562 con un producto de \$ 228, 160, conforme al octavo real, vigente a esa fecha⁵¹. La contabilidad del visitador Herrera sugiere un *average* ideal de 300 mil patacones anuales, representativos de 1380 kg. oro,

bastante lejos del cociente de dos toneladas periódicas presupuesto por Soetbeer para aquellos años, pero que podrían entrar en el margen de error. Visto que ya conocemos relativamente los datos atinentes a Santiago y la Serena hasta 1550, podemos descontar los correspondientes a la década de 1540, unos 500 mil máximos, lo cual deja los 5 millones y medio restantes agolpados en el decenio 1550-562. Si así ocurrió, queda una razón de 460 mil/año (sobre 2000 kg.). Don García, en cuyo mandato se impuso la primera gran regulación minera, la reconocida *tasa* diseñada por el licenciado Hernando de Santillán (1559) que fijó más racionalmente la alternancia de la mita indígena, su duración y retribución —el *sexmo* del oro logrado por el mitayo nativo para éste— dejó en evidencia la prosperidad regocijada de aquel entonces. Durante esa jefatura pujante (1557/1561) habría salido para el Callao la riada de un millón de pesos en oro⁵².

Cualquiera sea la subdivisión que se haga de ella, la época florida del oro chilense [1542/62 según el factor Herrera] extrae 27600 kg. del prestigiado producto. Los seis millones de esta —la frase nunca ha sido más justiciera— “época de oro del oro”, reunidos a la riqueza aurífica creada en lo faltante del siglo, excede de 11 millones de pesos. O, de otro modo, de 50 toneladas, de toda clase de oro, comprendido el de 22 y 23 quilates. El escrutinio no contempla el muy considerable margen de error inducido por la cifra escondida o de evasión. Si se aplica la antedicha corrección, el monto final trasciende los 14 millones 600 mil pesos (67 toneladas), gestados en los siete distritos mineros relevantes del país —la Serena, Santiago, Concepción, Imperial⁵³, Villarrica, Valdivia y Osorno— en el siglo de la conquista. Mensurado en utilidades o lucro líquido, el rendimiento aurífero en serie durante esos seis decanatos se ubica en niveles medianos; nada miserables pero lejos de lo portentoso.

Los cálculos de Hermann, que clonan los de Soetbeer, establecen una producción neta de 32 toneladas en los dieciséis años corridos entre 1545 y 1560, a razón de dos anuales, y de 16 en los últimos cuarenta años del siglo, con un promedio anualizado muy por debajo de media tonelada (400 kg.): 48 mil kg. en total⁵⁴. Millán, sin embargo, reputa que los números documentados para el decenio minero 1560-70 debieron ser mucho mayores; los cuales, agrega, se incrementan si en el balance se contempla la evasión que por parte baja bordeaba 33%, pues circulaba oro el polvo no quintado, y encomenderos, indios “lavadores” y comerciantes se concertaban para burlar el impuesto real. La producción anual de oro, sobre esta basa, debió alcanzar a 1200 kilos⁵⁵. Cavieres estima que el *peak* medio en el ciclo bonancible efectivamente llegó a 2 mil kg., y en el peor a 500/año, algo mayor al calculado por Hermann—(Soetbeer) para el período más estrecho; diferencia sumamente recatada, al fin y al cabo⁵⁶. Estamos contestes todos sí en que en el trecho ulterior del XVI la caída del metal (no del deseo) amarillo era irreversible en el horizonte inmediato.

Debe considerarse que, aunque importante, solo una parte del oro se incorporaba a la riqueza pública y privada peruana. Una fracción estimable quedaba en el reino o iba a otros destinos (territorios atlánticos). Es impensable, por ende, que la relación de Chile con el virreinato pasara exclusivamente por el polvo ambarino. En el último tercio del XVI los envíos se habían diversificado, y los retornos peruanos en moneda y bienes trocados comenzaron a hacerse sentir en la economía local cada vez con mayor fuerza. El “siglo del oro” había sido corto. A Lima y a sus provincias ahora le apetecía crecientemente el sobrante de la industria pecuaria.

El declive aurífero estimuló efectivamente el tráfico del exceso agro-ganadero anual de la Nueva Extremadura. Desde varias comarcas del joven reino del sur comenzó a fluir en dirección a Nueva Castilla el tipo de producción que sería característica de la época del latifundio antiguo –unidad fundada en la hacienda ganadera– en su edad madura (s. XVII). Las capturas conseguidas por los primeros corsarios ingleses y neerlandeses confirman la tendencia general. El solo barco que Drake tomó en 1578, en la bahía de Valparaíso, transportaba al Perú un cuantioso cargamento de tocino, charqui, harina y otros géneros, incluyendo tres mil botijas de vino, estimado en 20 mil pesos⁵⁷. El cabildo de Santiago tuvo luego (1583) que impedir vía ordenanza nuevos embarques de sebo y velas al virreinato puesto que ambos bastimentos faltaban ya en el reino⁵⁸. Esas medidas de urgencia no consiguieron disuadir un tráfico que subió en volumen y composición en el curso de esa década. En 1593, la flota del galante Richard Hawkins capturó cinco mercantes ante Valparaíso, además de ocupar las bodegas del puerto, en las que halló a granel sebo, quinientas botijas de vino, tablas en maderas nobles, 3200 gallinas, telas del país y otros muchos suministros, con destino al virreinato o a la espera de sus barcos. Uno solo de los buques apresados por Hawkins en su atrevida incursión, salido pocos días antes de Valdivia, trasladaba en conserva más cajas de manzanas que oro, para el descontento de los filibusteros ingleses⁵⁹. Siete años después la gente de Van Noort apresó tres gabarras apostadas en el puerto, pletóricas de especies similares, aparte de treinta pobres indios, a los que hizo degollar sin misericordia. La contabilidad del botín arrojó multitud de porcinos, ovejas, manteca, manzanas, cocos, cordobanes, aceitunas envasadas, legumbres y frutas secas, algunos caballos y vino almacenado en potes de cerámica⁶⁰.

Este proceso exportador era un hecho reconocido abiertamente por el gobierno limeño en el último decenio del siglo. El virrey García Hurtado de Mendoza lo admitió pragmáticamente ante el monarca en 1592:

“Y para el remedio de algunas necesidades desta, envían [desde Chile] a vender algún trigo, harinas, tocinos, cecinas, frutas y cordobanes, parece que

sería de mucho inconveniente para sustentarse aquella tierra, llevarles ningunos derechos de los bastimentos que bajan a éste [Callao] y al puerto de Arica”⁶¹.

Los registros fiscales, reducidos a meros retazos, no reflejan, con todo, la magnitud del intercambio. Apenas cubren un decenio (1567-1567) y dejan la falsa sensación de que Chile se contentaba con importar mercaderías desde Perú y efectos de España, transportados por las flotas a Panamá, sin remitir prácticamente nada al exterior, salvo oro, lo cual, como se ha visto, es enteramente falaz⁶².

La realidad de este tráfico primitivo se reflejó en los servicios y puestos de Valparaíso. La singular casona de 1547 poseía un entorno más animado treinta años más tarde. Los navíos del virreinato anclaban cada vez con mayor frecuencia en un apostadero dotado a la sazón de

“ciertos aposentos y tiendas que allí hay donde se meten las mercaderías que vienen del Perú y se guarda el vino que de esta ciudad se lleva”⁶³.

El nuevo impulso de la economía política chilena fue percibido llanamente por la real audiencia de los reyes en 1594. Respondiendo a una requerimiento del procurador general de la capital de la Nueva Extremadura –en la misma se reconocía la impotencia de su vecindario por “no poder labrar minas y ser su principal contratación y sustento traer a vender [a Perú] las cosas de cosecha”– el órgano limeño se mostró muy receptivo. En lo sustancial dispuso que “del trigo, harina, tocinos, frutas, cordobanes y otras de mantenimiento que se traen a esas provincias de las de Chile no se cobren derechos”, electrizando así la actividad de todo el reino⁶⁴. Seis años después, Melchor Calderón ratificó el término del ciclo expansivo minero y la vitalidad del tráfico de grasa y cueros con el coloso norteño. “Por haber pocos naturales en términos de esta ciudad y Serena, afirmó, se saca muy poco oro”, puntualizando “que a esta causa los que en ella viven y residen se sustentan con el sebo y cordobanes y badanas que envían a vender al Perú”⁶⁵.

El intercambio pudo haber llegado a más de no haber sido por las constantes derramas que los gobernadores del reino echaron sobre vecinos y comerciantes para ayudar a sustentar los costes de la guerra de Arauco. A fines del XVI estas gabelas extraordinarias tenían encogidos los negocios y parálíticos a los tratantes, que descapitalizados, faltos de demanda o acoquinados ante la eventualidad de arriesgar caudales en un clima así de arbitrario, no se atrevían a moverse ni a mover nada. La depresión del mercado interno tenía mucho que ver con la contracción de la hacienda privada de los vecindarios urbanos, entre ellos el de Santiago, tan dominante antes, muy castigados ya por las contribuciones recurrentes⁶⁶. A lo que se sumaba la crisis naviera que afectó al reino en 1599. La única fragata que sostenía la comunicación con el Callao había dejado de operar

a la sazón y ni siquiera el antiguo procurador general de Chile, Domingo de Erazo, lograba retornar a él desde Lima por no haberla “en ninguna manera”⁶⁷. El efecto dinámico procedía de los financieros del virreinato, que exentos de esas iniquidades y cargas inventadas por el poder público, compraban igual el remanente chileno.

De todas maneras, en ciertos distritos golpeados por la baja aurífera se buscaron rubros alternativos de exportación. El de Valdivia lo encontró en la madera nativa. Mariño de Lovera da cuenta como de su puerto salía

“mucha madera extremada para edificios, y gran fuerza de tablas anchas como de cedro, de que van al Perú navíos cargados”⁶⁸.

Había mucho más. Mariño, que en 1575 fue corregidor de la provincia, contempló un tránsito subido de barcos a través de los dos brazos fluviales que unían la ciudad y sus contornos con el mar exterior.

“Fuera desto, por los ríos grandes suben las naos cargas hasta la ciudad [...] y así suben navíos grandes por él [río principal]. Y el otro, que es algo menos, es tan caudaloso que los navíos más pequeños andan por él sin dificultad, y así entran por ambos ríos las mercaderías que se llevan del reino del Perú ordinariamente”⁶⁹.

Olaverría lo ratifica. Ese corregimiento austral, distraído de un oro cada vez más costoso de producir, se ocupaba “en la granjería de cortar madera y tabla” en los espesos bosques que cubrían el distrito de la ciudad, “adonde van cada año muchos navíos del Perú a cargar de madera y de otros aprovechamientos de aquella tierra”⁷⁰.

La guerra, intensificada a comienzos del 1600, produjo una paradoja circunstancial que deja en evidencia el estrecho maridaje entre ambos mercados. Con la pérdida de los ricos territorios de ultra-Biobío y la caída general de siembras y cosechas en medio de la ofensiva indígena, escaseó el trigo. El gobernador Alonso de Ribera se condolía de eso: “El reino siendo muy fértil de comidas, carece al presente de ellas, y se proveen del Perú, adonde por granjerías se llevaban los navíos cargados de trigo”⁷¹. El dato certifica el lugar que había alcanzado ya en los tramos finales del XVI el cereal chileno en la demanda limeña. Naturalmente, estabilizada la frontera y concentrado el asentamiento ibero en el centro-norte de la gobernación, se hizo innecesaria la importación de alimentos desde el agro virreinal, y el ciclo ligado a la colocación de excesos agro-pecuarios e industria asociada en los mercados del Perú se consolidó definitivamente.

Esa singular ruta tomada por la evolución económica chilena permite conjeturar que la base productiva necesaria para embarcarse en una dinámica de esta naturaleza estaba, sino presta, al menos con los márgenes suficientes

como para mover sus stocks al exterior. En el núcleo templado, los cultivos mediterráneos y las especies ganaderas del viejo mundo se aclimataron tan magníficamente en los primeros cuarenta años de la conquista que al acentuarse la recesión minera impusieron por se las ventajas comparativas, en un contexto de reinención. Un acabado panorama de la geografía económica del país esbozado por los vecinos de Santiago en una probanza colectiva de sus servicios a la corona resume con eficacia el estado de cosas en 1579.

“Este dicho reino de Chile que los dichos vecinos desta ciudad de Santiago fundaron e poblaron como dicho es, tiene de largo desde el valle de Copiapó hasta el fin de la tierra, de lo que esta conquistado e visto, trescientas leguas caminándose por tierra, y en ancho tiene veinte leguas, poco más o menos. Por linderos a la parte hacia donde sale el sol, una cordillera nevada muy alta y de la otra parte tiene la Mar del Sur, va casi toda la costa norte sur hasta el Estrecho de Magallanes. Es tierra fertilísima desde Copiapó a la Imperial, donde se da e coge mucha cantidad de comida. Al pie desta cordillera hay gran cantidad de baños de agua caliente donde se bañan los indios y españoles y sanan todos los que padecen enfermedades de frio e se quitan las llagas e sarna, tiene gran cantidad de alumbre y en muchas partes tiene muy gran cantidad de sal, tiene muy buenos pastos para ganados. El temple desta tierra es escogido de bueno por estar en la zona templada porque está fuera de la tórrida zona e comienza cuatro grados más allá del trópico de Capricornio. Tiene su invierno y verano al contrario de España por estar de la otra banda de la línea equinoccial, esta todo este reino de Chile en tercero cuarto y quinto clima, los mismos vientos que corren en España vientan en Chile, aunque contrarios efectos. Cógese mucho trigo, cebada y todas las legumbres de Castilla y de la tierra e así hay muchos naranjos, manzanas, cermeños, membrillos, camuesas, duraznos, ciruelas, granadas y olivos. Hay muchas viñas donde se coge mucho vino, hay gran cantidad de ganado, así de ovejas como de cabras, vacas, e yeguas, e puercos. Hay gran aparejo para hacerse paños finos por haber tanta cantidad de lanas y los demás adherentes como son aguas maravillosas todas colores muy finas, comiéndose a hacer frezadas e sayal, hay fechos dos ingenios de azúcar, hácese cordobanes muy buenos y badanas e suelas. Es tierra que hay en ella muchos e muy buenos puertos, grandes y provechosos ríos, grandes pesquerías y caza de volatería, tiene muchas minas de oro, que está toda la tierra enlazada y pasada de oro, las mas ricas están en tierra de guerra. Finalmente es tierra que tiene todo lo que a menester sin mendigarlo de otras, todo lo cual los vecinos desta dicha ciudad de Santiago han ganado e sustentado a gran costa e riesgo suyo, e fuera este reino uno de los mejores de todas las Indias si la guerra no lo consumiera”⁷².

La conclusión implícita de J. G. Muñoz sobre el potencial sustitutivo de la estructura agraria disponible en relación al sector metálico en ocaso, es pertinente:

“Debe tomarse en cuenta que si bien la Real Hacienda tuviera por esos años su principal ingreso en el quinto real de la producción minera, comparando los montos con los de los diezmos (de destino eclesiástico) de igual época, se puede concluir que la mayoría de la población estaba vinculada al trabajo agroganadero, siendo esta actividad y no la minera la que iba conformando el ser y la idiosincrasia del chileno. Además, si de los montos de los respectivos impuestos pasamos a su significado en el valor de la producción respectiva, tenemos que la agroganadera significa un 34% y la minera un 66%, lo que hace más fuerte lo afirmado si se toma en cuenta el bajo valor de los productos alimenticios (con un mercado mayoritariamente interno) frente al altísimo del oro (con un destino a la exportación)”⁷³.

En veinte o treinta años, ese poderoso tercio iba a crecer hasta determinar casi por completo las entradas nacionales y el rumbo de la balanza comercial chilena por los siguientes doscientos cincuenta años.

En 1595, dice el padre Bartolomé de Escobar, ceñido al manuscrito de Mariño de Lovera, con los robledales de las riberas del Maule, “se hacen navíos cuantos quieren” en los astilleros maulinos, mientras los obrajes, tenedurías e ingenios del corregimiento de Santiago, sobrado de reses, sementeras y arboleda frutal, bregaban en fabricar una nueva riqueza. Existen allí, declara,

“muchos obrajes de paños, jergas, bayetas y frazadas que, aunque por no haberse comenzado a poner molinos de aceite, no es el paño fino la causa de labrarse con manteca; todavía es pasadero, y también hay muchas oficinas de curtiduría de donde se saca gran suma de suelas, baquetas, cordobanes y badanas que se llevan al Perú; y no menos ingenios de azúcar que abastecen toda la tierra”.

Los chilenos aprendían. Barcos, grasa y pieles serán su nuevo destino.

“Cuando Valdivia llega al valle del Mapocho, fundó Santiago “donde los Ingas habían hecho una población.” [I] En dicho lugar “halló un cacique llamado Vitacura, que era indio del Perú y puesto en este valle por el gran inga rey peruano, el cual habiendo conquistado parte del reino de Chile, tenía puestos gobernadores con gente de presidio en todas las provincias hasta el valle del Maipo, que está tres leguas más adelantes deste valle de Mapuche, y estos gobernadores se llamaban los orejones”. [II] José Toribio Medina indica que este cacique Vitacura hizo abrir a fuerza de brazos una acequia en el lugar llamado del Salto, en las cercanías de Santiago, y que aún a principios del siglo XX era conocida con el nombre de Vitacura. Agrega que como los encargados de hacerla no cumplieron con la fecha señalada, los castigó matando a cinco mil de ellos [III].

Entre los primeros vecinos de Santiago se encontraba Pero Gómez, quien en noviembre de 1552 pidió al Cabildo se diese para sus indios unas tierras que aseguraba eran suyas y que le habían sido arrebatadas. El Cabildo indicó que probase que eran suyas pues cuando entró el gobernador estaban allí asentados “los mitimaes que eran del Inga” y no la poseía el cacique Talagante, que las reclamaba. Tal parece que las tierras fueron conferidas al peticionario, pues al año siguiente se indica que “solían ser de los mitimaes del Inga” y que ahora estaban pobladas siendo su principal Huelenhuala. Existían también otras acequias, una llamada Charamahuida, que salía del río Maipo, y otra llamada Inca Gorongo, “principal señor de Apochame”[IV].

Así, pues, cuando llegaron los españoles, el Tahuantinsuyu aún perduraba en las costumbres, el habla y la economía de esos valles, que habían estado no menos de treinta años bajo la sujeción incaica. Esa impronta perviviría de muy variadas maneras, reforzada por los mestizos nacidos de la unión de capitanes españoles y nobles cusqueñas, así como por la presencia de numerosos mitimaes del periodo incaico y nativos de la zona central del Tahuantinsuyu en las huestes conquistadoras.

Descendencia

El genealogista chileno Juan Mújica publicó hace ya unos años un trabajo titulado “Descendencia Chilena de los Incas”,[V] en el cual identifica algunas de las familias chilenas que se encuentran en esa condición. Menciona así a los descendientes del capitán García Díaz de Castro, fundador de La Serena, y de Bárbara Coya, hija de Huayra Túpac Inca y Huacac Coya, nieta a su vez de Manco II y Raba Ocllo; y bisnieta de Huayna Capac. De ese enlace se derivarían los apellidos Garnica, Prado, Delgado, Aguirre, Cárcamo, Cotapos, Bustamante, Guerrero, Astorga, Bruce, Gatica, Infante, Eyzaguirre, Gutiérrez, León, Luco, Lobo, Martínez, Madariaga, Carrera, Gamboa, Montt, Olave, Molina, Silva, Errázuriz, Aldunate, Sotomayor, Toro, Torres, Rivadeneira, Tuñón, Barros, Vargas, Pinto, Santa María, Alcalde, Velasco y otros más. Así, resultan descendientes de los incas algunos de los personajes más notorios de la vida republicana de ese país, comenzando por el Conde de la Conquista, Mateo de Toro Zambrano, presidente de la Junta de Gobierno de 1810. También José Miguel Carrera, quien presidió otra Junta de Gobierno, así como los presidentes chilenos Federico Errázuriz Zañartu, Federico Errázuriz Echaurren, Germán Riesco Errázuriz, Manuel Montt Torres, Jorge Montt Álvarez, Pedro Montt y Montt, Anibal Pinto Garmendia, Domingo Santa María González, Ramón Barros Luco, Emiliano Figueroa Larraín y Jorge Alessandri Rodríguez.

Existe otro grupo de descendientes de Huayna Capac, a través de su hija Beatriz Huayllas, bautizada en el Cuzco en 1543. Fue la hermana menor de doña Beatriz Huayllas Ñusta, amiga de Pizarro y esposa del capitán Francisco

de Ampuero. Beatriz Huayllas Coya se casó en primeras nupcias con el vasco Pedro de Bustinza, vecino del Cuzco. Una nieta de ambos pasaría a asentarse en Santiago de Chile, como esposa del escribano Antonio de Bocanegra Silva. Descienden de esa relación las familias Omepesoa, Gómez de Silva, Losadam, Quiroga, Allendesalazar, Grinwood, Ballivián, Tezanos, Pinto, Sarratea, Videla, Gutiérrez, Yávar, Espiñeira, Pascal, Grove, Armstrong, Arrau y otras [VI]”.

De un texto inédito de Félix Denegri y Jorge Ortiz.

Fuentes: [I] J. de Quiroga, *Memorias de los sucesos de la guerra de Chile*, Santiago de Chile, Andrés Bello, [1690]1979, 340. [II] P. Mariño de Lobera, *Crónica del Reyno de Chile*, Madrid, Atlas, [1595]1960, 254. [III] J.T. Medina, *Los aborígenes de Chile*, Santiago de Chile, Gutemberg, 1882, 357-58. [IV] Medina, 1882, 356-57. [V] J. Mújica, “Descendencia chilena de los Incas”, *Revista Histórica*, Lima, Academia Nacional de la Historia, 1965, XXVIII: 349-356. [6] Mujica, 1965, 354-55.

La reinención

Diluido el miraje del oro, la estancia sustituyó al lavadero y para inicios del siglo XVII se concentró principalmente en el sebo animal, que nutrió una industria artesana sumamente dinámica, cuya oferta agregada afianzó el cordón umbilical que unía el destino económico del reino al Perú⁷⁴. Un testigo avisado -González de Nájera- lo refleja con fidelidad. Mariño de Lovera había visto Santiago cubierto de talleres y curtidurías muy bien ocupadas al decaer el 1500. Ahora, en todo el territorio español,

“las principales haciendas de nuestros españoles [...] solo aprovechan el sebo y grasa y las pieles, de que hacen cordobanes y algunas badanas y cueros para suelas, todo lo cual es la principal saca que se lleva por mar a la ciudad de los Reyes”⁷⁵.

Sobre cien mil carneros y cabras y más de doce mil vacas se sacrificaban para quemar luego su carne cada temporada (verano). Empero, el espectro era más holgado en el Chile del 1610. No sólo se explotaba la grasa calificada y los cueros.

“Todas las frutas, legumbres y hortalizas que se han podido llevar destas partes, como son de lo que toca a frutas, uvas, melones, higos, melocotones, granulas, membrillos, peras, manzanas, naranjas, limones, aceitunas, produce aquella tierra en gran cantidad, de que cargan los árboles en tanta abundancia, que se llevan por mar al Perú, todas de la bondad que las de España”⁷⁶.

Ciertamente, una buena parte correspondía a orejones o fruta seca; las de mejor resistencia se despachaban en verde (cajas y fardo), y las más perecibles en vasijas de barro cocido. Posiblemente, también se trasportaba en almárgos; como sugiere el mismo cronista, para plantas delicadas se acudía en viajes largos al “barril de tierra”, mirando a evitar la corrupción⁷⁷.

Provincias enteras vivían del “negocio peruano”. Santiago, verbigracia. La capital, escribe González de Nájera,

“abunda de ganados de todos los géneros; la principal cosecha y granjería de aquella tierras, es el aprovechamiento dellos, que es su sebo y cordobanes que llevan a Lima”⁷⁸.

Ese dato fundamental se mantiene casi inalterable a lo largo del siglo. A finales de éste (1690), Jerónimo de Quiroga acredita que la tetralogía sebo, cueros, jarcia y frutas continuaba siendo la pilastra del sistema de intercambio.

En ciertos ámbitos, la masacre desordenada había llevado a la extinción de grandes reservas naturales de reses. Fray Reginaldo de Lizárraga se condolía

que la existente en el distrito de Choapa hubiera sido consumida en el cuarto final del XVI y no quedara vestigio de la misma en 1605, acicateada por el afán de mandar derivados al Perú.

“En estos campos [Choapa] se criaba abundancia de ganado vacuno, y era tanto la primera vez que por allí pasé, agora veinticuatro años, que se nos venían los toros a las dormidas, todo hecho cimarrón; no se conocía cuyo era en los términos de Coquimbo, que corren hasta el valle de Choapa; agora no hay ninguno, porque los vecinos de Coquimbo lo han consumido matando con desjarretaderas; cual más podía, más mataba, sacaban el sebo y hacían cecinas, todo lo cual embarcaban para Los Reyes”⁷⁹.

En otros partidos del reino, el patrimonio pecuario parecía literalmente inacabable.

Lo cardinal, en todos, era el beneficio del sebo. Únicamente en el distrito de Santiago se mataba anualmente buena cifra de capados y cabras, dentro de una masa calculada en 323.956 individuos. En 1614 este segmento rendía sobre 2.500 qq. de sebo, vendiéndose cada quintal a 13 pesos de 8 reales. Se agregaba a esto la producción de 25.100 cordobanes, enviados “para el Callao de Lima” con y sin curtir, a precios que fluctuaban entre 16 y 3 reales y medio. Se sacaban, además, 7.500 qq. de sebo del gran contingente de ovejas sacrificadas “un año con otro”. Nada más que en los términos de Santiago pacían entonces 623.825 ovejas, que multiplicaban, en cada anualidad, a razón de 223.944. De ellas se obtenían 7.650 qq. por periodo⁸⁰. Fuera de esto, se vendía el cáñamo de Quillota “para jarcia a los navíos de la Mar del Sur, que se lleva al Callao de Lima”⁸¹.

En lo venidero habría de afianzarse el régimen de latifundio antiguo y con él la comercialización del *surplus* agropecuario, principalmente a través de armadores y empresario limeños, así como una estrecha interacción con los emporios de consumo del *alto y bajo* Perú⁸².

El padre Alonso de Ovalle solo hizo la reminiscencia de un sistema que avanzaba al estadio de adultez cuando pergeñó esta página:

“Lo que logra en aquel país la industria humana, consiste principalmente en la cría de ganados de que hacen las matanzas [...] y el sebo, badanas y cordobanes que navegan a Lima, quedando esta ciudad con lo que ha de menester, que son veinte mil quintales de sebo cada año, y a esta proporción los cordobanes; se reparte todo lo demás por Perú y los cordobanes suben a Potosí, y todas aquellas minas y ciudades adentro, donde no se gasta otra ropa que la de Chile, y baja también a Panamá, Cartagena y a todos aquellos lugares de Tierra Firme; también se saca alguna de esta ropa para Tucumán y Buenos Aires y de allí a Brasil. El segundo género es la jarcia, de que se proveen todos los navíos del Mar del Sur y la cuerda para armas de fuego que se lleva de Chile a todos los ejércitos y presidios de

aquellas costas del Perú y Tierra Firme, porque el cáñamo de que se labra esta provisión no se da en otra tierra que la de Chile; sacan también el hilo que llaman de acarreto y otro género de cordeles que sirven para varios efectos. El tercer género son las mulas que llevan a Potosí por el despoblado de Atacama”⁸³.

El cuarto eran los cocos de palma, a los cuales se añadían almendras y “legumbres” –comino y anís- muy bien pagadas en los tianguis de Lima⁸⁴.

Quienes se aplicaban a este canje obtenían normalmente utilidades de hasta un 25 %. Empero, géneros había en que los traficantes bien entendidos podían ganar entre el 100 y el 300 %⁸⁵. Con certeza, según veremos, no se trataba de los chilenos.

Hasta las algas marinas suscitaban interés exportador. El *luche*, la nutritiva planta ribereña, secada y amoldada a la forma de panes, se estimaba “gran regalo” en Chile, pero a la vez en Perú, Cuyo y Tucumán, hasta donde se llevaba, “porque sirve para muchos géneros de guisados”⁸⁶.

Es verdad que los productores sur-peruanos tuvieron tempranos intereses en los dones del mar chileno. Lizárraga acredita la visita de sus barcos a las costas del corregimiento de Coquimbo en buscas periódicas de especies escogidas.

“Esta ciudad es abundante de pescado muy bueno; péscanse algunos atunes, no andan en cuadrillas como en España, sino de uno en uno [...] vienen desde Arica a este puerto, que son más de 250 leguas costa a costa, barcos a hacer sus pesquerías de tollos, que son muy buenos y en cantidad; lizas y corvinas. He visto en este puerto cuatro barcos de pescadores venidos de Arica, poco menores que bergantines”⁸⁷.

Lo que en Ovalle era una zancada resuelta a la mayoría de edad, en Rosales se convierte en un sistema plenamente maduro. El inventario de este otro jesuita sapiente lo muestra con largueza,

En primer lugar tenemos los niveles de vida. El coste de ésta se mantenía entonces dentro de niveles concordantes con la abundancia inaudita del país. En los orígenes –siglo XVI- apunta Rosales, los españoles de Chile, en el ámbito movedido de una economía fundacional, “por una fanega de trigo pagaban ocho reales y otro tanto costaba una arroba de buen vino, dos reales un carnero, ocho una vaca, cuatro una ternera”⁸⁸. Ogaño [1660] “en el partido de Santiago es lo ordinario valer a real y a real y medio las ovejas, y a ocho y seis reales las terneras, y las vacas a diez y seis”⁸⁹. Salvo episodios pasajeros atizados por una sequía imprevista o una emergencia bélica, en tiempos normales la manutención estaba ampliamente asegurada aquende y allende la línea del Biobío a virtud de la autarquía rural o lo barato de los alimentos. Fuera de ello, cualquiera podía vestirse con pasable decencia dada la prodigalidad de los obrajes y talleres

domésticos y la calidad de las fibras naturales. “Hácense muy buenos lienzos, estrameñas [estameñas] y telillas para vestirse; bayetas, cordellates y frezadas [sic]”⁹⁰. La holgada simplicidad con la cual se suplía esta primera necesidad permitiría suponer, a simple vista, que con esto quedaba anchamente cubierta la demanda intestina. Empero, no era así. Por razones de sicología social, estructura del empleo y coyuntura histórica, el requerimiento de vestuario de boato y *novedoso* (moda) reforzaba el peso de la concurrencia peruana y europea en el comercio de un rubro que se hallaba exento de barreras proteccionistas.

Una espesa combinación de elementos subjetivos y de realidad nacional presionaba sobre las preferencias sociales y estimulaba la intervención de componentes insensatos en la conducta económica. “Y si hubiera más gente española que se aplicara a trabajar, no habría menester Chile para su vestuario nada de fuera; pero la gente es poca y más aplicada a la guerra que al trabajo, y todos de altos pensamientos, que se desdeñan de aprender oficios mecánicos, y así necesitan de la ropa que del Perú y de España viene”. Indudablemente “tiene muchas cosas Chile con que enriquecer sus moradores”, mas el consumismo y el deseo de pompa y exhibición conspiraban contra los beneficios del ahorro y la previsión de las clases en posición de gastar. Consiguientemente, vivían en débito y estrecheces financieras. “Y si en la vanidad y ostentación se moderaran, fueran mayores sus caudales; pero como hay mucha gente principal y ostentativa, por no quedar cortos en las ocasiones publicas gastan liberalmente y nunca salen de empeños de todo punto, si bien pagan con puntualidad y su trato es noble y verdadero; y al tiempo de las matanzas, que son las principales cosechas, enteran a los mercaderes con voluntad cuanto con liberalidad han gastado de sus tiendas en lucimientos y fiestas públicas y adorno de sus personas y familias”⁹¹. No era Chile mala plaza para la venta de géneros de “prestigio” que compensaban las necesidades de una arraigada mentalidad de presunción y lucimiento. Se trata de una cuestión sociológica, más propia de la antropología cultural chilena de la época (y probablemente la de todas) que de un tema estrictamente productivo. Había un país con acceso amplio a vestuario y bienes de factura decorosa. Con todo, a su habitante no le bastaba. El afán de *demonstración* llevaba a las clases con acceso al crédito o recursos propios a ir más allá de sus posibilidades patrimoniales. Aguamiel para los proveedores limeños. No era su culpa.

El derroche y el gobierno imprudente de los factores productivos se tornan aterrantes, si lo medimos con los parámetros de hoy. “Y comercian con la abundancia de los frutos de la tierra y de los ganados, que es el mayor trato, haciendo grandes matanzas de vacas, carneros, ovejas y cabras, por el pellejo de estas para cordobanes y por el sebo de las otras, dejando infinitas vacas, ovejas y carneros muertos en la campiña, sin aprovechar la carne, salando solo alguna poca y quemando la demás o dejándola podrir, sacando solo el sebo y la grasa, y

he visto bacas que han dado a doce y catorce arrobas de sebo y cuatro de grasa. Pero esto no es de ordinario, y lo común es con mucha abundancia”⁹².

Pese a estas expresiones irracionales y de desentendimiento de las reglas elementales de la economía política, los retornos parecían aceptables al testigo ilustrado. El listado de lo que se “hacía navegar” o conducía por tierra a las fronteras peruanas, considerando los insumos aportados por Santiago y otras plazas de la capitanía general, venía a ser mucho más copioso que los manifiestos compuestos anteriormente por González de Nájera, Vásquez de Espinoza y Ovalle.

“No hay año que no se saquen ochocientos mil pesos para fuera del reino y se lleven al del Perú en sebo, cordobanes, suelas, badanas, gamuzas, almendras, cocos, higos, anís, cominos y jarcia, y otros géneros de que abunda la tierra. Sin esto se saca mucho cobre y algún oro, aunque hay mucho y se podía sacar más, pero los indios de guerra no dan lugar a ello: algún ámbar, piedras vezares, plumas de avestruz, caballos excelentes de obras y carrera que se estiman mucho en el Perú, mulas en grande abundancia que se llevan a Potosí y demás minerales para el trajín de la plata y materiales de su labor, y en Chile valen a cuatro y cinco pesos, y en las minas del Perú las pagan muy bien, con que vuelven ricos los que se dan a ese trajín. Hácense barro curiosísimos y muy delicados que pueden competir con los de Extremos, y llevados al Perú y aun a España los estiman mucho.”⁹³

La región santiaguina “envía todos los años más de treinta mil quintales de sebo y muchos más millares de cordobanes, badanas, suelas, jarcia para los navíos en grande abundancia, la más y la mejor que se gasta en el Perú, cuerda, estopa, pabulo, lino, hilo de acarreto, de zapatero y de cartas, volantines y cordeles, almendras, cocos, lentejas, mostaza, cominos, anís, escorzonera, miel de abejas y ámbar; muchos dulces de almendras, guindas, ciruelas, peras, escorzonera, sandía, calabaza, ají, tomates, cidra, naranja, limones, toronjas, zaniboas [probablemente por zamboa, de la familia de los membrillos] y otras muchas curiosidades de dulces que hacen las monjas, remedando de alcorza lo natural de las frutas, tan al vivo que equivocan la vista y engañan pensando que son frutas naturales, y hacen una mesa con todos los platos que se sirven en ella de alcorza”⁹⁴.

Queda mucho más aún. Ocurría una relevante salida de alfarería, textiles, hatillos de plantas farmacéuticas y ganado escogido. “Demás de esto se llevan al Perú grandísima cantidad de jarros y búcaros, de formas muy curiosas, muy delgadas y olorosas, que pueden competir con búcaros de Portugal y de otras partes, tanto que sirven a la golosina de las mujeres, aunque los apetecen para la vista por su hermosura, los solicitan más para el apetito. Provee también al Perú de muchas cosas de lana, como de sobrecamas bordadas de colores muy vistosas, hilados para labores; de mucho azafrán runi, polipodio, mucha suma

de raíces y yerbas medicinales, de que abunda Chile y carece el Perú. También de gran suma de mulas y machos que se llevan al Perú por el despoblado, y de caballos, que son los mejores de toda la Europa, de guerra, de camino, de cuello y de carrera. Y aunque a los principios valía mil pesos un caballo, por la carestía, hoy es tan grande la abundancia, que además de los caballos que da esta ciudad para la guerra, provee a todo el reino de ellos y envía al Perú caballos de mucha estimación. Y aunque con la abundancia ha descaecido el precio y se hallan muy baratos, pero algunos los crían con tanta curiosidad y salen tan hermosos de cuello y de carrera que se venden a mil pesos y más”⁹⁵.

Regiones, puertos provincianos y hasta posesiones oceánicas participan, como en el XVI, del modelo de cambio, o se unen a él. Chiloé, continúa en lo suyo en la fase 1660/1670. “Cortarse de él mucha tablazón, en que tienen gruesa granjería los mercaderes del Perú, que cargan cada año en Chiloé más de quince mil tablas: cómpranlas en Chiloé a cuatro reales y en Lima las venden a veinte y cuatro cada una”⁹⁶. Las islas de Juan Fernández tributan por cuenta propia a esta depredación natural. En aquellas islas del reino, alojadas en el Pacífico exterior, a setenta leguas de Valparaíso, “entre otras maderas hay angelino y sándalo, que son maderas de mucha estima para cosas de curiosidad, y singularmente el sándalo, cuya madera llevan al Perú los navíos que toman aquel puerto y le estiman mucho”⁹⁷. A la verdad, Juan Fernández formaba parte desde ha tiempo de esta trama predatoria. Vásquez de Espinoza, que siempre nos toma desprevenido con sus noticias, remonta esta función al gobierno del cuarto marqués de Cañete (1589-1596), quien hizo construir varios bajeles en el propio archipiélago, con madera de los bosques indígenas. En 628 descollaban sus “buenas y fuertes maderas para fabricar navíos”⁹⁸.

En el continente, prosigue Rosales, Huasco hace tratos incluso con puertos intermedios marginales: “De aquí [Huasco] suelen navegar barcos masteleros cargados de vino a los puertos de Cobija y Atacama en el Perú, y vuelven con plata y otras cosas de interés”⁹⁹.

Los serenenses, por su propio apostadero, “cargan finísimo cobre, jarcia, sebo, aceite, trigo y otros géneros de buena calidad que los conmutan por lienzos, paños, sedas, miel, azúcar y otros géneros que llevan del Perú”, aunque “todo este trato es ahora tan corto que apenas pueden dar carga a dos medianos navíos cada año”¹⁰⁰.

Papudo, en soledad, sacaba ocasionalmente, pese a todo, las producciones de los valles de Choapa y la Ligua. Quinteros recibía a su vez las de Aconcagua y Quillota¹⁰¹.

Donde se podía, se miraba hacia el Callao, el puerto de los vicarios del rey.

En medio de este movimiento de flujo-reflujo, Valparaíso se confirmó en su papel de vena aorta del reino. Para 1690 era un asiento de 30 vecinos, dos conventos, una parroquia (Virgen de Puerto Claro), presidio de soldados -30 hombres-, buena artillería, una fortaleza activa y otra en edificación, y, por cierto, las bodegas y almacenes de los géneros que “navegan al Perú”¹⁰². Con mucha anterioridad, a través del puerto principal entraba la ropa importada desde los Reyes, que llevada en vehículo a Santiago, unas 24 leguas distante, se mercantilizaba parcialmente en su comarca, y otra parte muy considerable se remitía a Cuyo y Tucumán¹⁰³. Valparaíso comenzaba, retraídamente todavía, a desempeñar el rol de redistribuidor estratégico de mercancías que asumiría historia arriba.

Mientras tanto, la minería luchaba por recobrase. Ciertas estimaciones globales establecen para todo el 1600 una producción de 4.500 toneladas de cobre, 1/2 de plata (que recién comenzaba a explotarse) y 35 de oro¹⁰⁴. Se trata, sin embargo, de cifras intuitivas, habida cuenta de los baches que afectan los registros fiscales y a la ausencia de series estadísticas medianamente coherentes¹⁰⁵.

Las relativas al oro –tres toneladas y media por década– derivan de los datos tentativos esbozados originalmente por Adolf Soetbeer e inmortalizados por Hermann¹⁰⁶. Corregido el margen de error de las cifras, este centeno arrojaría 46.7 toneladas, valuadas en unos 10 millones de pesos del siglo XVI. Alrededor de 467 kg. anuos, o cien mil pesos redondos.

Los valores del XVII se mantuvieron apartados de la beatitud que este metal regio alcanzó entre 1550/1561. En ese ciclo fastuoso, en que 460 kg. se tasaban en torno a los cien mil pesos¹⁰⁷, las ganancias año alcanzan a 440 mil patacones en cada demora (dependiendo del cociente que adoptemos¹⁰⁸). En el centenio 1600-1699 éstas no llegan, valga el contraste, a 80 mil pesos. Ocho millones, cuando mucho, en el siglo.

Los núcleos extractivos de los corregimientos septentrionales mostraron mejor aguante bajo el chubasco. Andacollo, p. e., conservó ilesa su reputación y por momentos alcanzó cotas dignas¹⁰⁹. Diego de Ocaña, durante su travesía chilena (1600), confirmó una heroica actividad en Andacollo, Nuestra Señora, Espíritu Santo y Chigualoco, lavaderos principalmente (de “oro suelto”). Al mismo tiempo se enteró de la existencia del depósitos de cobre y plomo¹¹⁰. Un lustro después, Reginaldo de Lizárraga, obispo de la Imperial e historiador estricto, hizo un recuento detenido del corregimiento de la Serena y sus virtudes, incluidas las auríferas, que conocía personalmente.

“La ciudad de Coquimbo es la primera del reino de Chile, puerto de mar capacísimo; el surgidero a dos leguas del pueblo, y seguro [...] si en esta tierra lloviera, abundara en ser riquísima de oro, porque diré lo que allí me afirmaron,

y no es fábula; en los vientres de las lagartijas se halla oro, y descubriose desta manera: un indio de aquel pueblo pagaba muy descansadamente su tributo, seis pesos en oro cada año, sin ir a las minas, ni trabajar sino en su chacarilla y casa; apretáronle de dónde sacaba su tributo; dijo que de las lagartijas del campo, y es así que llegando el tiempo de pagarlo, se iba a caza de lagartijas al campo, no lejos de la ciudad, y abriéndolas sacaba cuatro o cinco tomines de oro (y si no me engaño) estando en aquella ciudad me enseñaron el indio, y no es milagro, porque el oro no se criaba en las barrigas de las lagartijas, sino, como de tierra se mantengan, a vuelta della comen algunos granillos de oro”¹¹¹.

La anécdota contada por Lizárraga alude a una actitud meramente parasitaria. La acción real se concentraba al suroeste de la ciudad y era respetable. En general, esa explotación continuaba una empresa iniciada en la era precolombina por el incanato.

“Las minas que a poco más de quince leguas desta ciudad se labran, de oro, desde el tiempo del Inga, por una perdiz se descubrieron; y esta es tradición: llegando el capitán general del Inga que iba conquistando, cerca destas minas, que se llaman Andacollo, y asentando su real, trujéronle unas perdices, que son muy buenas, en cuyos papos hallaron unos granillos de oro (los indios de Chile no conocían oro ni plata); trujémoselo al capitán general; preguntó dónde habían muerto aquellas perdices. Respondérosle: en aquel asiento; mandó lavar y lavar; sacó mucha cantidad, y perseveró en esta riqueza muchos años, aun en tiempo de los españoles, y hoy persevera no en tanta cantidad; es muy fino, porque sube de la ley; este asiento sólo se labra en los términos desta ciudad un poco adentro de la cordillera, donde hace muy buen frío, y labran en él todos los años nueve meses pasados de doscientos y cincuenta indios, y cada año se sacan 75000 y 80000 pesos, sin lo que los indios aplican para sí; y en tres meses que dejan holgar aquella tierra, se torna a criar y producir otro tanto oro, lo cual a los que no lo han visto les parecerá fábula, y es verdad lo que habemos dicho”¹¹².

El recuento del obispo separa bien los tiempos. Andacollo fue más espléndido antes que ahora, pese a lo cual su rendimiento anuo no bajaba de cien mil pesos a mediados de la primera década del siglo XVII, visto que Lizárraga considera la cifra oculta relacionada con el fraude. El gobernador y capitán general del reino, Alonso García Ramón, refrendó al poco tiempo (1607) la opulencia relatada por el padre mercedario: el cerro de Andacollo, les escribe al rey Felipe III, “es uno de los ríos de oro que hay en el mundo”¹¹³.

Hemos visto que Matienzo le predijo (1567) cien años largos de auge a Andacollo, y a juzgar de lo dicho por el obispo Lizárraga y García Ramón, “el cerro” intentaba cumplir el presagio. Pese a eso, los datos del prelado, si se refieren al largo plazo, están muy apartados de la realidad. Se ha visto que avanzado el quinientos, la jurisdicción de la Serena, en los buenos pasajes,

creaba de 30 a 40 mil pesos. El yacimiento, con todo, estaba ordinariamente sometido a los altibajos del clima semiárido del Norte Chico. La mezquindad de las lluvias resentía severamente las faenas y dictaba pausas de sequía productiva que tornaban disparejo su desempeño. Una restricción ecológica que venía del siglo previo. Desde el propio gobierno de Chile se había anticipado que si bien Andacollo daba muy buen oro de 22 y más quilates, llegaría a mucho más si tuviera brazos suficientes y la bendición de cuatro o seis aguaceros al año¹¹⁴. Los datos concernientes a 1600-610 deben haber coincidido con un interludio meteorológico particularmente favorable. Por lo mismo, dichas sumas no se han retrucado en demoras más secas, y únicamente volverían a verse en un nuevo periodo de bonanza pluvial. Lo usual era el déficit pluviométrico. Lo señalan primero Ocaña y enseguida el carmelita Vásquez de Espinoza. E insiste en ello Diego de Rosales. “En Coquimbo solamente falta el agua para lavarle, que llueve poco en aquella tierra, y en lloviendo en cualquiera parte se lava oro”. Lo mismo aseveraba antes Ovalle: “Oro [...] hay en mucha abundancia y solamente cuando las lluvias son copiosas se hace algo y se logra la ocasión, que de ordinario no se trabaja por la falta grande que hay de agua”¹¹⁵.

Pese a baches y traspies momentáneos el *criadero* andacollino se mantuvo activo a lo largo de “la segunda colonia”. Luego veremos (Rosales) que el puerto mayor de Coquimbo en el interludio 1660/70 seguía evacuando hacia Perú unas muy tangibles exportaciones de cobre y oro. Posiblemente, una proporción del metal embarcado emanaba de Andacollo, y la otra de los muchos pequeños laboreos de la comarca. Desde Copiapó a Choapa esa diversidad de exiguos emprendimientos, y unos pocos islotes de mayor cuenta (Colliguay, Andacollo mismo), preservaron la minería dorada. Nunca se dejó de obtener algo, principalmente en Coquimbo, donde los desmontes causados por las lluvias invernales exponían el mineral, dejándolo asequible sin tecnología particular. En Concepción aún se conseguían pepitas de oro en los bancos naturales de agua, incluso por los aborígenes¹¹⁶.

El deseado mineral ambarino se movía flemáticamente... Pero lo hacía. Los mercados *peruleros* seguían siendo uno de los destinos visibles del artículo.

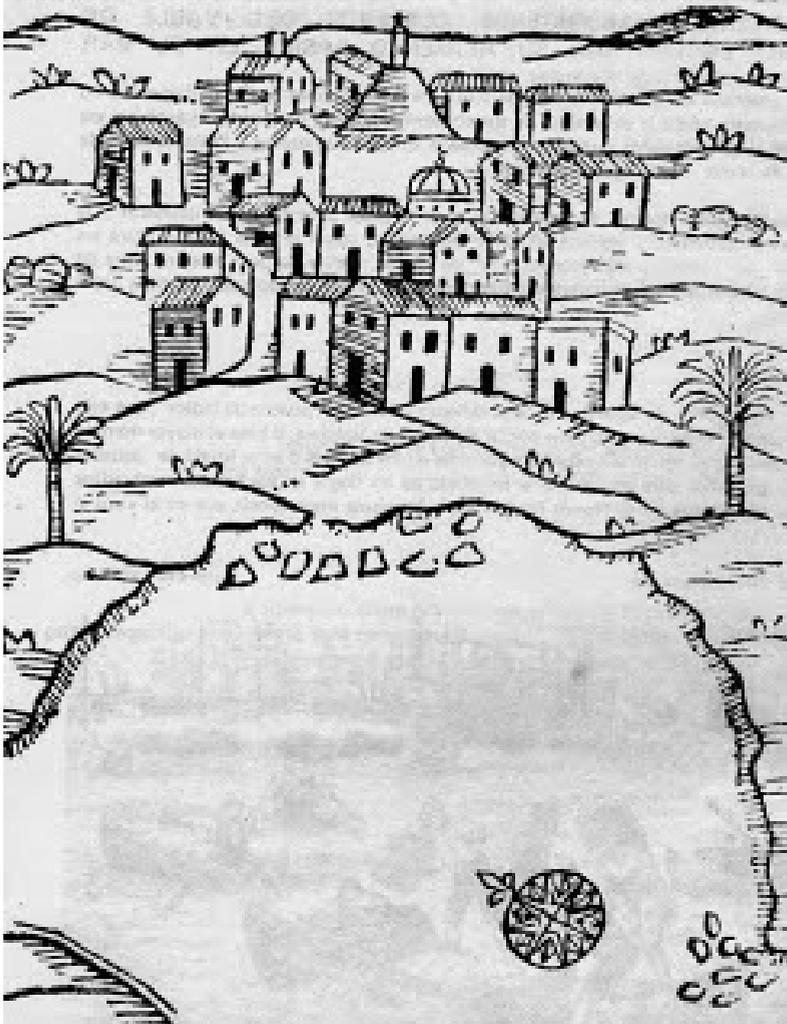
La minería del cobre iniciada por Valdivia en la conquista para reponer herraduras, ganó presencia recién en el 1600. En la provincia de Coquimbo descollaba por su excelencia el golfillo de la Herradura, convertido en punto de salida de los metales apetecidos. “La principal carga de este puerto es el oro y también el bronce [por cobre] que se saca en sus términos y se lleva al Perú para la artillería y campanas, y para los otros ministerios a que sirve este metal”¹¹⁷. El material cuprífero chileno ya tenía historia antes de 1650 y una aplicación industrial muy especializada por parte de su principal poder comprador. Otra vez Vásquez de E. llega para notificarnos. El cobre de Coquimbo es “el mejor

que hay en las Indias” y de él se funden culebrinas y piezas para servir en las fortalezas del Callao y buques de la flota¹¹⁸. “De cobre se labra toda la artillería del Perú, agrega Rosales, y de todos aquellos reinos [...] todas las campanas de las iglesias y de las alhajas para su servicio, y para el uso doméstico de las casas”. Desde que se comenzaran a trabajar las vetas chilenas, se hizo ocioso internarlo desde España “porque dan abundantísimamente todo lo necesario para estos menesteres”¹¹⁹.

Cuando Ovalle escribía, la plata atraía poca ocupación por el más elevado costo técnico, los atributos pétreos y lo laborioso de este mineral. Una veintena después las cosas habían mejorado. En el centro del reino, dice el padre Rosales, se levantaban indicios argentinos elogiados en Aconcagua. Más al norte, intertanto, también se beneficiaba plata, aunque el sector metalero era hartamente más diversificado y conexas al exterior, pese al desafío de la geografía y las condiciones climatéricas adversas. “En toda la comarca de la ciudad de la Serena se labran ricas minas de plata y cada día se descubren otras nuevas, y las piñas que allí se forjan son muy celebradas por la fineza del metal. Pero la escasez de la gente y del agua para el beneficio no da lugar a que de continuo se trabaje “. Lo mismo ocurría con el oro –lo hemos visto– y el cobre. “Dejando el oro y la plata, es allí el más caudaloso y más provechoso trato el del cobre, por ser menos costosa esta labor. Llevese al Perú considerable cantidad todos los años”. Para obuses, ya lo sabemos, “como para las oficinas de los caldereros”. Existía un antecedente decisorio. “El Rey ordenó por cédula de 20 de octubre de 1624 al Marqués de Guadalcazar, Virrey del Perú, que hiciese asiento en la ciudad de Coquimbo, que también se llama la Serena, y le remitiese la mayor cantidad de cobre que pudiese, porque dice es excelente y de bonísima ley para la artillería”¹²⁰. Una real cédula de 1622 denota que este menester tenía mucha historia consigo. De los depósitos de Coquimbo, afirmaba la cédula, “por lo pasado se ha sacado y saca mucha cantidad de cobre”, habiéndose “fundido muchas piezas de artillería”. Guadalcazar estaba conminado en la orden realenga a incentivar su incremento¹²¹. La calidad y menores costes, unido a las necesidades del estado virreinal, llevaron después al duque de la Palata, Melchor de Navarra y Rocafull, a interesarse en gestionar la instalación de una fundición real en Coquimbo, que no fructificó, con la mira puesta en abastecer la industria militar peruana¹²².

Cerca de 1600, las provincias boreales del reino mantenían su primacía como dadoras de metales preciosos y sólidos cupríferos. Respecto a Coquimbo, indica Quiroga, “solo en este territorio han sido continuas las labores del oro, y las del cobre, de donde se provee el Perú, para la fundición de artillería, y para cuanto se labra de este metal en todas sus provincias”¹²³. En este corregimiento también se seguía labrando plata¹²⁴.

En minería, al igual que pasaba con la agro-industria, el virreinato fue también un receptor de primer orden de las pastas sureñas.



Valparaíso ca. 1640, con sus recintos, núcleo residencial e instalaciones de almacenaje, según la versión de Alonso de Ovalle.

El negocio de la grasa 1600-1700

La grasa de excelencia pasaba, en todo caso, como más valiosa que los metales. Los grandes huecos que plagan la documentación de hacienda impiden conocer el movimiento regional temprano de las exportaciones de sebo, esa especie de piedra filosofal de Chile durante el XVII. En las medianías de este siglo, de todas formas, estaban suficientemente nítidas las tendencias más gruesas.

“En 1641 se exportan, resume Mario Góngora, solamente en sebo, 18.994 quintales 3 arrobas, 7 libras. La inmensa mayoría de los exportadores son mercaderes que han comprado los vales de sebo depositados en las bodegas de Valparaíso; los estancieros propiamente tales son muy pocos. Entre los mercaderes estaban desde luego los asentistas [...] Frente a ellos, los exportadores no comerciantes apenas cuentan [...] representan en total - e n el sebo- unos 2.500 qq.”¹²⁵.

Puede verse el peso enorme que los tenderos ejercen sobre la actividad, la cual conservarán el resto de esa centuria y en toda la siguiente¹²⁶. El sector de los hacendados tiene numérica y cualitativamente baja incidencia en el negocio bilateral¹²⁷. Con todo, la asimetría reinante entre mercaderes y estancieros encuentra su réplica a nivel del gremio de comerciantes-exportadores. El papel estratégico que juegan en el puerto principal y en la función de capital, lleva muy pronto a la hegemonía incontrarrestable de los traficantes limeños sobre los nacionales, generando una fuente de tensión durable.

Las cuentas proyectan un almojarifazgo del orden de un 3% sobre este conjunto de productos cursados al mercado peruano, adecuándose a los precios vigentes a la fecha en Chile: 6 pesos el qq. de sebo; el cordobán de capado zurrado a 14 reales y el cordobán en blanco a 12; el cordobán de cabra en blanco a 81 reales y el zurrado a 10; la badana, por último, a 4 reales.

En lo que hace al distrito de Santiago los números relativos al sebo delatan que pesaba mucho en los envíos, pero estos fueron muy inconstantes en volumen durante la coyuntura, si atendemos al cuadro siguiente:

EXPORTACIÓN TOTAL DE SEBO [región de Santiago]¹²⁸

1654	1.036 qq. 3 arrobas 21 libras
1655	5.993 qq. 2 arrobas 4 libras
1656	1.022 qq.
1659	2.625 qq.
1660	10.329 qq. 2 libras

Estos valores son demasiados parciales y no reflejan siquiera la situación cabal del distrito de Santiago dentro de un decanato por demás incompleto. Una visión más global impone un resumen que cruce e integre variadas fuentes de noticias, estadísticas y análisis económico. Ese desiderato solo es posible si confrontamos y conciliamos la documentación hispano-colonial con los estudios y reconstrucciones de historia económica desde Miguel Cruchaga a nuestros días¹²⁹. Se entiende que ese método apenas puede brindar un panorama de conjunto muy aproximado por los vacíos que afligen los archivos y los impresos factibles de consultar. Pese a estas limitaciones, el procedimiento faculta a tener una percepción, sino exacta, al menos más comprensible del dinamismo de la economía exportadora chilena en esta centuria. A tal cometido contribuyen mucho las series publicadas por A. de Ramón y J. M. Larraín en *Los orígenes de la vida económica chilena* ([1982], principalmente págs. 92/116; 175/182, 243/294 y 316/341). Se entenderá en lo sucesivo que los resúmenes concernientes al sebo y los cueros de este apartado [págs. 43 a 51] y el dedicado al trigo [*El ciclo de la espiga 1694-1810*, págs. 51 a 56] usan ampliamente la base de datos y cuadros cuantitativos aportados por ésta fuente crucial para la evolución económica hispano-colonial, complementada, por cierto, con otras que se indican.

Avanzado el XVII, el sebo se estacionó en torno a un volumen exportable de unos 20 mil quintales, que se mantuvo con oscilaciones hasta 1700¹³⁰. El gobernador Martín de Mujica estimaba en 20 mil quintales anuales el producido de sebo que se consumía en Chile y en una cifra análoga lo exportado al Perú hacia las medianías de siglo (carta al rey de 26 de mayo de 1647). Para entonces, el cabildo de Santiago calculaba a cinco pesos el precio corriente de la partida de sebo (47 kg.) puesta en Valparaíso, mas los comerciantes limeños se las arreglaban para conseguirlo a tres o cuatro pesos en el enclave chileno, cuyas bodegas, saturadas del artículo, colaboraban a la baja artificial del valor de cambio¹³¹. Los precios pagados en Perú fueron favorables hasta el primer tercio de la década de 1630. Después, las vicisitudes e intereses de la propia economía limeña condicionaron los valores. En 1635 el hundimiento del banco de Juan de la Cueva y otra debacle que afectó a la firma de dos influyentes mercaderes del Rímac, llevaron a muchos financieros, marchantes y mayoristas a la bancarrota¹³². Y a la metrópolis sudamericana a una pasajera depresión, con la consiguiente contracción de la demanda y las utilidades de los productores e intermediarios chilenos. Para entonces el mercado peruano se encontraba anegado de sebo. Sin embargo, el mayor obstáculo corría de cuenta de los armadores y agiotistas del Rímac, ventajosamente situados en los mecanismos vitales del sistema de intercambio: naves, liquidez, inversiones, acceso a fuentes de capital y redes. Para contenerlo se buscó auto-regular la producción estableciendo cuotas anuales con acuerdo de los ganaderos, el presidente, la audiencia, el cabildo de Santiago y demás interesados. En 1635 el gobernador dispuso limitar a 9

mil qq. anuales el sebo que se sacaba al Perú. Al año siguiente los vecinos de la ciudad capital presionaron por mayores medidas al ayuntamiento, que con acuerdo del presidente y de la real audiencia, decretó una alternancia en las matanzas y la salida de un solo barco por trimestre. Un año se afectaría solo lanares y vacas; al siguiente, ovejas y cabras, bajo la vigilancia de “jueces de matanza”. Los precios mejoraron en 1637 y los estancieros, aliviados, regresaron al método irracional de exterminio a discreción del ganado. Pronto la nueva saturación de la oferta los hizo caer, incluso restringiendo las salidas a un barco cada cuatro meses. El momentáneo estanco del sebo instaurado en Lima, que andaba escasa de velas, agudizó la depresión. Se intentó contrarrestarla mediante la creación del asiento del sebo (1638) en Santiago. Su comercialización quedó entregada a un monopolio privado que compraría por los próximos diez años a seis patacones y medio el quintal, pagadero una parte en ropa y la otra en moneda dura, bajo el compromiso de no exportar más de 20 mil quintales anuales. El asiento, finalmente, fracasó, por una combinación de adversidades. Pesaron mucho el “desorden” reinante en las matanzas campestres y los litigios producidos entre vecinos y asentistas, acusados por los primeros de no respetar el importe fijado al quintal. A lo anterior se añadieron el vocerío destemplado de los intermediarios peruanos, teatralmente alarmados ante la política de fijación de precios, contrarias, argumentaban, a la libertad de mercado; las disposiciones del virrey, marqués de Mancera, que conminó a las autoridades santiaguinas a terminar con el asiento; y, por último, la propia voluntad del presidente de Chile en cuanto a dar por terminado un estanco prácticamente inmanejable. En lo venidero, el quintal de sebo pasó a pagarse a 16 reales¹³³.

Durante su gestión, el marqués de Baides buscó mejorar las entradas del sebo a través de un plan (1641) encaminado a reducir la matanza estacional y restringir la oferta a solo 18 mil quintales; iniciativa que los hacendados y el cabildo no consiguieron mantener en el tiempo. El panorama comenzó a mejorar recién entrado 1643. Al siguiente año, el quintal se cobró a 26 reales. Cerca del aniquilante sismo de 1647, que consumió a Santiago, la región central del reino y a sus capitalistas, alcanzaba ya a los 40. Ese auge momentáneo se explicaba por la contracción inducida en la producción, y a tanto llegó ésta que un lustro después se prohibió exportar la totalidad de lo acumulado en la temporada, con el propósito de dedicar la porción detraída a surtir de velas y jabón al partido de Santiago. En la Ciudad de los Reyes hubo de decretarse la requisa y fijación de tarifas al producto. Un entendimiento directo de los consistorios de Santiago y Lima destrabó el impase y las remesas chilenas comenzaron a crecer nuevamente, alentadas por una mejoría de los valores cancelados. La racha perduró solo hasta el primer tercio del decenio de 1660. Hacia 1664, un nuevo descontrol en los holocaustos estivales y el exceso consiguiente impulsó un lógico descenso de utilidades. La solución se buscó otra vez en el monopolio local. Durante el

mandato de Antonio de Meneses (1664–668), un gestor, Pedro de Prado, apoyado por el cabildo capitalino, la real audiencia y el propio Meneses, tras aunar las voluntades de los dispersos estancieros chilenos en orden a reducir las matanzas y la producción anual, logró mediante un nuevo estanco (1664), administrado con mucha sagacidad, imponer precios más altos en el mercado peruano. El virrey, los mercaderes, el consulado de Lima y la burocracia ligada al negocio de importación del género, lapidaron al presidente de Chile, sobre el cual hicieron recaer una culpa que a fin de cuentas era colegiada. Los armadores del Callao, dueños de las flotas que hacían el tráfico con la capitania del sur, replicaron con un alza de fletes fijando cinco pesos al quintal el sebo y seis a los demás artículos salidos de Chile. El *lobby* de los mercaderes virreinales, por otro lado, fue efectivo y obtuvo del soberano el regreso al estado de cosas anterior al estanco ideado por Prado. El cargo lanzado contra Meneses de estar detrás del negocio influyó, junto a otros comidillos sobre presuntos latrocinios, en su destitución. No se tuvo en mientes el asiento levantado en 1638 con respaldo del gobierno y la audiencia chilena, ni las constantes intervenciones del mercado por parte del cabildo santiaguino ni el plan del marqués de Baidés de reducir artificialmente la producción de sebo a no más de 18 mil quintales cíclicos, para someter el mercado limeño. En 1664, antes de constituirse el asiento, el cabildo capitalino se lamentaba de que el sebo se pagara apenas a tres pesos cincuenta colocado en Valparaíso. Impuesto el dichoso asiento, ese valor creció prometedoramente, para hundirse luego tras la destitución de Meneses y la derogación del monopolio. En 1665, al paio del proteccionismo gubernativo, las ganancias chilenas fueron risueñas, pero la indisciplina y el optimismo fatuo de los hacendados criollos las apagó presto. Regresaron las masacres a destajo de los rebaños, mientras los intermediarios limeños, apoyados hábilmente por su consulado de comercio, maniobraban para estimular una baja de la prima, lo que por cierto consiguieron. El arreglo directo que después de 1668 intentó el ayuntamiento de Santiago con su homónimo limense, conducente a cotizar la carga de 47 kg. de sebo a 10 pesos, quedó en nada. Igualmente se estrelló con el individualismo de los estancieros y la desidia general otra iniciativa del cabildo que buscaba, por enésima vez, reducir la oferta, mediante la alternancia de los sacrificios de temporada y la reducción estricta del stock disponible. Los traficantes peruanos, cuya hegemonía en capital, número de embarcaciones y relaciones políticas eran incontrarrestable, dispusieron de esta suerte de un crecido inventario embodegado en Valparaíso, propicio a la imposición de tarifas bajas. La curva de precios acentuó su descenso después de 1670, de la mano de una mengua de las exportaciones de sebo, al menos desde 1672. Hubo un excepcional repunte en 1692 y 1693 (29.000 qq.), y de nuevo remisión en el último sexenio del siglo. Agrupando las cifras disponibles por décadas se refleja cabalmente la declinación del ritmo. Si entre 1671/79 se exportaron en total 217, 399 qq., con un promedio año de 24, 155 qq., en el lapso

1680/89 se ascendió a 225, 556, con un promedio anual de 25,556, para caer en el periodo 1690/99 a 182, 264, con una media anual de 20, 251, cifra esta última consistente con lo que a lo largo del XVII se afirmaba era el consumo habitual del Perú. Ese guarismo se repite en el siglo siguiente sin grandes variaciones¹³⁴.

Las cuentas sobrevivientes permiten hacerse una vagarosa idea de los importes del trigo y el sebo durante el siglo. Vásquez de Espinoza nos dice que en 1614 el quintal de sebo de capado y cabra se cobraba a 13 pesos de ocho reales. En 1621 los 47 kg. valían en Santiago 56 r., casi a parejas con los un poco más de los 57 r. que costaba en los últimos años de la centuria anterior. Parece haberse mantenido en esos niveles durante la década del 620. Bajó a 41 en 1631, se volvió a reponer en 56 r. en 1633, para derrumbarse a cerca de 39 al siguiente año. La ondulación induce a suponer una demanda muy irregular. En 1641 bordeaba los 22 r y en 1643, bajaba a miserables 16, para empinarse a aceptables 40 r. en 1647. Cinco años más arriba, se situaba, impensadamente, en 88 r. En lo restante del siglo, a la luz de los pocos antecedentes diseminados en los libros contables, cabe imaginar al quintal de grasa sujeto a los mismos vaivenes que acompañaron su cadencia anárquica hasta 1650. En estas notables alteraciones inciden las intervenciones de la autoridad, la regulación o el desorden en las degollinas de los rebaños, y la trayectoria de la curva internacional de los precios —es decir, los del virreinato. En conjunto tuvieron poderoso influjo.

Los valores del trigo, en un periodo en que todavía era una cenicienta dentro del producto nacional exportable, no impresionan mucho, si bien, y es lo esperable, se entonaban en los esporádicos momentos de penuria experimentados en ese centenario. Durante la década de 1610, la fanega fluctuó en Santiago entre 14 y 16 r. En 1619 se hundió a 12 pero a los dos años estaba asombrosamente a 56, cifra que se repite en 1627, pámpanos, posiblemente, de una pasajera necesidad de grano. Debió ser así, puesto que en 1634 estaba por debajo de 11 r. Transcurrida una década, la situación era aún más deplorable: menos de 7 r. la fanega. Con certeza, alguna penuria circunstancial la llevó hasta los 23 en 1650. Una bonanza efímera, pues en 1652 se volvió a situar en 16, el mismo valor que tenía en 1610. Rosales dice que después de la rebelión indígena de 1655 empinó su valor, alcanzando 28 y 30 pesos para enseguida situarse a 6 y al cabo, “con la abundancia”, en 3, tarifa corriente, sugiere, ca. de 1660. Añade de pasada que la jarcia se parecía en esto al sebo. En las carestías el quintal topaba en 40 pesos y en clima normal en 14.

El cuadro se mantuvo así de vacilante hasta el decenio del 690, cuando el alto requerimiento peruano apreció significativamente un bien que en el siglo siguiente iba a pasar de fregona a princesa.

La decadencia del cordobán era un poco más vieja que la del sebo. Comenzada en el tercio final de la década de 1660, no se recobró más. En 1670 los puertos

chilenos mandaban al exterior 92, 000 unidades. Este flujo se mantuvo hasta 1675, para luego derrumbarse visiblemente. La tabla consiguiente, que agrupa las exportaciones en frecuencias de cinco años, lo acredita¹³⁵:

1670	92, 000
1675	95,000
1579	47,000
1680	47,000
1685	24,000
1689	31,000
1690	31,000
1695	11,000
1699	24,000

En los orígenes del tráfico de cordobanes y otras pieles tenues hubo pocas restricciones, salvo esporádicas vedas –v.gr. 1608 y 1629- impuestas por el cabildo de Santiago, que exigían dejar una fracción de los cordobanes selectos de capado y cabras en el país para cubrir necesidades de consumo endógeno. Pronto comenzaron, no obstante, las mismas contricciones aplicadas al sebo, dado el exceso apilado en las bodegas del puerto y la visible depreciación del artículo. Esta amenaza tenía suficiente envergadura como para llevar al cabildo de Santiago a prohibir en 1641 la confección de badanas de ovejunos o cabríos, muy desvalorizadas ya en el exterior y de mayores costes agregados, en pro del curtido y teñido de cordobanes, de mucha más solicitud en Perú. Treinta y seis años más adelante se resolvió espaciar la matanza a año por medio. La reducción consiguiente llevó a que en 1676 la remesa anduviera muy cerca de las cien mil piezas, mas el cordobán inició enseguida una contracción evidente de oferta hasta situarse en menos de 25 mil piezas en 1699. De allí en más se estacionó en las quince mil unidades anuales, cuota que se mantuvo a lo largo del siglo XVIII, haciendo perder escalafón a los cueros tersos.

Las expectativas chilenas no eran señaladamente buenas en el quintil final del siglo, con sus dos géneros principales afectados por inestabilidad de precios y con el sector baldado por problemas de dinamismo. Con todo, las propias contingencias telúricas y ambientales del virreinato, sumadas a una acumulación de ventajas comparativas, comenzaron a preparar el gran giro productivo que tendría lugar en el siglo venidero. El terremoto que en 1687 afectó gravemente la costa peruana y la devastación consiguiente de las sementeras de trigo desatada con la propagación del tizón o polvillo negro, gestaron una demanda de

urgencia de producción triguera de Chile, localmente abundante en casi todas las provincias hispanas de la capitanía general, incluso en los distritos aborígenes rebeldes. Va a comenzar el auge exterior del dorado grano nacional, y una nueva sutura ayudará a acoplar los cuerpos económicos del virreinato y la capitanía general por un vasto tiempo¹³⁶.

No obstante, otras soldaduras ayudaban en mucho a impedir el divorcio de este matrimonio por interés. La pérdida de las ciudades australes de Chile (1599-1604) contribuyó decisivamente a robustecer, en el largo plazo, una solución de doble dependencia entre el sufrido reino creado por la constancia de Valdivia y el suntuoso virreinato. La capitanía general, necesitada de un ejército profesional permanente apostado en una línea defensiva estática –el gran río Biobío– para el cual carecía de recursos propios, pasó a vivir a cuenta del real situado peruano, facturados por las cajas reales de Lima: 60.000 ducados anuales en 1600; 120.000 en 1603; 212.000 en 1606, en las cuentas de Barros Arana; sumas entregadas mayormente en especies y desde 1685 en efectivo, aportado directamente por las cajas de Potosí, lo que permitió a la planta del ejército comprar insumos más baratos, en mayor volumen y de mejor calidad¹³⁷. Esa enorme subvención oxigenó una gama de actividades económicas regionales emplazadas en el Chile fronterizo (ropa, lozas, talabartería, vajilla, metalurgia, etc.) y al comercio local, siempre en el contexto de una economía de guerra. Perú, de su propia cuenta, requería, por razones geoestratégicas, mantener a machamartillo el sistema defensivo chileno, convertido en “antemural del Pacífico”. Como dictaminara ya la correspondencia oficial del siglo anterior, Chile se había convertido en la “llave del Perú”. Si el virreinato quería preservarse medianamente seguro debía fatalmente sostener financieramente la gobernación austral y a una flota en permanente estado de vigilia. El debilitamiento de la frontera meridional chilena –tierras comprendidas entre la línea del Biobío y Chiloé– sumado a la ausencia, hasta 1600, de un limes fortificado y un aparato bélico profesional capaces de contener el empuje de los indios de guerra, podía llevar a las tribus rebeldes a confederarse con las avanzadas navales (corsarios) de las potencias europeas rivales de la España imperial. No hacerlo suponía entregar carta franca a la instalación de bases costeras en los territorios coloniales “liberados” (Araucanía) o vulnerables. El intento de los holandeses de asentarse en Chiloé (1599), ocupado momentáneamente por Baltazar de Cordes, revelaba todo un programa de amenaza física dirigida contra el Perú hispano. El amago posterior de la flota de Hendrick Brouwer, que atacó nuevamente Chiloé en 1643 y pretendió asentarse en Valdivia, confirmó, en el mejor estilo de Cándido, el acercamiento del peor de los mundos posibles. Muerto Brouwer, su lugarteniente Elías Herckmans, en recordación del almirante muerto, había bautizado –y esto era una señal esdrújula– *Brouwershaven* al asiento que se proponía a levantar en el enclave valdiviano; una empresa tras la cual se hallaban la poderosa West-

Indische Compagnie y el príncipe Juan Mauricio de Nassau-Siegen. La vivaz reacción del virrey Pedro Álvarez de Toledo y Leiva, marqués de Mancera, que al siguiente año mandó armada considerable a Valdivia y dio origen a los planes de refundar como sistema de fortalezas la plaza destruida por los mapuches en 1599, para trocársela en la cabeza de un gobierno supeditado directamente a Lima, refrendó el nexo geopolítico con Chile. Al mismo ideal contribuyó Chiloé, anexo posteriormente al virreinato con todas las de la ley.

La necesidad peruana de Chile, sin embargo, no era puramente política. El reino antártico se había constituido ya en parte funcional de la economía virreinal y en ese sentido creaba también una dependencia al revés. En el hecho, el trigo iba a trocar a la capitánía general en otra llave del gran virreinato. El cataclismo de 1687, la plaga de tizón y el impacto nefando de esa calamidad en la producción triguera de Lima, llevaron a que, circunstancialmente, la capital plateresca de América del Sur buscara un atajo en la importación creciente de granos chilenos. La calidad y baratura de la fanega procedente del sur desplazó la competencia de Cañete y de los valles costeros peruanos, con cuya producción trató el gobierno virreinal de suplir la demanda de los molinos e industria panificadora de la metrópolis. Ni siquiera los suministros que Cochabamba, granero natural, expidió a través de Arica, lograron neutralizar el interés de los importadores limeños por hacerse del trigo chilense. Los factores de mercado y no la coyuntura fugaz decretada por la catástrofe de 1787, demostrado en el magistral estudio de Sergio Sepúlveda, decidieron la cuestión en favor de aquel.

El último sexenio de 1690 contempló así la supremacía definitiva del trigo en la composición general del comercio exterior chileno. El sebo se transformó en secundón.



El Callao, la garganta de recepción del producto exportable chileno durante los siglos coloniales. “Villa del Callao”, fragmento del mapa “Perv: Mar del Zvr” de Guiljelmus Blaeuw [1635].

El ciclo de la espiga 1694-1810

El trigo fue para el 1700, y aún después, lo que el sebo y los cueros en la centuria precedente. Tanto, que sobre el terreno, el latifundio antiguo, la gran propiedad criancera, terminó suplantado por el tradicional, fundado en la tenencia orientada al cultivo extensivo de cereales, combinado con otros cultígenos industriales –viñedo, p.e.– con alta demanda agregada.

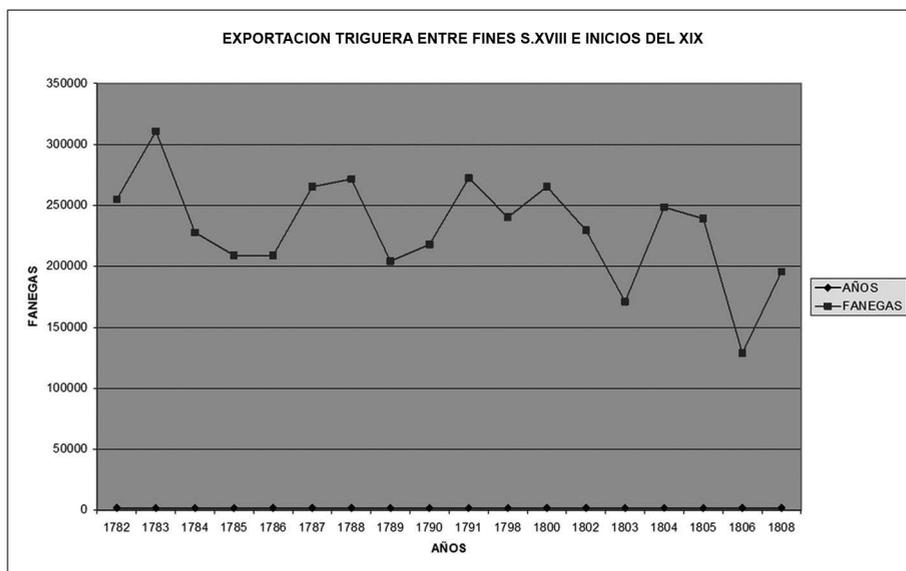
El resumen general permite hacerse una parva idea.

Hasta la última década del XVII los granos importaron un renglón de comercio relativamente modesto. De allí en más la dinámica cambió con la solicitud del norte. Atenidos a las fuentes que hasta aquí hemos seguido, Santiago y distritos convecinos generaban en 1690 20 mil fanegas anuales para el propio consumo, el abastecimiento de la plaza de Valdivia y la exportación oportunista. En 1694 se despacharon al Perú 19 mil fanegas y pico que subieron extraordinariamente a 37 mil hacia 1600. Desde ese punto, la numérica no cejó más. En 1711 Valparaíso remitió cien mil, y ca. 1800 ese guarismo se había duplicado. La cifra intermedia se alcanzó alrededor de 1750: 150 mil fanegas, superando con esto las expectativas puesto que un decenio antes se estimaba que el puerto principal del reino únicamente estaba en posición de movilizar un 20 % menos. Esto en momentos en que la Ciudad de los Reyes y contorno precisaban de 130 mil. Santiago y su hinterland producían más de 50 mil fanegas en los aledaños de 1700, aunque para el consumo interno. Apenas pasado 1750 fue capaz de elevar su rendimiento en un 40 %. El trigo de exportación provenía sobre todo del distrito de Rancagua y del corregimiento de Aconcagua. Para el último quintil del XVIII las doctrinas de Santiago y las jurisdicciones de Aconcagua, Rancagua, Quillota y Melipilla en conjunto generaban como máximo unas 300 mil fanegas, dos terceras partes de las cuales nutrían las ventas en el exterior. Los precios se estabilizaron, si tomamos una serie que cubre 60 años. En el decenio 1660/1669 la fanega de trigo se pagó levemente por sobre 14 reales y un tercio; en la de 1690/1699 a 29 y en la de 1710/1719 volvió a 14 reales. En los mismos periodos, la harina se vendió, aproximando, a 18, 39 y 20 reales por fanega. Después de 1730, con el crecimiento de la oferta, comenzó a declinar pausadamente hasta fijarse en 12 a últimos de siglo. Mas en la primera década previa a la independencia volvió a empinarse a los 18 reales. Sin duda, ese importe constituía en 1810 un acicate para los elaboradores de este artículo.

Por lo que toca a los fletes, debemos decir que los datos están referidos a la llamada carga doble y carga sencilla, es decir, a la carga enzurrónada y a la carga suelta o a granel. En 1665, se fletaba la carga sencilla a 24 reales quintal y la doble a 48 reales; al año siguiente este precio se mantuvo; pero en 1668 la sencilla bajó a 12 reales y la doble quedó en 32 reales, y luego en 24. Todavía

un año más tarde, los precios bajaron a 11 reales, cantidades que no variaron en 1670, para quedar en 1671 la carga sencilla entre 10 y 12 reales y la doble entre 18 y 24. Nuevamente encontramos datos para el año 1700, en que el quintal de trigo a granel (carga sencilla) se cobraba a diez reales y medio, mientras que la carga doble valía 20 reales de flete. Por último, para el año 1725, tenemos un decreto del presidente de Chile, de fecha 30 de abril de aquel año, determinando que la carga sencilla (trigo y sebo) se cobrase entre 9 reales y medio y 12 reales, mientras la doble debía serlo a 21 reales.

La historia que siguió únicamente intensificó esa pulsión. Hacia fines del dominio colonial, el volumen del trigo chileno bordeaba las 230.000 fanegas por año.



Fuente: Gráfico elaborado con datos provenientes de S. Sepúlveda, David y O. Salazar por J. Cáceres [2010].

Como puede observarse, se repite la tendencia existente en el siglo anterior en que unos pocos artículos sostenían el peso del valor de las exportaciones. Así, durante el año 1764, el volumen de la carga conducida por 21 navíos desde Valparaíso al Callao consistió en trigo (85.87%) y sebo (10.72%), siendo el resto cobre, jarcia, hilo y otros renglones, en poca cantidad. Igualmente interesante resulta analizar los cambios sufridos en la estructura de las exportaciones por los productos que el país comerciaba. Durante el último tercio del siglo XVII, los productos de la ganadería figuraron siempre sobre el ochenta por ciento

de la exportación. Solo en 1694, a consecuencia de la apertura del mercado peruano al trigo chileno, los productos pecuarios descendieron al 43.98% del valor exportado. Cien años más tarde, en el quinquenio 1780-84, el valor de los productos agrícolas despachados al Perú constituía el 43.38%, mientras los de la ganadería un 37.67%, correspondiendo el saldo a la minería y a varios.

Ese es el resumen escueto. Vayamos a otro más detenido¹³⁸.

Chile remitía trigos al Perú desde la segunda mitad del 1500 y mantuvo ese nicho durante el XVII. Los niveles eran humildes. Para 1669 expidió, gran cosa, 2800 fanegas, acompañando una partida que incluía cecina de vaca, jarcia labrada y otros efectos. Algunas veces, p. e., en 1619, 1642, 1646, 1652-66 y 1694, incluso llegó a escasear en el mismo terruño de origen por sequías y otras razones. Su mezquino rango se advierte en el hecho que no cancelaba derechos. Sin embargo, en 1694, solo el cantón de la Serena colocó en el virreinato 3000 f. La demanda de los comerciantes, armadores e industriales peruanos había empezado a sacarlo de su áurea mediocridad.

El último sexenio del siglo XVII evidenció el giro, conforme al cuadro que viene¹³⁹:

Puertos	1694	1695	1696	1699
Coquimbo	3, 000 (12)	3,100 (11)	4, 800 (20)	3, 600 (5)
Valparaíso	1, 900 (80)	19, 000 (69)	43, 000 (43)	36, 398 (51)
Concepción	1, 800 (8)	5, 500 (20)	8, 900 (37)	32, 600 (45)
Total	24, 000	28, 000	24, 000	73, 000

Se aprecian ya las líneas generales que primarán en el XVIII. Una región serenense que no sobrepasa en promedio las 4 mil fanegas en la coyuntura representada, y prácticamente desaparecerá como exportadora activa de cereal en el 1700. Valparaíso sobrelleva la parte gruesa del movimiento, sin embargo, Concepción muy pronto aparece cual actor relevante. Luego, Valparaíso y Talcahuano se convertirán en los dos centros portuarios que alimentarán la demanda novo-castellana.

Al decir del virrey José de Armendáriz, marqués de Castelfuerte, el reino sudista se había convertido en el “almacén” de especies remitidas por el Perú, y, a la vez, en su granero. Tuvo que reconocerlo hidalgamente: Lima dependía ahora de la capitanía general de Chile¹⁴⁰.

Así y todo, el marqués-virrey fijó en seis pesos el valor de la fanega, cancelada en Lima y no en Valparaíso, pensando en poner dique al desvío de circulante metálico hacia la economía chilena, lo cual demostraría que ésta recibía cada vez con mayor afluencia reembolsos sólidos desde el virreinato, con efecto negativo

sobre su liquidez. Se levantaron protestas en 1721 y 1722 contra la medida, atentatoria, se argüía, contra la libertad comercial consagrada por real cédula de 1651 y la legislación indiana relativa a la transacción expedita de mantenimientos en Hispanoamérica. La norma restrictiva fue derogada por el virrey en 1724 pero repuesta a poco andar, no bien la cotización de los principales renglones chilenos volvió a entonarse (5 p. la fanega de trigo y 7 el quintal de sebo), debido a la escasez instigada por una sequía pasajera y el alzamiento mapuche de 1723 en la frontera. El ayuntamiento de Santiago contestó. Impuso 3 p. a la fanega triguera y 6 al quintal de sebo colocado en los almacenes de Valparaíso. Hemos visto que después, la primera quedó tasada por decreto en 14 reales y en 12 el segundo, en lo que dice al intercambio entre el puerto y el Callao.

Valparaíso habíase trocado en el abastecedor primario de la industria molinera, las panificadoras y los consumos doméstico asociados del virreinato. La secuencia al alza lo dice todo. Sacando el promedio de lo evacuado en lapsos de 25 años queda el subsiguiente panorama: 1700= 4500 fanegas exportadas, 1725= 122 mil, 1750= 112 mil, 1775= 144, 000, 1800= 165,000. Salas apunta en 1796 una media de 170 mil f. y Carvallo de 200 mil, con la salvedad de que Concepción extraía 80 mil. El pico se alcanzó a fines de siglo, casi 250 mil f.; el más flojo, en 1723, 20 mil, aunque una cifra tan baja nunca se repitió. Durante los años malos, los embarques podían llegar a 80 mil f. y, a veces, a 50 y 60 mil, pero muy raramente por debajo de eso. Repetiremos que Cáceres deduce, muy cerca de 1810, una mediana de 230 mil f. [*vid.* cuadro *supra*].

En la década previa al inicio del proceso independentista, el ritmo de la evacuación por Valparaíso se hizo alto y sostenido: **1800**: 165,000 f; **1801**: 181,000; **1802**: 232,000; **1803**: 171,000; **1804**: 248,000; **1805**: 239,000; **1807**: 207,000; **1808**: 195,000. Una media de 206, 500 f. anuales.

En suma, en 1810, a un tris del quiebre institucional con España, Valparaíso, desaguaba en Perú no menos de 200 mil f. Mas hay que añadirle las que salían de las provincias del obispado de Concepción por Talcahuano. Carvallo y Goyeneche las estimaba en una 80 mil en 1795-96. Con los altibajos característicos de la región es posible que oscilaran entre 50 y 60 mil por temporada. De modo que para el principio de la independencia el virreinato consumía alrededor de 250 mil fanegas año. Ahora, si el dato de Carvallo correspondiera a una cifra constante pudiera elevarse a 280 mil, pero ese cálculo es inseguro. Creemos que sería eventual.

El siglo anterior los niveles eran decididamente menores. En 1750 se reputaba que Lima requería de 130 mil f.

La jerarquía alcanzada por el producto para esa fecha estimuló mayores cuidados, aunque la largamente solicitada intendencia del trigo apenas se asentó definitivamente en 1784.

En torno a ese hito, el precio daba molestias a los chilenos, por descontrol de oferta, y se pensó en adoptar medidas similares a las de las épocas más problemáticas del sebo para regular artificialmente la producción. A esa latitud, la fanega se vendía en el puerto a 13 r. Los navieros, propietarios además de los buques, pagaban fletes de 9 a 10 p. y la ofrecían en Lima a 28 o más reales. Por demás, se coludían con los bodegueros de Valparaíso para adquirir trigo y sebo a costos ínfimos, manipulando la ansiedad y torpeza comercial de los productores locales, una asociación malsana reiterativamente denunciada por los industriales, cabildo, vecinos y altas autoridades santiaguinas.

Los sesgos y las artimañas están a la vista: en 1779 la fanega se pagaba in situ a 6 r. y en Lima comerciantes y revendedores se la cobraban al molinero a 4 pesos, o sea, a 32 r.

Tales defraudaciones y desmesuras prosiguieron hasta la época de la independencia y más allá.

Notas y referencias

¹ En diciembre de 1540, para entrar a Mapocho, la hueste debió sortear las constantes hostilidades de las parcialidades de Aconcagua, empecinadas en cerrarle el paso. Después, ya en el valle de Santiago, contrariamente a lo afirmado por los cronistas acerca del idílico recibimiento tributado por las de Mapocho y sus caciques, encaró frecuentes refriegas con los habitantes. El libro de actas del cabildo de la ciudad admite, en marzo de 1541, que se encontraban alzados “y se tiene continua guerra con los indios naturales”. CDIHCh, 1ª serie. XXV, 260; AN, FCG, vol. 1, pza. 1ª. Cabildo de Santiago, Libro Becerro, lib. 1º, cabildo de 18.03.1541; así mismo CHCh, I, 71. Las tres armadas indígenas confabuladas eran las del Mapocho, valle de Chile (Aconcagua) y *promaucaes* del sur del Maipo, que emprendieron, individual o conjuntamente, una guerra combinada de posiciones, guerrillas y de recursos, manteniendo su acoso hasta la llegada de los auxilios de Lucas Martínez y de la gente que trajo Monroy; CDIHCh, 1ª serie, VI, 926, 927; VIII, 312, 333, 349, 357, 371; IX, 9, 99; X, 5, 24, 51, 76, 274, 298; XI, 238, 260, 262, 274; XII, 26, 42; XII, 90, 43; XIV, 357, 361, 362, 364, 369, 371, 33, 374, 375, 378, 380, 449, 450, 454, 472, 478, 487, 491 *et seq.*; XV, 5 *et seq.*; XVI, 110, 117, 118, 119, 145, 151, 185, 214, 256, 260 ; XVIII, 98, 99; XXV, 260.

² Más correctamente *Ad te levavi animam meam*, que corresponde al introito del primer domingo de adviento. Literalmente: *A ti levanto mi alma*.

³ “Paradójicamente los primeros mestizos “chilenos” fueron, pues, hijos de madres traídas desde el Perú”; O. Silva, “El mestizaje en el Reyno de Chile”, *Senri Ethnological Studies*, 33, 1992, 116.

⁴ Hay fundamento para pensar que aparte de Lucas M. y García V. hubo otros participantes en el montaje y ejecución del rescate. Así lo sostiene, creemos que con razón, Encina, 1940, 1, 220. F. Encina, *Historia de Chile desde la prehistoria hasta la revolución de 1891*, Santiago de Chile, Nascimento, 1940 [tomo 1]; 1943 [tomo 2]; 1944 [tomo 3]; 1945 [tomo 4]; 1946 [tomo 5]. Mencionamos exclusivamente los tomos de los cuales nos valemos en esta sección, a cargo de la empresa de Nascimento, en los cuarenta.

⁵ P. de Valdivia [1545/52], “Cartas de Pedro de Valdivia que tratan del descubrimiento y conquista de Chile” [1545/52]. En, Varios, *Crónicas del reino de Chile*. Edición y estudio preliminar de Francisco Esteve Barba, Biblioteca de Autores Españoles desde la formación del lenguaje hasta nuestros días (Continuación), 131, Atlas, Madrid, 1960, Valdivia al emperador Carlos V, la Serena, 04.09.1545; id., Valdivia a H. Pizarro, la Serena, 04.09.1545, 8 y 19.

⁶ Ciertos antecedentes, según decíamos, permiten colegir que junto a Lucas M y D. García actuaron unos pocos negociantes radicados en Arequipa y en el

sur de la Nueva Castilla. El *Santiaguillo* pertenecía a Lucas y éste integró el grueso del cargamento remitido a Valdivia. García debió aportar una fracción, atendido a que se le verá combinando después la navegación entre N. Castilla y N. Extremadura con el flete de mercaderías, por varios miles de pesos de oro, o mezclado en arreglos que le reportaban ganar una posición, bienes o utilidades. En Santiago, llegó a fungir como apoderado de Lucas M., pero probablemente estaba asociado a éste, u obtenía participaciones en sus especulaciones chilenas. Era, definitivamente, un tratante, con acceso a capitales, proveedores, armadores y barcos. En el viaje de 1543 vino asimismo F. Martínez, financiero de P. de Valdivia en Perú, quien por lo corriente traficaba con efectos propios, incluido el cabotaje. Sabía que podía esperar poco de la compañía concertada con un Valdivia menesteroso. Si vino, fue sobre seguro. Le resultaba mucho más redituable colocar enseres al crédito en una colonia que necesitaba de todo y cancelaría en oro apenas se regularizara la demora. La biografía de Martínez lo muestra dado a operaciones crediticias, en las que parece haber sido experto. Los datos de Tomás Thayer Ojeda registran a uno que otro personaje llegado en el barco de 1543 dedicado al comercio o ligado a navegaciones de transa. Vivar es categórico: las pretensiones de ciertos tripulantes del *Santiago* eran menos altruistas que lo reconocido por Valdivia. Lucas hizo su remesa confiado en que Valdivia le cancelaría en diferido, conforme al volumen cursado y mediante pagarés. Esto debió ya tenerlo discutido con Monroy, que llevó poderes e instrucciones expresas del gobernador para adelantar entendimientos y proponer vías de compensación. Martínez V. estaba involucrado en una venta al fiado. Otros, en cambio, rehusaron proveer a los santiaguinos por “no ver oro”; actitud que desentona con la de Lucas y García, predispuestos a otorgar facilidades. Indicaría la presencia en la empresa de 1543 de tenderos mucho menos poderosos, cuya ganancia dependía de la venta en efectivo y al menudeo. Tales pistas delatan que en el salvamento diseñado por Lucas M. V. entraron una serie de personajes menores y medianos (F. Martínez de Vergara), venidos a consumir transacciones a la buenaventura. Posiblemente, además, hubo otros, que involucrados en la red de Lucas M. y sin salir de Arequipa, contribuyeron con capital o partidas físicas al emprendimiento. Vid Jerónimo de Vivar, *Crónica y relación copiosa y verdadera de los reinos de Chile*; Fondo Histórico y Bibliográfico José Toribio Medina, [1558] 1966, edición facsimilar, fs.88 [citamos directamente de la fotostática del manuscrito original aunque con ortografía moderna]. T. Thayer Ojeda, “Los conquistadores de Chile”, *Anales de la Universidad de Chile*, 126, ene-jun., 1910, 344. La identidad de los comerciantes y otros tripulantes llegados en el *Santiago* en id., 344-49.

⁷ CDIHCh, 1ª serie, VIII, 55.

⁸ En su testamento (Lima, 20.11.1565), L. Martínez V. acreditó que no había

conseguido hacerse pagar las deudas contraídas por Valdivia, su descendencia y otros vecinos de Chile; AGI, Audiencia de Lima, legajo 146.

⁹ Valdivia [1545/1552] 1960, Valdivia al emperador Carlos V, la Serena, 04.09.1545, 9.

¹⁰ CDIHCh, 1ª serie, VIII, 80.

¹¹ Auto de posesión de Valparaíso en la provincia de Santiago del Nuevo Extremo, AN, MV, vol. 29, pza. 5ª.

¹² Vivar, 1558, fs. 104; P. Mariño de Lovera [1595], Crónica del reino de Chile; en Varios, *Crónicas del reino de Chile*, edición y estudio preliminar de Francisco Esteve Barba, Biblioteca de Autores Españoles desde la formación del lenguaje hasta nuestros días (Continuación), 131, Atlas, Madrid, [1595] 1960, 288-89.

¹³ Vivar, 1558, fs. 92.

¹⁴ Id., fs. 95.

¹⁵ Id.

¹⁶ Contratos firmados por P. de Valdivia, F. Martínez, A. Monroy y C. de la Peña con F. Pizarro en 20 y 23 de noviembre de 1539; Archivo Municipal de Arequipa [después en la Biblioteca Pública de Arequipa], Mesa de Partes, Protocolos de escribanos, registros notariales de Alonso de Luque, 1539/1544, núm. 01. Cfr. RCHHG, 115, 1950, 17 a 21. Cfr. A. Medina y E. Téllez Lúgaro, “Francisco Martínez de Vergara y la cacica de Chacabuco: un capítulo del mestizaje “aristocrático” en el Chile colonial”, separata del ensayo aparecido en *Encuentro de Etnohistoriadores, Serie Nuevo Mundo, Cinco Siglos*, 1, Universidad de Chile, Santiago de Chile, 1988, 160-61.

¹⁷ Durante largo tiempo el caudillo indígena llamado comúnmente Michimalonco en las fuentes arcaicas, fue aliado principal de la ocupación cusqueña, contra la que se alzó finalmente, poco antes de 1540. Debajo de esa tutela, gozó de los privilegios y sinecuras de quienes eran incorporados, por coptación, a la *elite secundaria*, la de los *incas por privilegio*, asociada principalmente con las minorías señoriales provincianas más cooperativas con los programas hegemónicos emprendidos por el Tahuantinsuyo en territorios sujetos. En este plano, el toqui chilense, puesto que ejercía jefatura sobre el valle de Chili o Chile según se le decía al de Aconcagua, fungió como jerarca de *mitmaquna* o “mitimay”, las colonias implantadas por el incario en regiones dominadas o en proceso de incorporación. El nombre compuesto, Mitimay-Lonko (*cabeza* en mapuche), jefe o testa de mitimay, posiblemente un apodo popularizado entre los habitantes de la **cultura aconcagua incaizada**, extendida por las cuencas de Chili y Mapocho, aludiría a esta condición burocrática, deformada en Michimalonco. Eso explicaría

la facilidad con la que reunió una multitud de operarios para poner en marcha las minas de oro que ofreció a Valdivia, en una de sus tantas negociaciones con el extremeño. Mariño de Lovera [1595] habla de 1200 “mancebos” de ambos sexos, número que Vivar [1558] rebaja a 600. Los placeres habían sido ya trabajados por la administración incaica mediante mita, probablemente con la supervisión del lonco (cabeza) chileno. De allí su apelativo. Todo esto habla sobre una interacción estrecha entre la sección boreal de Chile central y el Perú nuclear desde tiempos prehispánicos.

¹⁸ Vivar, 1558, fs. 48. Además, CDIHCh, 1ª serie, VIII, 312, 325, 327, 342, 354, 377; IX, 33

¹⁹ AGN, Colonial, N1-4, Protocolo del escribano Pedro de Salinas, 1538/40; cfr. Medina y Téllez, 1988, 156.

²⁰ Vivar, 1558, fs. 95.

²¹ Id. fs. 94 y 99.

²² En realidad, contestes a las informaciones de Vivar (1558, fs.95), el capitán de la nave, Luis Hernández, se retiró con la tripulación al Perú, por su cuenta, tras verse enredado en una maquinación frustrada contra Valdivia, capitaneada por el rebelde sempiterno, Pedro Sancho de la Hoz, y, extrañamente, por el mismo Calderón de la Barca. Ese viaje imprevisto confirma que los carpinteros del gobernador estaban lanzando a la marea bajeles que aunque livianos y pensados primariamente para atender viajes de cabotaje en la costa aladaña a Valparaíso, estaban acondicionados para semejante periplo, cuando necesario. Es seguro, por ende, que Valdivia concibió el bergantín, desde el principio, con esa doble función.

²³ BN, MM, tomo 78, n. 1180.

²⁴ Rolando Mellafe, *Historia social de Chile y América*, Universitaria, 1995, 259-60.

²⁵ Id.

²⁶ Carlos Sempat Assadourian, “Chile y el Tucumán en el siglo XVI. Una correspondencia de mercaderes”, *Historia* 9, 1970, 67.

²⁷ AGN, Colonial, N1-4, Escribano Ambrosio de Moscoso, 1550/87, protocolo dado en Los Reyes, 10.12.1552. Cfr. Medina y Téllez, 1988, 165.

²⁸ 30 12.01.1566, García de Castro a SM., Lima, BN, MM, tomo 230, n. 5965.

²⁹ CDIHCh, 1ª. serie, XXIX, 103.

³⁰ Fide R. Levillier, *Gobernantes del Perú, cartas y papeles, siglo XVI. Documentos del Archivo de Indias. Publicación dirigida por d... “Palabras Preliminares” por d.*

Francisco A. de Icaza; Sucesores de Rivadeneyra (sa), Madrid, 1921, tomo IV, 424-25.

³¹ BN, MM, tomo 270, n. 7767. Carne y pescado se refieren a charqui y pescado deshidratado.

³² A. Jara, *Chile, Guerra y sociedad*, Santiago de Chile, Universitaria, [1961]1981, 35.

³³ Las cifras dadas por Vivar, de las que hablaremos presto, no aclaran si la producción de esos años estuvo afecta al gravamen. El cálculo que hacemos arriba, por consiguiente, es puramente formal y presupone los resultados dentro de un año tributario normal. No era éste el caso en los principios del asentamiento hispano, por lo menos hasta 1543.

³⁴ BN, MM, tomo 86, n. 1140.

³⁵ Estas y otras vitales noticias en M. Góngora, “Los hombres ricos de Santiago y de La Serena a través de las cuentas del quinto real (1567-1577)”, *Revista Chilena de Historia y Geografía*, 131, 1963, 23-46.

³⁶ Id.

³⁷ BN, MM, tomo 102, n. 1634.

³⁸ BN, MM, tomo 95, n. 1435. Oñez de Loyola habla de 14 mil p. en quintos ese año, lo que autoriza el cálculo formulado.

³⁹ Contrariamente a lo expuesto, De Ramón y Larraín [1982] dan por terminada la actividad del oro en el sur, y la hacen inviable en Santiago y Serena en 1594, a partir de la relación de Olaverría. Por otro lado, el relato de Olaverría se emitió en 1598 y no en 1594, error sin fundamento que se ha popularizado en la historiografía chilena. Es válido, pues, literalmente, para el estado de cosas en fin de siglo.

⁴⁰ M. de Olaverría, informe sobre el estado del reino de Chile, 1598, AGI, Patronato, 28, ramo 14.

⁴¹ Id.

⁴² Según, entre otros, Millán (2001) y Villalobos (1983), lo que parece acertado.

⁴³ Vivar, 1558, fs. 47, 60, 94, 103, 104. Es necesario desglosar los antecedentes copiados por Vivar. Hacia agosto de 1541, con herramientas de palo, se habían extraído 25 mil pesos, los cuales en un par de meses aumentaron a 42 mil, confirmados por los 7 mil pesos oro que Valdivia entregó a cada uno de los seis hombres que mandó al Perú tras la destrucción de Santiago, en septiembre. Al embarcarse el mismo en igual dirección, en 1547, llevó en el San Pedro otros 80 mil, mitad suyos, mitad “prestados” —en realidad quitados fraudulentamente—

por particulares. Sin embargo, Valdivia le admitió al almirante Pastene, a días de embarcarse, estar en posesión de 60 mil pesos. Seguramente, dejó 20 mil de reserva en manos de F. de Villagra, nombrado teniente de gobernador en Chile, mientras el mandatario permaneciera en Perú. Los 100 mil pesos en oro de 1547 no corresponden necesariamente a la producción total de la temporada. Tal vez, una parte proviniera, como parece, de economías hechas en demoras anteriores por los privados a quienes arrebató los caudales. Otro tanto vale para los del gobernador Valdivia.

⁴⁴ Id., fs. 94.

⁴⁵ Llegamos a esta cantidad tras compatibilizar una serie de antecedentes sueltos concernientes al medio siglo 1550/1599.

⁴⁶ Es hacedero sospechar un grado de fabulación en los montos postulados por los mineros ante la autoridad edilicia. Ellos figuran en un petitorio, bastante exasperado, formulado al ayuntamiento por los empresarios locales (AN, FCG, vol. 1, pza. 1^a, Cabildo de Santiago, Libro Becerro, lib. 1^o, sesión de 13.02.1549; también, CHCh, I, 167-8 9. Temían ser degollados por los trabajadores indígenas, como acababa de suceder en la Serena y Copiapó, cuyo vecindario y guarnición habían terminado asesinados por los naturales alzados. Atemorizados, demandaban del consistorio se dispusiera el envío de una custodia especial a Marga-Marga. De contrario, dejarían abandonadas las faenas con la correspondiente mengua financiera para la real hacienda. Exagerar las plausibles pérdidas para conseguir la dictación las medidas cautelares, pudo haber formado parte de la dramatización.

⁴⁷ BN, MM, tomo 230, n. 5951 da una idea mejor. Los cuadros conocidos demuestran que los momentos propicios dejaron 35 mil pesos; los menos buenos, cerca de 17 mil. Comúnmente, la recaudación se acercaba a 30 mil pesos por campaña.

⁴⁸ Las proyecciones de 1549 se acercan bastante al curso real si profundizamos en un hecho comentado en nota antecedente. Las referencias de Vivar no establecen si los 70 mil pesos de 1546 y 100 mil 1547 son después de impuestos. Parecería lo último, en tanto la emergencia bélica y los tiempos funestos habían pasado, y ya estaban en vigencia las ordenanzas de minas dictadas por Valdivia para la demora de 1546. Ese reglamento le entregaba todo el poder a los oficiales reales para autorizar el inicio de labores mineras. Ellas requerían de allí en más estar inscritas en el registro de las faenas legalmente habilitadas, prerequisite que apuntaba, entre otras cosas, a garantizar los derechos fiscales sobre los valores brutos generados. Vivar da a entender muy vagamente que los 80 mil p. trasladados por Valdivia al Perú en 1547 constituían la ganancia líquida de gobernador y “los demás españoles”. Apoyaría esta intuición el que precisamente

en 1546 los colonizadores hayan decidido, en un gesto solidario, dar su parte personal del oro acumulado en esa demora en empréstito al primer mandatario a fin de financiar nuevas levadas en el virreinato. Se trataría, por ende, de una *transferencia ex post* al poder público desde las faltriqueras particulares. Una triangulación de este cariz, razonablemente debió hacerse con partidas ya “fiscalizadas”, es decir gravadas con el impuesto pertinente. Si nuestra deducción es correcta, los valores anuales de Santiago debieron ser más altos. Rondarían los 84 mil pesos en 1546 y unos 120 mil en 1547. Entre 420 y 600 mil para el quinquenio dentro de la jurisdicción santiaguina. Añadido el porcentaje de fraude cometido por indígenas y mineros, entre 546 y 780 mil p. Eso equivale a 109 mil y 156 mil respectivamente por demora. La cifra inferior está bastante próxima a la que hemos estimado es el valor año de la demarcación de Santiago en el lustro 1546-1550. Con todo, no tenemos certeza que las cantidades indicadas por Vivar correspondieran a oro quintado. Tamaños vacíos aconsejan no abultar los montos conocidos con cifras ambiguas.

⁴⁹ Hemos aceptado la hipótesis de Soetbeer (1879) de una producción modal de 2 mil kg. anuales para el tramo 1545/60, pero ampliado el marco cronológico hasta 1561, atentos a que constituye el límite extremo de las condiciones favorables, dentro de la “normalización” decretada por la gestión de García Hurtado de Mendoza. La de Soetbeer es una tasación elevada, lo cual no la hace irreal. Pudimos, naturalmente, escoger presupuestos menos holgados. Mas, la de 1879, sin crear una percepción de prosperidad artificiosa, permite proyectar los máximos teóricos alcanzables en la facie. Lo contrario aporta mayor prudencia, pero al riesgo de terminar afirmando cuotas hartamente menores a lo razonable. A los valores asumidos (2 pesos y dos r. el Kg., de acuerdo con las tablas de Millán) resulta una cuantía general de 440000 mil pesos anuales en los siete distritos mayores de la gobernación. En doce ciclos laborales [1550/61] eso se traduce en 5.280.000 p., que dejan un *score* de 62.800 p. por distrito en una temporada regular. Ello en circunstancias que usualmente Santiago, en este transepto, contribuía con 100 mil por parte baja y los lavaderos más ricos del sur han logrado tanto más. Con todo, debe descontarse el desfase inducido por el diferencial temporal en que se fundan las ciudades y su demarcación, v.gr. la Imperial resta 1 año, Villarrica-Valdivia 2 cada una, y Osorno 8, y considerar, así mismo, demoras más afectadas por el clima y las contingencias bélicas difíciles experimentadas antes de la actuación de don García (1557/1561).

⁵⁰ Del licenciado Juan de Herrera al consejo de Indias, acerca de sus diligencias en Chile, Los Reyes, 30.04.1562, CDIHCh, 1ª. serie, XIX, 146.

⁵¹ El impuesto a los metales fue variable en Chile. Se solicitó insistentemente su reducción desde el 20 por ciento. La corona, ocasionalmente, cedió en el punto. Villalobos (1983), p. e., establece que en 1554, se accedió a rebajar el arbitrio

al décimo hasta 1559, y a partir de allí incrementarlo escalonadamente hasta completar el quinto en cinco años. Lo mejor que conocemos sobre el desempeño del oro durante la conquista es el detenido tratamiento que Sergio Villalobos le da al asunto en *Historia del pueblo chileno*, Santiago de Chile, Zig-Zag, 1983, tomo 2; cfr. “Creación de una economía”, 9-18.

⁵² Villalobos, 1983, 15.

⁵³ Lo hemos considerado junto al de Angol en las estimaciones.

⁵⁴ A. Hermann, *La producción en Chile de los metales y minerales más importantes, de las sales naturales, del azufre y del guano, desde la conquista hasta fines del año 1902*, Imprenta Barcelona, 1903. 7. A la verdad, Hermann repite los escrutinios formulados por el profesor Adolf Soetbeer, en “Edellmetal-Produktion und Wetlnverhältniss zwischen Gold und Silver seit der Entdeckung Ainerika’s bis zur Gegeuwart”, cuaderno complementario N° 57 de las *Petermaan’s Mitthellungen*, Gotha, Justus Perthes 1879.

⁵⁵ A. Millán, *Historia de la minería del oro en Chile*, Santiago, Universitaria, 2001, 48-49.

⁵⁶ *Vid.* más adelante en este mismo libro [parte II, 1.], el estudio de E. Cavieres.

⁵⁷ CDIHCh, 1ª serie, tomo XXV, 322.

⁵⁸ CHCh, ACS, XIX, 103 y 119.

⁵⁹ R. Hawkins, *The observations of Sir Richard ... knight, in his voyage into the South Sea, Anno Domini 1593*, London, printed by I.D. for John Jaggard, 1622, 101. B. Vicuña Mackenna, “Historia de Valparaíso”, *Obras completas de ...*, publicadas por la Universidad de Chile, III, tomo 1, Santiago de Chile, Universidad de Chile, Imprenta de la Dirección General de Prisiones, [1869] 1936, 95.

⁶⁰ O. van Nort, *Description du penible voyage fait entour de l’univers ou globe terrestre par Sr Olivier du Nort d’ Utrecht*. Le tout translaté du flamand en franchois, Ámsterdam, Cornille Claesz, 1602, fol. 24 y fol. 25. Vicuña Mackenna, 1869, 1, 110. También, D. Barros Arana, *Historia general de Chile*, Santiago de Chile, R. Jover editor, 1884, III, 199. De la edición de Jover utilizamos los tomos 1, 2, 3 [1884]; tomos 4, 5 [1885]; tomos 6, 7 [1886].

⁶¹ El marqués de Cañete al rey, Lima, 17.05.1592, BN, MM, tomo 230 n. 5994.

⁶² AGI, Contaduría, legajos 1851 y 1852.

⁶³ BN, MM, tomo 91, n. 1296.

⁶⁴ BN, MM, tomo 97, n. 1490.

⁶⁵ BN, MM, tomo 104, n. 1685.

⁶⁶ BN, MM, tomo 100, n. 1594; 101, n. 1606; tomo 104, n. 1666. M. de Olaverría, informe sobre el estado del reino de Chile, 1598, AGI, Patronato, 28, ramo 14.

⁶⁷ Petición de D. de Erazo al virrey Luis de Velasco y a su consejo sobre compra de una nave y su envío al reino de Chile, Lima, 30.01.1599, AN, AI, vol. 275, fs. 5 y 6.

⁶⁸ Mariño de Lovera, 1595, 320-21.

⁶⁹ Id., 321.

⁷⁰ M. de Olaverría, informe sobre el estado del reino de Chile, 1598, AGI, Patronato, 28, ramo 14.

⁷¹ BN, MM, tomo 102, n. 1635.

⁷² AGI, Patronato, legajo 227; *apud* Juan G. Muñoz. “Cultivos frutales en 1579. orgullo de los santiaguinos” *Estudios Avanzados*, 16, 2011, 113.

⁷³ Muñoz, 2011, 105.

⁷⁴ El sebo corresponde a la grasa cruda y consistente extraída de la región dorsal, renal, osamenta y otras partes privilegiadas de bóvidos, ovejas y carneros, cuyo punto de fusión ocurre a 45-50°C, pero que conserva buena solidez a temperatura ambiente. Cuando es objeto de procesamiento, que puede hacerse en taller rústico dotado de fondos y hornos competentes, ofrece la ventaja de no requerir procesos especiales de conservación en frío. Basta con enfundar la grasa en talegas bien cerradas para evitar su enmohecimiento. En Chile, se lo embalaba en zurroneos de cuero.

⁷⁵ González de Nájera, *Desengaño y reparo de la guerra del Reino de Chile: donde se manifiestan las principales ventajas que en ella tienen los indios a nuestros españoles ... dividido en cinco partes en que se muestran bárbaros dichos, hechos, casos y usanzas notables ... con dos tablas dirigido a Don Pedro Fernández de Castro*. Santiago de Chile, Imprenta Ercilla [1614]1889, 22.

⁷⁶ Id., 23.

⁷⁷ Id.

⁷⁸ Id. 11.

⁷⁹ R. de Lizárraga, *Descripción colonial (libro segundo)*, Cervantes Virtual, [edición digital basada en la versión de la Biblioteca Argentina, 14, Buenos Aires, Librería la Facultad, por Juan Roldán, 1916], España, [1605], 2001, 266.

⁸⁰ A. Vásquez de Espinoza, *Descripción del Reino de Chile*, Instituto Profesional de Estudios Superiores *Blas Cañas*, [1628] 1986, 48.

⁸¹ Id., 39.

⁸² R. Mellafe, “Latifundio y poder rural en Chile de los siglos XVII y XVIII”, *Cuadernos de historia*, 1, 1981, 87-108.

⁸³ Alonso de Ovalle, *Histórica relación del Reyno de Chile y de las misiones y ministerios que exercita en el la Compañía de Jesús*, en Roma por Francisco Cavallo, 1646, fol. 10 y fol. 11.

⁸⁴ Id., fol. 11.

⁸⁵ Id.

⁸⁶ Ovalle, 1646, fol. 41.

⁸⁷ Lizárraga, 1605, 263-64.

⁸⁸ Diego de Rosales, *Historia general del reino de Chile. Flandes Indiano*, Valparaíso, Imprenta del Mercurio [1674], 1877, tomo 1, 192

⁸⁹ Id. Rosales había terminado de escribir su magno *Flandes Indiano* para 1665. De todas formas, lo retocó, y quizás lo amplificó después de esa fecha para cubrir los sucesos posteriores; en 1674 estaba completamente afinado y cerrado. Muchos de los antecedentes que refiere en el libro primero de la *Historia*, y la caracterización económica del reino, se corresponden con el contexto vigente ca. 1660 y los años inmediatos.

⁹⁰ Id., 193

⁹¹ Id.

⁹² Id.

⁹³ Id.

⁹⁴ Id., 391

⁹⁵ Id., Id.

⁹⁶ Id., 221.

⁹⁷ Id., 226.

⁹⁸ Vásquez de Espinoza, 1628, 75.

⁹⁹ Rosales, 1674, 280.

¹⁰⁰ Id., 281.

¹⁰¹ Id.

¹⁰² Quiroga, 1690, 18.

¹⁰³ Ovalle, 1646, fol. 40.

¹⁰⁴ H. Ramírez Necochea, *Antecedentes económicos de la independencia de Chile*, Santiago de Chile, Universitaria, 1959, 33.

¹⁰⁵ Ninguno de los cálculos se apoya en el registro fiscal sistemático del quinto real y otras estadísticas continuas llevadas por la real hacienda, que hasta ahora no existen. Nos hemos conformados a retazos meramente. Al igual que en el XVI, disponemos de algunos fragmentos alusivos a ciertos años, los cuales no dejan ver el conjunto o lo distorsionan cuando este último se interpreta a la luz de los segmentos sueltos. Diego Barros A. impulsó esta clase de extrapolación a partir de dos referencias aisladas provenientes de la fase relativa a 1620, transformándolas en trasunto exacto del siglo. Encina, que solía plagiar los datos de Barros Arana, incurrió, por arrastre, en el mismo error. Estamos algo mejor en relación al siglo XVIII, aunque siempre con lagunas y penumbras, a veces insuperables en varios tramos.

¹⁰⁶ Hermann, Millán e, indirectamente, Ramírez Necochea, han suscrito los cálculos vertidos por *Adolf Soetbeer* (1879) para el siglo XVII: 35 toneladas, a una razón de 35 kg. en cada anualidad.

¹⁰⁷ Estimaciones de Millán, 2001.

¹⁰⁸ De aceptar el average Soetbeer-Hermann, obtenemos unos 873 kg. anuales para el 1500: cerca de 192 mil p. Todo el periodo arrojaría un aproximado de 10.560.000 pesos. En la realidad, esas ganancias se concentrarían en los primeros 16 años: 7 millones. En el sub-periodo menos provechoso, 40 años, se percibirían únicamente 3 millones y medio.

¹⁰⁹ Si Andacollo hubiera sostenido el deducido atestiguado por Lizárraga en 1605, en un siglo alcanzaría los 46 mil kg.= 10 millones de p. En los hechos, el ritmo de trabajo fue muy discontinuo.

¹¹⁰ D. de Ocaña, *A través de la América del Sur*, Madrid, Historia 16, [1600]1987, 103.

¹¹¹ Lizárraga, 1605, 262-63.

¹¹² Id.

¹¹³ Carta de A. García Ramón al rey, 12.04.1607; in R. Briceño, *Repertorio de antigüedades chilenas: o sea, de los primeros pasos por Chile dados en las distintas sendas de su vida pública desde que fue descubierto hasta que logró sacudir el yugo colonial*, Santiago de Chile, Imprenta Gutenberg, 1889, 248.

¹¹⁴ BN, MM, tomo 96, n. 1482; ca. 1585.

¹¹⁵ Rosales, 1674, 211. Ovalle, 1646, fol. 10. Esto porque las precipitaciones inducían aluviones y deslizamientos de tierra mineralizada que removían las partículas de oro y facilitaban mucho su cosecha directa a bajo gasto calórico

y técnico. En estaciones particularmente lluviosas, varios cientos de *lavadores* quedaban en posición de acopiar cantidades ingentes. Los mantos de Andacollo estuvieron sometidos a estas contingencias y tipo de explotación. Inusualmente, dada la concentración de **Cu** en el lugar, las estaciones invernales intensas facultaban a recoger los montos comentados por Lizárraga. Es plausible, además, que el obispo haya consultado nóminas de acumulados pertinentes a dos o más periodos laborales.

¹¹⁶ Ovalle, 1646, fol. 10.

¹¹⁷ Ovalle, 1646, fol. 39.

¹¹⁸ Vásquez de Espinoza, 1628, 38.

¹¹⁹ Ovalle, 1646, fol. 9.

¹²⁰ Rosales, 1674, 212.

¹²¹ BN, MM, tomo 272, n. 7892.

¹²² AGI, audiencia de Lima, legajo 610 y BRAH, signatura 9-9-3-1701, colección Mata Linares, tomo XLVI.

¹²³ Jerónimo de Quiroga, *Memoria de los sucesos de la guerra de Chile*, Santiago de Chile, A. Bello, [1690] 1979, 14.

¹²⁴ Id.

¹²⁵ M. Góngora, *Encomenderos y estancieros: estudios acerca de la constitución social aristocrática de Chile después de la conquista 1580-1660*, Santiago, Universidad de Chile, 1970, 217.

¹²⁶ Id. En 1641, p.e., los comerciantes concentran una alta proporción del total transado. “*En los registros del almojarifazgo figuran separadamente Gaspar Hidalgo (exportó 2.037 qq. 15 libras de sebo, más 420 cordobanes de cabra, 150 de capado y 50 badanas), Martín Sánchez de Yeste (508 qq. desebo), Luis de Aspariegos (solamente 400 cordobanes de capados y 280 badanas) ;Jacinto de Soto no figura. Aparecen en cambio otrosmercaderes fuertes exportadores: Gabriel Díaz Armadel es el más poderoso, con 4.015 qq. 10 libras; más atrás, Alejandro Vergel, Cristóbal Rodríguez de Cháves, etc.*”, Góngora, 1970, 217.

¹²⁷ El mismo año (Góngora, id.), la participación de los estancieros es voluminosa en nombres y no en producto: “*El deán y comisario del Santo Oficio, don Tomás Pérez de Santiago exportó ese año 1.025 qq. 2 arrobas 8 libras (si bien requeriría un examen de la contaduría de la Inquisición para decidir si se trataba de mercaderías particulares de Pérez de Santiago, o de bienes secuestrados o confiscados por el tribunal). Le sigue don Jerónimo Bravo de Saravia, con 480 qq. 3 arrobas 11 libras: después don Pedro Venegas de Toledo, abogado, con 191 qq. 3 arrobas, don Francisco de Figueroa,*

con 96 qq. Había, en seguida, los exportadores de cordobanes de capados y de cabras: don Juan Rodolfo Lisperguer, 1 mil cordobanes de capado zurrados, y 1.020 de cabra; el canónigo de Concepción Pedro de Artaño, con 200 y 240 respectivamente; don Andrés López de Gamboa, con 800 de capado y 960 de cabra. Frente a estos exportadores laicos o del clero secular, tenemos la representación de dos órdenes, los dominicos y los jesuitas. Los primeros, a través del P. Rodrigo Lobato, exportan 151 qq. 1 arroba 21 libras. Los jesuitas, a través de cuatro jesuitas que pagan almojarifazgos a lo largo de las cuentas del año y de distintos navíos (uno de ellos es el P. Alonso Ovalle en su viaje hacia el Perú y de allí a Europa) enteran 533 qq. 1 libra de sebo, 750 cordobanes de capado y 500 de cabra, 760 badanas”.

¹²⁸ Los estancieros exportan esta vez (1660) alrededor de 4010 qq. y 42 libras, incrementando su participación respecto de 1641; Góngora, 1970, 218.

¹²⁹ La condiciones de la civilización material chilena, la gestión administrativa asociada a ella, las políticas institucionales y los antecedentes específicos y de contexto, incluidos precios, movimientos de mercancías e inversión pública y privada, se confiere a las obras y expedientes señalados infra.

¹³⁰ La síntesis del comportamiento del sebo contempla antecedentes de archivo y los que provee la literatura impresa especializada en lo relativos a la trayectoria de los áridos y de los bienes intermedios y finales de la agroindustria colonial en el siglo intermedio chileno. De este elenco, en lo que dice al sebo, son imprescindibles: Eduardo Cavieres, *El comercio chileno en la economía mundo colonial*, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 1996. Marcelo Carmagnani, “La producción agropecuaria chilena: 1680-1830. Aspectos cuantitativos”, en *Cahier des Amériques Latines*, 7, 1969, 3-23; *El salariado minero en Chile colonial: su desarrollo en una sociedad provincial: el Norte Chico 1690-1800*, Santiago de Chile, Universidad de Chile, Centro de Historia Colonial, 1963; *Los mecanismos de la vida económica en una sociedad colonial: Chile 1680-1830*, Santiago de Chile, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2001, versión española de la francesa de 1973. M. Larraín, “Movimiento de precios en Santiago de Chile, 1749-1808. Una interpretación metodológica”, *Jarbuch für Geschichte*, XVII, 1980, 199-260. E. Pereira Salas: “El abasto de la ciudad de Santiago en la época colonial. La época heroica (siglos XVI y XVII)”, *Jarbuch für Geschichte*, IV, 1967, 303-317. A. de Ramón y J. M. Larraín, *Orígenes de la vida económica chilena, 1659-1808*, Centro de Estudios Públicos, Santiago de Chile, 1982. A. Bauer, *La sociedad rural chilena: desde la conquista española a nuestros días*, Santiago de Chile, A. Bello, 1994. J. Muñoz C., *El Agro colonial*, Santiago de Chile, Universidad de Santiago, 1992. Los balances globulosos incorporados en las historias generales de Chile, de D. Barros Arana, tomos III y IV y F. Encina, tomos III y IV. Naturalmente, también la inevitable *Encomenderos y estancieros* [1970] de M. Góngora.

¹³¹ El cabildo santiaguino tuvo un protagonismo clave sobre el comercio externo del sebo, los cueros y el trigo, la lucha de tarifas y aún en la regulación del tráfico por Valparaíso. Sobre estos aspectos y los de la civilización material del centro chileno en el XVII, el resumen que damos cubre la frecuencia establecida por la CHCh: Actas del cabildo de Santiago, tomos 21[1603/1606], 28[1622/1627], 30[1628/33], 31[1634/39], 32[1640/44], 33[1645/49], 34[1650/54], 35[1655/59], 36[1660/64], 37[1665/69], 38[1670/75], 39[181014], 40[1676/0], 41[1681/84], 42[1685/91], 43[1692/96], 44[1697/1705].

¹³² Tratado clásicamente por María Encarnación Rodríguez Vicente en “Una quiebra bancaria en el Perú del siglo XVII”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, Instituto Nacional de Estudios Jurídicos de Madrid, 26, 1956, 707-739. Otro en separata: Madrid, Instituto Nacional de Estudios Jurídicos, 1956, 33 págs.

¹³³ La participación de la institucionalidad gubernativa en materia productiva, las políticas relativas a la organización económica y las diversas alternativas que afectaron a esta última, incluyendo el asunto de precios y tarifas del sebo y otros bienes transables vitales en el siglo XVII, bajo diversas administraciones, en: Manuscritos de la Sala Medina [BN], tomos 102, 105, 106, 107, 108, 110, 111, 113, 114, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 133, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 147, 148, 149, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 167, 168, 171, 231, 232, 234, 235, 236, 237, 246, 266, 272, 273, 304, 310, 313, 314, 315, 316, 340.

¹³⁴ Información al por menor, tablas, estadísticas y documentación atingente al movimiento comercial captado desde el nivel estatal central en: Contaduría Mayor, [AN], 1ª. y 2ª. serie; volúmenes 879, 880, 881, 938, 963, 964, 965, 966, 967, 969, 1011, 1013, 1014, 12571, 1214, 1215, 1536, 1537, 1538, 1539, 1540, 2198, 2199, 2200, 2337, 2338, 2339, 2340, 3446, 3805, 3806, 3897, 3808, 3809, 3810, 3884, 4563, 4684.

¹³⁵ Fuente: De Ramón y Larraín, 1982, 267; cuadro re-elaborado por nosotros.

¹³⁶ Estudios concretos sobre el punto, de mucha valía, son entre otros: S. Sepúlveda, *El trigo chileno en el mercado mundial: ensayo de geografía histórica*, Universitaria, Santiago de Chile, 1959. E. Cavieres, “Trigo y crédito en la formación del comercio regional. Aconcagua en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Cuadernos de Historia*, 12, 1992, y, en algunos pasajes, *La Serena en el S. XVII: las dimensiones del poder local en una sociedad regional*, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 1993. J. David, *Trigo en Chile: una historia desconocida*, Ediciones de Día, Santiago de Chile, 1993. C. Gay, *Agricultura chilena*, ICIRA, Santiago, [1856]1973. Demetrio Ramos, *Trigo chileno, navieros del Callao y hacendados*

limeños entre las crisis agrícolas del siglo XVII y la comercial de la primera mitad del siglo XVIII, Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, Madrid, 1967.

¹³⁷ BN, MM, tomo 168, n. 3479

¹³⁸ La síntesis recién esbozada y la que sigue sobre el desenvolvimiento del trigo, emplean la información cuantitativa referente a precios, tarifas, producción, carga, flujo portuario *et alii* expuestas en las series construidas por De Ramón y Larraín, 1982, 243-94 y 316-42. La documentación complementaria será explicitada en el capítulo dedicado a la economía chilena de transición entre el antiguo régimen y el advenimiento de la independencia (en el anunciado y prometido segundo tomo de esta obra) en el que volveremos sobre la trayectoria del cereal. De momento, adelantamos que procede, para nombrar solo a los más socorridos, de los repositorios Capitanía General, Real Audiencia, las dos series de Contaduría Mayor y los manuscritos de la sala J. T. Medina de la BN, Archivo de Indias y fondos históricos de Lima (AGN y archivo del ministerio de hacienda). Aparte de la información suministrada por la crónica y la bibliografía especial, en parte ya citada.

¹³⁹ Fuente: De Ramón y Larraín, 1982, 278.

¹⁴⁰ Memoria del virrey Armendáriz, BRAH, 9-9-3-1702, colección Mata Linares, volumen 47.

PARTE II

**RELACIONES DE MADUREZ. EL SIGLO XVIII Y
ALGO MÁS**

Eduardo Cavieres Figueroa ^[I]

Sergio Villalobos Rivera ^[II]

Jorge Ortiz Sotelo ^[III]

Claudio Ruff Escobar ^[IV]

^[I] Doctor en historia. Académico Investigador de la Universidad Católica de Valparaíso y de la Universidad de Chile. Premio Nacional de Historia (Chile).

^[II] Master of Arts. Profesor Titular. Académico Investigador de la Universidad Bernardo O'Higgins. Premio Nacional de Historia (Chile).

^[III] Doctor en historia. Académico Investigador, Instituto Peruano de Economía Política. Secretario General de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. Miembro Correspondiente de la Academia Chilena de la Historia y de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile.

^[IV] Ingeniero comercial, master en finanzas y doctor en Ciencias e Ingeniería. Catedrático e investigador en economía. Rector de la Universidad Bernardo O'Higgins.

Un actor emergente

Las reformas borbónicas incitaron la navegación comercial, la circulación de bienes, la monetización y la revolución en la relación oferta-demanda en Hispanoamérica. La penetración subrepticia del comercio británico, favorecido por los privilegios obtenidos en el tratado de Utrecht (1713), el traslado de la sede de la Contratación a Cádiz (1717), el ensayo fructífero del sistema de navíos de registro en puertos americanos, extendido a Buenos Aires (1721) y al Pacífico chileno por la ruta del Cabo de Hornos, abierta en 1743 por barcos franceses de registro, autorizados dos años antes por la corona, y la supresión definitiva del sistema de flotas y galeones (1748), agilizaron el intercambio a escala desconocida, reforzado por el contrabando practicado abiertamente por portugueses e ingleses en el Río de la Plata. Para 1736, así lo ha demostrado Villalobos en El comercio y la crisis colonial, la profusión de efectos ingresados por tan distintas vías a Potosí y Chile tenía profundamente consternadas a las autoridades del virreinato, al consulado de Lima y a sus mercaderes, que debieron enfrentar dura competencia en los mercados del país del sur, anegados de productos europeos, antes provistos casi exclusivamente por los comerciantes limeños, que importaban y revendía directamente desde la feria de Portobelo, abastecido por la flota anual. Consiguientemente crecieron sus pérdidas y se hizo muy arduo encontrar suficientes consumidores para los géneros traídos desde Panamá. En 1740 Santiago estaba mejor proveído que los Reyes.

El consulado de Lima, pese a solicitarlo con instancia, no había conseguido cerrar el flujo de mercancías filtradas desde Buenos Aires ni tampoco logró (1635) una suspensión del envío de la flota a Tierra Firme, mientras no se vendieran las adquiridas a la flota precedente.

Esas incidencias dejan entrever cual era el nuevo estado de cosas hacia 1750, intensificado, por lo demás, en lo venidero. La dictación por Carlos III del Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España a Indias (1778), únicamente vino a ahondar la complicada situación imperante en las tradicionales relaciones comerciales del reino de Chile con las plazas virreinales, en medio de la congestión de mercaderías y puertos, desmoronamiento de precios, consternación del empresariado y la diatriba inclemente de la intelectualidad ilustrada. De cualquier forma, la estatua del comercio chileno no era en 1780 la del oscuro segundón de hace doscientos años. Lo hace ver Eduardo Cavieres en Mercados y espacios extrarregionales en la economía chilena del siglo XVIII, cuya cita se vuelve iluminante. DO

La economía de la capitanía general de Chile y el “eje Lima-Callao” en el siglo XVIII según Eduardo Cavieres Figueroa

“Conociendo la estructura “institucional” de la economía chilena colonial ligada estrechamente al eje Lima-Callao como centro del virreinato de Perú, debe aceptarse, en primer lugar, que esta economía, dentro de su aparente pobreza generalizada, no era en modo alguno una economía de subsistencia y, aun cuando a niveles sociales amplios se mantuvieran ciertas modalidades de intercambio tradicional, incluso protocolizados ante escribanos o notarios, lo común fue que se fuese constituyendo rápidamente una economía monetaria que uniformó, al menos nominalmente, todo tipo de compraventas, contratos de arrendamientos, particiones de bienes, entrega de compromisos dotales y, por supuesto, obligaciones por deudas contraídas más sus respectivos pagos de intereses.

En este sentido, pensando en una economía estructurada en términos reales por la presencia de diversas formas de intercambio y diversos mercados que se superponen y coexisten, las relaciones internas y externas resultantes a consecuencia de ello son mucho más complejas de lo que habitualmente pensamos.

Sabemos también que, luego de la rápida disminución de la producción de oro durante el siglo XVI (de unos 2 000 kg entre 1545-1560 a una media de 500 desde ese año hasta finalizar el siglo), la exportación de vinos, cueros, carne salada, sebo, jarcia y frutas secas, se constituyó en el centro de las preocupaciones productivas del centro y norte del país hasta que, en el siglo XVIII, el trigo y el cobre asumieron, sin hacer desaparecer los otros productos, el liderazgo del intercambio comercial. Las líneas gruesas de este comercio las habían detallado, por lo demás, historiadores como Diego Barros Arana, Benjamín Vicuña Mackenna y Francisco Antonio Encina. Como síntesis de esta situación, a fines del periodo colonial, podemos recordar el tan citado informe de Ambrosio O’Higgins, de septiembre de 1789, sobre el comercio chileno y las medidas que proponía para su fomento y desarrollo y según el cual, en las exportaciones chilenas de la época hacia Perú, 58% del total correspondía a trigos, 18% a sebo y 9% a carnes y varios comestibles. En retorno, pero por valores superiores, 50% de las importaciones desde allí era azúcar, 29% tocuyos y otros tejidos y 16% tabacos y pólvora.

En este contexto habría que sumergirse y determinar, en forma más profunda y precisa, algunos de los elementos más significativos de tal suerte

de economía y plantearse los frente a determinados tipos de problemas no suficientemente conocidos aún. En términos de análisis de mercados, resulta fundamental el estudio de la producción, el crédito, las mercancías y los circuitos intra y extra-regionales a través de los cuales los comerciantes, en sus diferentes categorías, desarrollaron su acción en espacios mucho más amplios que las delimitaciones institucionales.

Ubicándonos, por ejemplo, en la segunda mitad del siglo XVIII, nos podemos preguntar ¿quiénes realmente manejaron la producción y el comercio, el dinero y el crédito, las utilidades y las inversiones? ¿cómo se fueron extendiendo y manteniendo o transformando las relaciones entre los espacios interiores y los polos de atracción directores de esas economías?; ¿cuáles fueron los roles asumidos por los puertos de Valparaíso, Coquimbo y otros?; ¿cuáles y cuántas mercaderías salieron y entraron por ellos?; ¿quiénes fueron sus consignatarios, sus distribuidores y sus consumidores?; ¿cuáles los excedentes y las posibilidades de capitalización?; ¿hasta dónde llegaban las mercaderías y como se yuxtaponían los diferentes circuitos comerciales creando mercados de las más diversas envergaduras?

Desde la cúspide del sistema, los diferentes mercados y su funcionamiento dentro del pretendido rígido sistema de monopolio estaban claramente delimitados. También los diferentes ámbitos de la navegación y su organización.

Respecto de ello, a nivel latinoamericano, y a pesar de que siempre se está en condiciones de asumir nuevos planteamientos y nuevas perspectivas de análisis, existe una muy buena y abundante literatura... intentaremos partir desde la base del sistema y para ello queremos, en primer lugar, valorizar un tipo de fuentes que, a pesar de no permitir exactamente la creación de series completas, resultan fundamentales para el estudio de estos cuestionamientos. Específicamente, nos referimos a los registros de los navíos que entraron y salieron desde Valparaíso y Coquimbo. En este último caso, su movimiento se incrementó notoriamente en las últimas décadas del siglo a propósito del fuerte aumento de las exportaciones de cobre.

Para el periodo anterior a 1780, sobre todo en el caso del puerto de Coquimbo, pero también para Valparaíso, tan ligado al Callao, es imposible encontrar series completas de dichos registros. No obstante, desde 1698, en diferentes volúmenes del Fondo Capitanía General, quedaron testimoniadas diversas solicitudes presentadas para viajar desde Valparaíso al Callao. Se trata de documentos de sólo una foja en que, siguiendo un diseño regular,

sólo se señala el nombre del solicitante al mando del navío (o fragata) que se encontraba en Valparaíso “con carga suficiente de géneros y frutos de la tierra en las bodegas del puerto” y que para seguir al Callao requerían de la licencia respectiva. Desgraciadamente, la información además de incompleta es muy inconsistente en periodicidad.

Parte de las explicaciones de esta última situación están en relación con la muy lenta administración colonial y las deficiencias y problemas experimentados con la real puesta en funcionamiento de las medidas que acompañaron la aplicación del sistema de navíos de registro. Desde junio de 1726 en que por Real Cédula se ordenaba el avalúo de dichos navíos para el puerto de Guayaquil, pasando en lo más particular por junio de 1737 en que se extendió sin resultados prácticos dicha Ordenanza para Valparaíso, Concepción y Cartagena de Indias, hasta mayo de 1747 en que se insistió más perentoriamente el realizar los avalúos de los barcos que “trafican en el puerto de Valparaíso y demás puertos del Reino”, habían transcurrido muchos años y todavía transcurrieron otros tantos hasta la regularización definitiva de la situación. En todo caso, para el mismo periodo anterior a 1780, es posible encontrar documentación complementaria, pero también dispersa, en otros Archivos como Judiciales y, muy esporádicamente, en Notariales.

Para Valparaíso, la situación documental es ampliamente favorable a partir de 1760. En el ya señalado Fondo Capitanía General, entre los vols. 358 y 374 figuran, al parecer en forma bastante completa, los registros de los barcos que salieron desde allí entre ese año y 1780, periodo en el cual, aunque lentamente, se habrían comenzado a aplicar las primeras disposiciones que terminaron por estructurar la nueva política comercial de la corona que se consolida definitivamente con el Reglamento de Libre Comercio de 1778.

En la documentación a que hacemos referencia, cada uno de los registros contiene información referente al dueño y al maestro de la embarcación; al fiador; a la cancelación del derecho de media anata y, enseguida, a cada una de las partidas que conformaban el cargamento. En las salidas de Valparaíso, se consignaba el “de cuenta, costo y riesgo de..., para entregar en Callao a...”, y el detalle de la cantidad o volumen de la mercadería. La información terminaba, además, con la visita al barco por parte de la autoridad dejando de manifiesto el número, nombre y calidad de los componentes de la tripulación. Con menos frecuencia, el registro de mercaderías entradas a Valparaíso, indicaba igualmente el nombre del exportador en Callao, del consignatario en Valparaíso o en otro lugar de Chile y la descripción de la mercadería”.

Citado de “Mercados y espacios extrarregionales en la economía chilena del siglo XVIII”. Fuentes y perspectivas”, *Latin America in Economic History*; vol 1, Núm. 02, 1994, julio-diciembre, 1994; 27-35 Editor: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Formato: application/pdf.

Oferta heterogénea

Dentro de este contexto, delimitado con tanta precisión por Cavieres, no es necesario insistir en que la mono-exportación (trigo) estaba lejos de ahogar otros emprendimientos surgidos al interior del organismo productivo chileno entre 1600 y 1800. El oro, sin el nimbo legendario del 1500, repuntó en los laboreos enquistados en los obisposados de Santiago y Concepción. El cobre y también la plata experimentaron, en paralelo, una sostenida atención, particularmente en las circunscripciones mineras del Norte Chico, en el curso de esos dos siglos. Al margen del sebo y los cueros, la agro-industria encontró senda para diversificarse y exportar un producto variopinto. Los cultivos vitivinícolas se expandieron, incontenibles, a través del núcleo mediterráneo hasta cubrir los valles transversales del norte chileno. El cáñamo creó raíces firmes en Aconcagua. Las regiones australes se reinventaron como exportadores de maderas selectas, vestuario de lana recia, mobiliario, menaje, jamones, aves de corral y hasta manzanas. En las haciendas del territorio central cundieron las manualidades al tiempo que los astilleros maulinos y los levantados en Valdivia y Chiloé fabricaron desde mástiles y aparejos náuticos hasta lanchones y barcos medianos, con compradores en el país y el Perú. El agro de Chile central y del norte estepario se convirtió en nicho para la generación de legumbres y preparación de aceitunas, frutas y aceites envasados, fardas de condimentos, suelas, charqui, cecinas; en tanto, en obrajes y talleres de haciendas y villas cundió la manufactura de vajilla de barro, tejidos, pastillas de jabón, monturas y arreos, duelas de barril y carromatos. Durante el XVIII, pero prolongando un brote surgido en el XVI, nuestro principal asociado comercial compraba casi toda la gama de bienes nombrados. Generalizando menos, es posible desgranarlos con mejor especificación en un listado no precisamente estrecho. En la nómina encontramos figurando almendras, gamuzas y yerba del Paraguay [reexportadas], brea, gavetas, baúles, tasajo, cobre [en bruto, refinado [campanil] y labrado], alcaparrosa, cocos, especias y esencias [cilantro, comino, ajíes, anís, mostaza, orégano, asfór (azafrán bastardo)], carne curada, habichuelas, grasa, listones de luma, laurel y otras maderas duras, tablones de alerce, hilos de acarreto, de tralla y zapatero, arboladuras, remos, jarcias, vasijas, losa rústica, lenguas y lomos salpresados, lentejas, semillas de crucíferas [rábanos], variada fruta seca, ponchos, frazadas, calcetas, bordillos de lana, ruanas y manteles de lino; ocasionalmente, además, vestuario de Castilla, tablas y vigas de alerce, conservas en tarro, aguardiente, vino en botija, tierra colorante (polcura), piñones, plumeros, aves, ovejas y porcinos. Ciertamente también le llegaba algún oro y plata, especialmente a través de la moneda que captaba su comercio.

Es cierto que se trata de una variedad constreñida. Una vez hecho el arqueo del conjunto total vendible, la desproporción entre la riqueza creada por los rubros troncales y los secundarios es demasiado marcada. Pero estos se sostenían con alguna dignidad dentro del volumen general.

Para don Manuel de Salas, lo anterior no hacía ninguna diferencia. En la visión del más influyente pensador de la ilustración chilena la posición del país seguía siendo la de un pigmeo ante un gigante filisteo, el virreinato del Perú. El dispositivo del subdesarrollo nacional continuaba asociado, postulaba, al inveterado monopolio de los limeños. Tamaña concepción podrá colegirse bien de esta muy amarga parrafada. DO

“El comercio que este reino hace con los demás de América es casi una muy pequeña parte de su industria. El primero por todos respectos es el trigo 220,000 fanegas se llevan anualmente a Lima; de estas, 170,000 se embarcan en el principal puerto de Valparaíso; allí se compran por los dueños de 26 buques que hacen este comercio, todos vecinos de Lima, a excepción de tres que hay en la Concepción, que inmediatos al mar tienen mejores proporciones. Unidos entre sí por el común interés, lo compran a ínfimo precio, tal que, cuando no deja pérdida a los comerciantes del país, solo queda a los cosecheros una pequeña utilidad, esto es, por sus tierras y sus trabajos, muy moderadamente evaluados”. Las cuentas de Salas permiten inferir que el saldo de 50 mil fanegas salía por Talcahuano. Carvallo Goyeneche, al contrario, las eleva a 80 mil por año.

La posición dominante de los armadores virreinales originaba el trust tan vilipendiado en la literatura colonial criolla. Salas expone holgadamente sus artilugios y mecanismos. “Las providencias y precauciones tomadas por este mal, las frustra el fraude de los depositarios del trigo quienes debiendo tenerlo a disposición de los dueños que les contribuyen con un real de plata por cada fanega o piensa que se encierra en sus almacenes o bodega lo venden y por este medio los privan de las utilidades que podrían tener y de fijar el precio según el tiempo carestía, concurrencia u otros accidentes proveyendo ellos los buques y reponiendo cuando no hay compradores, logran sin riesgo hacer una ganancia injusta. Siempre he creído que el monopolio o sus efectos, que muchos tienen por ente imaginario que aunque siempre se teme jamás se verifica, por la suma dificultad que hay para que una mano abarque todos los granos de un país, y el temor de que la corrupción o una sobreviviente abundancia arruine al emprendedor y sus ideas”. Mas, en la tramoya entraban además ciertos chilenos de posición y función preeminente: los bodegueros del puerto. “He pensado que este vampiro, que asusta sin dejarse ver, se ha refugiado en Valparaíso. Allí los bodegueros treinta, cuarenta y setenta leguas de los que confían sus bienes, conociendo el precio de estos en la playa y en los campos, sin emplear ni arriesgar dinero, venden y compran para reponer, cumpliendo con tener

igual cantidad a disposición del propietario, quien guarda sus recibos, porque nadie los solicita, hasta que, urgido del tiempo o de la necesidad, se vale del mismo infiel depositario para que lo malbarate o arroje por inútil. Contra este abuso se han tomado muchas precauciones, formando planes y proyectos, todos sin fruto. Para examinarlos, tengo de orden del Consulado doce cuerpos de autos que contienen parte de estos desordenes y remedios intentados, para ver si de ellos resulta el conocimiento de la verdadera causa de los primeros y si se encuentra suficiente alguno de los segundos”. La solución aparentemente pasaba por crear una flota y comercio de cabotaje nacional, sin que al tomar ese camino se anduviera por tierra llana: “Muchos se persuaden a que si se exportasen los frutos de cuenta de sus dueños en buques del país, no estarían sujetos a los perjuicios que les causen los navieros actuales, ni los bodegueros, porque el arbitrio de fletar solo les queda cuando no tiene cuenta a los barcos comprarlos, y por lo mismo ni a los cosecheros; pero para esto se encuentran dificultades no pequeñas. Un apoderado en Lima no podría con solo instrucciones expedirse en el dificultoso trato con los panaderos a quienes se fía el trigo; y que, estando comúnmente quebrados, dejan descubierto al último aviador: esto solo exige un Argos, y no es fácil hallar muchos para negocios ajenos. Los de Lima hacen fácilmente de ordinario sus compras en el puerto y para ello les basta el maestro. Los reparos y carenas, que suelen costar más que los mismos barcos, son una clase de gastos que necesitan, sobre todo cuando se hacen en Guayaquil que no tiene relación alguna mercantil con este reino y en lo gubernativo está sujeto al virreinato de Santa Fe. Ha fortificado este modo de pensar la desgraciada suerte de dos o tres embarcaciones de estos vecinos, aunque causadas por otros accidentes, pero bastantes para formar una preocupación, intimidando al común que siempre juzga por el éxito”.

El monopolio resultaba incidente en los problemas de la economía nacional pero estos eran de naturaleza estructural. La escasa diversidad del aparato productivo y el desmesurado peso sectorial de las actividades extractivas se perfilaban más determinantes. “Sin negar a estas [el monopolio] u otras causas concurrentes algún influjo, resulta que la decadencia del reino es efecto necesario de su constitución, como lo ha sido en todos los terrenos únicamente dedicados a pastos, minas y trigos. Los de esta clase son pobres, reciben siempre la ley de los compradores y más cuando siendo fijo y limitado el consumo, no deja la esperanza de resarcir la pérdida anual con un acontecimiento extraordinario, recurso que tienen Dinamarca, Sicilia, Silesia, Marruecos y otros que se hallan en el mismo caso. Aquí solo Lima. Los puertos intermedios no crecen; jamás hay carestía ni concurrencia; los frutos no se pueden guardar por la humedad de

los puertos: con que es preciso sufrir el yugo, o imitando a los países que se han hallado en igual situación, añadir otro trabajo, como la Sicilia las sedas, o como Silesia el cáñamo y lino, separándonos, a su ejemplo, un tanto de los objetos que tan infructuosamente han ocupado toda nuestra atención...”.

Manuel de Salas, Memoria sobre el estado del comercio, industria y agricultura de Chile, AN, FA 24, pza. 17a.

Brotos de optimismo

La disertación de Salas deja entrever, en realidad, un profundo desequilibrio en los términos de intercambio, bien resumidos por Sergio Villalobos (1974) en su compuesto y su diferencia numeraria.

Valores (retornos) de los principales renglones exportados al mercado virreinal de acuerdo a la exposición de Manuel de Salas, jerarquizados en su beneficio en pesos [según síntesis de S. Villalobos]:

Trigo, 220.000 fanegas [f.], \$ 275.000.

Cobre en barra, 13.000 quintales [q.], \$ 110.500

Sebo, 21.000 q., \$ 105.000.

Vino, 6.500 botijas, \$ 32.500.

Jarcia, 3.000 q., \$ 24.000.

Cordobanes, 14.500 piezas, \$ 15.625.

Cobre elaborado, 16.000 libras, \$ 6.000.

Charqui, 1.000 q., \$ 3.000.

Varios: cueros, frutas secas, legumbres, velas, quesos, ponchos, maderas y otros géneros, \$ 37.775

Global: \$ 609.400

Gasto en importaciones peruanas

Azúcar, 76.000 arrobas, \$ 304.000.

Tabaco en rama, \$ 300.000.

Tocuyos, 300.000 varas [v.], \$ 107.812.

Bayeta, 200.000 v., \$ 75.000.

Piedras de Sal 22.000 \$ 44.000.

Paño de Quito 5.500 v., \$ 13.750.

Añil, 5.000 libras, \$ 12.500.

Salitre, 400 q., \$ 9.200.

Sombreros de paja, manteles, chocolate, arroz, albayalde, pita y otros, \$ 53.750

Global: \$ 920.012.

Los números parecieran darle la razón al escritor dieciochesco. Empero, Cavieres, al igual que Villalobos, columbra un panorama menos desolador que el bosquejado por Salas y otros eruditos de la era borbónica, inclinados a ver al reino sujeto a una doble condición colonial: dependencia subalterna del imperio español y del Perú virreinal. Los archivos, al contrario, parecen indicar la vigencia de una apertura mercantil más dinámica y expandida en su trato con el mundo y la tierra de los incas. DO.

La proyección de una economía mejor diversificada en capital, inversión y oferta hacia el virreinato y más allá, en la mirada de Eduardo Cavieres

“Si consideramos el estudio de la expansión de los mercados internos de Chile hacia el exterior y, a pesar de saber previamente que para esta fecha, la exportación fundamental de la región central estaba constituida por cereales con destino al Callao, el análisis de este tipo de documentación nos permite alcanzar muchas mayores precisiones. Tomemos, por ejemplo, los primeros 40 registros de navíos que salieron desde Valparaíso al Callao consignados en el vol. 358 de Capitanía General. En ellos, en un 80% registros de los años 1862 y 1865, las principales exportaciones fueron 181 145 fanegas de trigo, 22 653 quintales de sebo, 6 902 quintales de cobre en barra, 4 060 quintales de charqui, 2 382 quintales de jarcia y 14 407 arrobas de yerba de diferentes tipos que, lógicamente, era mercadería reexportada, situación similar –aunque no de la misma naturaleza– a los numerosos embarques de ropas de Castilla que llegaron procedentes desde Cádiz, vía Callao, en consignación a Valparaíso y que, suponemos, al final de una operación mercantil no pudieron ser vendidas en estos mercados volviendo a sus proveedores limeños. Respecto al trigo, sebo y charqui, como principales productos de la región central chilena, ellos prácticamente caracterizaron y dinamizaron los mercados locales externos. La producción de jarcia fue más especializada espacialmente, pero no menos importante.

En cuanto al cobre, después de 1780, éste consolidó otras diversas vías de exportación: por vía marítima, desde Coquimbo a Callao y desde allí a España; también por vía terrestre cruzando la cordillera y arribando a Buenos Aires.

La documentación nos permite acercarnos a otras consideraciones. En primer lugar, respecto al financiamiento de las operaciones mercantiles. En junio de 1762, el maestre de la fragata Nuestra Señora de los Dolores certificó haber recibido de don Juan Gregorio Cruzat, vecino de Santiago, 2 220 pesos incluido el interés de 11% de riesgo de mar, con seguro hasta las 24 horas pasadas después de haber dado fondo con la primera ancla en el puerto del Callao, lugar en donde se debía cancelar la deuda dentro de los 40 días siguientes al arribo. El dinero fue utilizado en las compras de trigo, sebo, jarcias e hilo. En febrero de 1764, en nombre de don Antonio Joseph de Castro, dueño de la fragata Nuestra Señora del Carmen, se recibió de don Pedro Ignacio de Aguirre, igualmente vecino de Santiago, 2 160 pesos incluido, en este caso, sólo 8% de interés de riesgo de mar y a cancelar en Lima

al señor conde de San Isidro, vecino de esa ciudad. En noviembre de 1765, don Antonio de Alegre, vecino de Lima, dueño de la mitad del navío El Rosario, recibió de don Juan Garcés y Aliaga, vecino también de Santiago, 6 250 pesos, esta vez con su premio de un 5 por ciento. Una segunda consideración se refiere a la exportación de capitales, situación prácticamente no estudiada aún para el caso chileno colonial. El material documental nos permite señalar que sólo en diez barcos que salieron desde Valparaíso al Callao, en 1764, llevaron en sus arcas la nada despreciable suma de 342 588 pesos en doblones de plata o cordoncillo en pago de responsabilidades asumidas por comerciantes locales, como pago de utilidades o por inversiones en futuros negocios. De estas sumas, podemos ejemplificar la cantidad de 40 000 pesos “precedidos por fletes de varias mercaderías que el navío nombrado Jesús, María y José (alias La Concordia)... ha conducido de cuenta de varios interesados de este comercio” y que enviaba don Joseph de Gana, vecino de Santiago, para ser entregados en Callao a los señores Joaquín Joseph de Ustáriz, Pedro Joseph Vélez y Miguel Domingo de Escurra, pero con destino final en los señores Ustáriz Hermanos y Cía., de Cádiz. Evidentemente, estas consideraciones nos permiten adentrarnos en muy importantes problemas de la economía colonial.

Si avanzamos en el tiempo y llegamos a las últimas décadas del siglo XVIII, tenemos mayores posibilidades documentales para estudiar más profundamente aspectos del comercio marítimo y de la extensión de los mercados externos. Para entonces, sin lugar a dudas, la mejor documentación se encuentra en la ya comentada Contaduría Mayor, en este caso, I Serie. Dentro de ella, la colección Aduanas está constituida por 22 sub-series correspondientes a aduanas locales. En total suman 1 981 volúmenes de los cuales los más importantes en términos de cantidad y antigüedad son los de Aduana de Concepción. Años 1736-1838. 70 vols.; Coquimbo, años 1778-1880, 31 vols.; Huasco, años 1776-1836, 14 vols.; Santiago, años 1633-1841, 430 vols.; La Serena, años 1634-1850, 50 vols.; Talcahuano, años 1786-1844. 74 vols.; Valdivia, años 1720-1829, 12 vols.; Valparaíso, años 1677-1858. 1 108 vols. y los llamados Aduana general años 1688-1857, 72 vols., y Aduana General, años 1670-1857. 39 vols. Destacan también un volumen dedicado a Mendoza con material para los años 1788-1818 y otro a San Juan, años 1750-64. Para los años que siguen a 1780, tanto para Valparaíso como para La Serena-Coquimbo y Concepción-Talcahuano, la documentación de barcos es mucho más completa y, efectivamente, se pueden establecer algunas series con volúmenes de mercaderías, productores y exportadores locales, capitales en juego, consignatarios en Lima o en otros puertos; tener mayor claridad en los destinos y orígenes de los productos chilenos y extranjeros y, además, alcanzar mayor

precisión en los valores del comercio externo ya que, cumpliendo con el rol de control de los impuestos, la documentación agrega los precios unitarios de las mercaderías y las tributaciones que ellas deben cancelar.

En general, en la colección Aduanas, se cuenta con el Libro Mayor en donde se inscribían los derechos de almojarifazgo y alcabala de entrada y de salida, separando los productos europeos de los productos americanos; el Libro Menor, por año y embarcación; el libro de Corte y Tanteo, semestral o anual, con el estado resumido de cuentas; el de Ordenación de Cuentas o copia del Libro Mayor; Juicios de Cuentas y, finalmente, de Resoluciones. Con dicho material y otros del mismo Fondo se puede, además, establecer variados alcances respecto al comercio interno de los mercados locales, niveles de producción, precios, etcétera.

En definitiva, ¿qué podríamos señalar a modo de síntesis? En primer lugar, la documentación nos ofrece una imagen de la economía colonial chilena mucho más dinámica y positiva de lo que generalmente se piensa. Por una parte, es cierto que se reafirma el hecho de que Valparaíso seguía exportando principalmente cereales al Perú y que Coquimbo crecía en su especialización cuprífera, pero, por otra parte, los efectos de las reformas y del Decreto de Libre Comercio se vislumbran cuantitativamente en un fuerte crecimiento de los niveles productivos, de exportación y de los capitales comprometidos. En segundo lugar, la extensión de los mercados: si consideramos sólo lo que es un circuito de navegación, la relación Valparaíso-Callao seguía siendo predominante, pero si seguimos el camino de las mercaderías y de los capitales, la situación se torna bastante diferente. Los productos tradicionales chilenos, recorrían todo el Pacífico llegando a Centroamérica y México; el cobre, pasaba por Callao, pero seguía rumbo a España y en cantidades siempre crecientes. En general, la mercantilización de la sociedad chilena entraba a competir estrechamente con viejas estructuras señoriales.

Queda todavía mucho por hacer. La valorización de éstas y otras fuentes pueden abrir variadas puertas del conocimiento y seguir deparando más de alguna sorpresa”.

Citado de: E. Cavieres, “Mercados y espacios extrarregionales en la economía chilena del siglo XVIII. Fuentes y perspectivas”, *Latin America in Economic History*; Vol 1, Núm. 02, 1994, julio-diciembre, 1994, 27-35. Editor: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Formato: application/pdf. Tomado de la versión on line.

Las primeras pugnas

Las posibilidades de Chile, pero también sus apuros, se asocian al virreinato peruano. Ha quedado en claro en los capítulos introductorios que sus exportaciones primarias – sebo y trigo– han debido enfrentar la posición dominante que las elites limeñas detentan en el mercado virreinal, la provisión de capital, los mecanismos de transporte y de fletes marítimos y, por extensión natural, un sistema de precios desventajoso para los productores directos y los mercaderes chilenos. El conflicto inevitable tanto entre los intereses privados cuanto institucional (gobiernos, cabildos, consulado, audiencias) aunque esporádico fue una constante en la centuria del XVII para transformarse en un malestar profundo en el grupo dirigente chileno y en una confrontación más potente y, si se quiere, más refinada.

Este clima de acidez se expresa en una serie de fenómenos inquietantes. Por de pronto, como se ha dicho en el capítulo antecedente, el viejo aislamiento chileno comienza a llegar a su fin, con relaciones cada vez más fluidas con Centroamérica y México a través del Pacífico y con la vertiente Atlántica. Podemos agregar que incluso se da apertura a las primeras conexiones marítimas–comerciales con el Oriente. Por otro lado, el monopolio se relaja con la implantación de los navíos de registro que tocando en Buenos Aires alimentan una ruta continental hacia Chile, para extenderse más tarde al Mar del Sur (registros del Cabo de Hornos) y otras medidas, que culminarán con la supresión de la Casa de Contratación, del sistema de flotas y galeones y la apertura amplia de puertos americanos (en Chile Valparaíso y Talcahuano) al intercambio directo con sus similares españoles y al cabotaje inter-regional en la América española, sumado al crecimiento del tráfico tierra adentro. Paralelamente, se sostiene un comercio intélope intenso, principalmente de origen galo, de alto impacto.

La saturación de los mercados, la caída de los precios y de las utilidades, el descontento del gremio mercantil y el desequilibrio negativo de la balanza de pagos del reino se constituirán en un motivo de profunda preocupación en los medios gubernativos y la intelectualidad criolla en las últimas décadas del siglo XVIII.

En medio de este ambiente contradictorio, productores, exportadores, autoridades y escritores chilenos mantienen un discurso crítico respecto de las políticas asumidas en el virreinato del Perú por sus círculos financieros, mercantiles e institucionales en el terreno del comercio triguero, el nervio de la economía de la capitanía general de Chile.

Sin embargo, los argumentos y voces pesimistas se dan en un marco de paulatina autonomía económica y de independencia política e institucional chilena en relación con Lima. Es cierto que se sigue manteniendo una estrecha subordinación de las importaciones de azúcar, tabaco, tocuyos y salitre peruano, por nombrar a los renglones más destacados, sin embargo, los mercados se han ampliado y con ellos fuentes de importaciones más amplias, variadas y baratas que antaño, pese a las consecuencias riesgosas que esto conlleva. Todo esto en medio de una acusada recuperación de la minería del oro y un

repunte de la del cobre y la plata. La fundación de una casa de moneda (1743) y un tribunal de consulado propio (1795), además de la confirmación de la independencia administrativa de la capitania general de Chile del virrey del Perú (1798), existente de hecho ya largo tiempo atrás, son jalones que desmienten la vigencia de una especie de yugo peruano impuesto en el cuello de la nación. La verdad es que esas conquistas también costaron (de esto hablaremos ampliamente) y contribuyeron a tensar los ánimos.

No obstante, el negociado en torno a los granos fue un motivo por si solo de crispación y lucha entre ambas partes a lo largo del siglo XVIII, según veremos a continuación. DO

Rivalidad con Lima

Sergio Villalobos Rivera

En gran parte, los problemas económicos de Chile estaban relacionados con el Perú desde que aquel virreinato era el único mercado externo para la agricultura chilena y la importación de mercaderías europeas había sido su privilegio, como también por la competencia que desde allí se hacía a los comerciantes chilenos. Esa rivalidad, no bien marcada en los siglos XVI y XVII, adquiere en el XVIII el carácter de una lucha constante en que el comercio chileno obtiene victoria tras victoria, sacudiendo casi completamente la tutoría limeña.

Las reformas de la última centuria colonial fueron favorables a Chile, pues cada innovación trajo consigo una mayor independencia económica respecto al Perú, como hemos tenido ocasión de referirnos en la introducción y en otros lugares¹; p.e., contrabando francés, a los navíos de registro de Buenos Aires, a los registros del Cabo de Hornos y variadas medidas que tendieron a dar un carácter más directo y libre al comercio. Pero cada uno de esos avances había significado nuevos choques con las prerrogativas de los mercaderes limeños, de suerte que la evolución comercial del siglo XVIII se nos presenta con el carácter de una dura lucha de suplantación, dominio de unas plazas sobre otras y un afán de conquistar los mercados colindantes o cercanos. No haremos aquí mención de esos aspectos; nos referiremos a otros factores que completan el panorama de aquella sorda lucha.

El comercio triguero ha sido generalmente considerado como el que provocó las mayores disputas y ello es comprensible dada la importancia del trigo para la subsistencia de los peruanos y por ser el principal fruto de exportación de los hacendados chilenos, el grupo más poderoso por su riqueza y brillo social.

Después del terremoto de 1687, las cosechas de trigo bajaron considerablemente su rendimiento en los años siguientes, lo que obligó a comprar el grano en Chile y a establecer así una dependencia ineludible de la agricultura chilena, como lo expresó el virrey, marqués de Castelfuerte, en su conocida frase “sin Chile no existiera Lima”.

Las primeras dificultades se produjeron con motivo de las grandes exportaciones, para las cuales no estaba preparada la agricultura chilena, lo que provocó escasez de trigo en Chile y un alza de precio que alarmó a las autoridades y al cabildo de Santiago. Esta situación culminó en 1696, viéndose obligado el gobernador don Tomás Marín de Poveda a prohibir la exportación mientras no se asegurasen las cantidades indispensables para el consumo interno. Tal fue el

origen de innumerables ventas clandestinas hechas a los navieros del Callao y de un alza exorbitante del precio en Lima.

Este esquema se repitió con ligeras variantes en los años siguientes hasta que el aumento de la producción triguera vino en las primeras décadas del siglo XVIII a llenar regularmente tanto la demanda interna como la externa. Sin embargo, los abusos no desaparecieron y luego se originaron las batallas más duras entre el comercio chileno y el peruano.

Hacia 1724 la agricultura peruana dio vagos indicios de restablecerse; pero era inútil competir con el trigo chileno, más barato y de mejor calidad. Con el fin de proteger a los hacendados peruanos, el marqués de Castelfuerte dictó un decreto estableciendo en seis pesos el valor de la fanega, precio de estímulo para la producción del virreinato, pero que contrariaba los propósitos de los chilenos, que en caso de escasez o malas cosechas no podrían subir el precio. Se originó así una protesta del cabildo de Santiago, que por intermedio de un representante, don Juan de Arjona, recordó algunas disposiciones legales que prohibían la regulación artificial de precios en el comercio al por mayor y una real cédula de 22 de diciembre de 1651 que hacía mención especial a los frutos de Chile, declarando libre de tasas su exportación².

Más efectivo que aquel alegato, fue aun la protección que encontraron los comerciantes de Chile en el gobernador Cano de Aponte, que manifestó el propósito de fijar en los puertos un alto precio al trigo para que se hiciese imposible su venta en Lima. El fantasma del hambre es un peligro concreto, que doblega cualquier resistencia y por eso el virrey tuvo al poco tiempo que volver sobre su decreto, restableciendo la libertad del precio.

Bastó a los comerciantes de Chile este triunfo, para reiniciar sus especulaciones y provocar nuevas alzas, ya fuese guiados por su interés o porque se experimentase alguna escasez en los productos agrícolas debido a la guerra de Arauco, y a una plaga. El virrey respondió inmediatamente, fijando de acuerdo con la audiencia de Lima el precio de cinco pesos a la fanega de trigo y siete al quintal de sebo.

Lentamente las sementeras peruanas se habían ido recobrando de la plaga que las había azotado, aunque nunca logró el cereal la bondad del chileno, proveniente de un clima más propicio para su cultivo, y así fue como don Antonio Manso de Velasco, que si había sido buen gobernador en Chile resultó ser mejor virrey en el Perú, según el decir de Vicuña Mackenna, se propuso al tomar el sillón virreinal, dar un fuerte respaldo a la agricultura peruana, que daba buenos indicios para sacudir la dependencia de Chile³. Bajo tan altos auspicios, y por factores naturales, aumentó notablemente la producción en los campos vecinos a Lima, resultando en los primeras diez años de gobierno de Manso, una disminución de la importación del grano chileno de 140.000 fanegas a sólo

50.000⁴. Tan drásticas fueron las medidas de Manso, que en marzo de 1755 llegó a expedir una orden para que se distribuyese en todas las panaderías el trigo sobrante de los valles antes de autorizar la venta de los cargamentos de trigo nuevo procedentes de Chile, que esperaban en los graneros del Callao bajo la amenaza del gorgojo, que en cualquier momento podía hacer sus estragos.

Gobernaba por entonces en Chile don Domingo Ortiz de Rozas, en quien encontraron los hacendados y bodegueros de Valparaíso un decidido protector. Reunido un cabildo abierto en la capital, se decidió restablecer la “diputación de bodegas” de Valparaíso, que hacía tiempo había dado poco resultado, pero que ahora tendría vastas atribuciones en forma de un monopolio, para imponerse a los Intereses del virreinato. El cabildo fijó las siguientes bases para operar: en cada cosecha se admitirían en las bodegas de Valparaíso no más de 160.000 fanegas, máximo del consumo peruano, que debía prorratearse entre los hacendados en proporción a la producción de cada cual y a la extensión de sus propiedades; en la venta a los navieros del Callao debía darse preferencia al trigo rezagado; antes de comenzar a vender el de la nueva cosecha; el precio sería único y su expendio quedaría en manos de la diputación.

Tales acuerdos levantaron una protesta cerrada en Lima, donde al presidente se opuso el virrey y al cabildo abierto de Santiago se opuso el cabildo abierto de Lima pero los hacendados y comerciantes de Chile triunfaron al quedar definitivamente establecida la diputación en 1754.

Esa victoria, sin embargo, sería efímera como las anteriores. En un comienzo el cargo de diputado recayó en persona honorable, pero antes de mucho cambiaron los personajes y apareció la deshonestidad al impulso de los enormes intereses puestos en juego; los bodegueros fueron tentados por los relucientes doblones de los peruanos y se cometieron fraudes de toda especie. Al poco tiempo el monopolio se había convertido en una ilusión.

El continuo fracaso de los hacendados y comerciantes de Chile, fue motivo de que en adelante, a pesar de nuevos intentos para regular la exportación de trigo, quedasen a merced de los navieros peruanos, que les impusieron la ley del más fuerte. La supremacía en el transporte marítimo les permitió confabularse para dejar amontonarse el grano en las bodegas de Valparaíso, obtener así una baja en el precio y adquirir solamente el de mejor calidad, mientras el rezagado era presa del gorgojo y había que lanzarlo al mar.

La situación no había variado fundamentalmente en los últimos años coloniales y en 1804 volvió a empeorar la lucha. Aquel año, debido a una plaga de polvillo que atacó nuevamente a las sementeras, se experimentó en Chile un alza del precio, que al repercutir en el Perú originó una protesta del cabildo de Lima, que acusó a un alto personaje de Santiago de haber acaparado la

cosecha. El gobernador de Chile, D. Luis Muñoz de Guzmán, tuvo que informar al virrey de la verdadera causa y aprovechó la oportunidad para puntualizar los entretelones de estos problemas: “Esta es una queja infundada que se repite siempre que el precio del trigo toma aquí algún valor, y, por el contrario, en Chile se lamenta el monopolio de los navieros coaligados de detener sus buques hasta que, abarrotadas las bodegas de Valparaíso y estrechados los cosecheros, logran comprarlo como quieren, por manos ocultas, instruidas a prevención; viéndose de continuo valer aquí el trigo 6 reales, cuando en Lima se les obliga a los panaderos a pagarlo a 4 pesos⁵.”

La conciliación del interés chileno con el peruano era tan difícil, que nunca se pudo lograr la armonía y los problemas del comercio triguero se proyectaron incluso después de la Independencia de ambas naciones, influyendo fatalmente sobre sus relaciones.

Otro aspecto de la rivalidad entre el virreinato y la pobre capitanía general de Chile fue el comercio con las demás Colonias de la costa del Pacífico, cuya fecha de partida puede situarse a mediados del siglo XVIII.

En 1746, el virrey Manso de Velasco, pese a las prohibiciones entonces existentes, autorizó el despacho de un barco desde el Callao a Centroamérica, con vino, aceite y 200.000 pesos en dinero para comprar cacao y añil; la empresa tuvo éxito y sirvió de ejemplo para que el gobernador de Chile don Domingo Ortiz de Rozas intentase promover igual negocio. Dando cuenta de este proyecto, el cronista Carvallo y Coyeneche dice que el gobernador “se declaró protector del comercio; como buen político, sabía que es uno de los ramos que hacen florecientes los reinos, y lejos de estrecharlo y reducirlo a límites, se dedicó a dilatarlo y darle valor. Intentó extenderlo hasta Panamá y que se desenvolviese libremente en los puertos del Perú y Chile, y se comisionó a don Blas de Baltierra para que bajase a Lima a solicitar el permiso del virrey. Su excelencia (Manso de Velasco) que propendió a lo mismo siendo gobernador de Chile ahora se manifestó de contrario dictamen y por tramoyas e intrigas de los comerciantes de Lima se negó con terquedad a la súplica”⁶.

No podrá encontrarse un ejemplo más gráfico.

Muchos años más tarde, estando ya autorizado el comercio inter-colonial, se promovió un asunto parecido que dio origen a un expediente valiosísimo para conocer las tensiones que actuaban en el comercio de los países del Pacífico. En 1792 los comerciantes don Javier de Aguirre y don Jacinto Bejarano, dirigieron al virrey Francisco Gil de Taboada y Lemos una consulta sobre si sería lícito y conveniente enviar azúcar desde Acapulco a Chile, para emprender ellos esa negociación⁷. Las leyes aseguraban ese derecho sin lugar a dudas; pero los hacendados de la costa peruana que cultivaban la caña y los comerciantes, que

detentaban un verdadero monopolio en el suministro de azúcar para Chile, se levantaron en oposición y representaron al virrey el daño que se seguiría al cultivo de la caña peruana y al comercio de aquel producto, que debería repercutir gravemente en la sociedad, las instituciones piadosas y hasta en las entradas fiscales.

Consultado el asunto a Chile, una asamblea de los comerciantes, convocada por el juez diputado del comercio don Juan Francisco de Lavaqui, opinó en forma unánime que aquel tráfico sería sumamente provechoso y que la única salvedad que había que hacer era que tuviese un carácter libre, sin monopolio. Según los comerciantes, las relaciones con Acapulco no podían producir el menor daño, antes al contrario, el comercio se ensancharía y saldría beneficiado el común de la gente; el azúcar de México era más barato que el peruano, habría abundancia y bajarían los precios; la exportación de productos chilenos aumentaría, aprovechando el paso por puertos intermedios como Guayaquil, Panamá, Realejo, Sonsonate y otros, como asimismo, se facilitaría el envío de trigo y sebo a Lima; en retorno, además del azúcar, podría traerse añil, palo campeche y Brasil, que llegarían a precios equitativos al eliminarse dos o tres intermediarios; el desarrollo de las exportaciones traería el de la agricultura, minería y pesca; se sacudiría la sujeción a Lima en el abastecimiento del azúcar, que podría faltar en cualquier contingencia; y, finalmente, las entradas aduaneras se engrasarían por la intensificación del comercio.

Entre esas razones, los comerciantes hicieron ver que las quejas de los productores y comerciantes limeños no sólo eran infundadas, sino que revelaban los más egoístas intereses.

Encontrándose en tramitación este expediente, llegó sorpresivamente a Valparaíso el paquebote Santa Eugenia, procedente de Acapulco, con 5.859 arrobas de azúcar, aprovechando así la autorización legal vigente⁸. El arribo de esta nave fue la confirmación más rotunda de las razones de los comerciantes de Chile, como se apresuró en señalarlo Lavaqui en un nuevo informe. El azúcar mexicano era de superior calidad que el peruano, por su “albor y dulzor” y más limpio por venir bien acondicionado en una especie de canastas de esteras; el simple anuncio del cargamento, en días que se dejaba sentir escasez de azúcar, hizo bajar los precios de 5 a 6 pesos la arroba. El buque fue cargado con trigo en Valparaíso y se concertó la adquisición de cobre en Coquimbo, para completar así el éxito del viaje. Lavaqui en su informe tuvo cuidado de señalar que aquellas operaciones habían dejado buenos ingresos en las arcas reales de Acapulco y Valparaíso.

El dictamen de los comerciantes y del juez diputado fue apoyado también por el Cabildo de Santiago, y se envió testimonio de todo al virrey para su última determinación⁹.

La rivalidad chileno-peruana también se manifestó en la creación de dos instituciones en Santiago, una casa de moneda y el consulado, que dieron mayor autonomía al comercio chileno.

En las primeras décadas del siglo XVIII, subsistía el viejo sistema de enviar el oro y la plata a Lima para su acuñación, lo que causaba graves daños a los mineros de Chile. El metal que lograban con su trabajo, debían venderlo a ínfimos precios que fijaban arbitrariamente los comerciantes, quienes los conducían por su cuenta a la capital del virreinato, obteniendo excelentes ganancias en la diferencia del precio¹⁰. Sucedió, también, que ante la dificultad de enviar a acuñar a Lima, el oro circulaba como mercadería, sin precio ni peso fijo, hecho que se prestaba para engaños o apreciaciones erróneas.

La situación se hizo más precaria cuando el virrey Castelfuerte prohibió en 1724 el envío de dinero del Perú a Chile, que produjo graves trastornos y determinó una petición en el Cabildo de Santiago para que “se representase a S. M. la suma inopia en que estaba constituida la ciudad de la de plata respecto de que de la ciudad de Lima no pasaba ninguna por la prohibición del señor virrey, y que la poca que se hallaba en la ciudad la sacaban para la dicha ciudad de Lima, como para la de Buenos Aires para el asiento de negros”¹¹.

El cabildo elevó una representación al monarca, señalando esos antecedentes y, además, la ruina sufrida con el terremoto de 1730, para solicitar la creación de una casa de moneda. La petición encontró bien dispuesto al rey, pero existiendo algunas dudas sobre si la cantidad de metales que se acuñase costearía con el derecho del quinto real los gastos del establecimiento y los sueldos, se pidió informe a las autoridades de Chile y al virrey del Perú. El informe del gobernador de Chile y de la audiencia fue favorable y sólo el virrey del Perú “promoviendo el adelantamiento de la Casa de Lima”, se opuso por estimar que no se costearían los gastos¹².

Esta última opinión prevaleció en Madrid y el proyecto quedó en nada. No desistieron los chilenos por este revés, y gracias al esfuerzo de un español vecindado en Chile, don Francisco García Huidobro, vieron a los pocos años la formación de la casa de moneda. En efecto, García Huidobro presentó a la corte una solicitud para que se le permitiese formar una casa de moneda por su cuenta, costeadando el edificio, la maquinaria y los sueldos, con la condición de que se otorgasen a él y sus herederos el cargo de contador y las ganancias, excepto el derecho de señoreaje que quedaba para la corona. La solicitud fue apoyada por don Tomás de Azúa, apoderado del Cabildo de Santiago en la corte, quien señaló entre los beneficios que reportaría la casa de moneda, que Chile “se libraría de las duras providencias del gobierno de Lima que, impresionado siempre de extravagantes motivos, prohíbe el tránsito de caudales a Chile”¹³.

El rey acogió favorablemente el proyecto y por real orden de 1º de octubre de 1743 se formalizaron las bases para la creación de la casa. García Huidobro se puso de inmediato a buscar la maquinaria, los cuños y algunos operarios que entendiesen el oficio; los embarcó rumbo a Chile, pero con tan mala suerte que el navío que los conducía fue apresado por los ingleses y la maquinaria y las herramientas depositadas en Lisboa, donde tuvo García Huidobro que pagar de nuevo el precio de ellas, duplicándose así el desembolso hecho para llevar adelante la empresa.

La constancia de García Huidobro era superior a los contratiempos y así la casa de moneda, aunque establecida con modestia, fue una realidad partir de 1750. Desde entonces los mineros tuvieron mayor facilidad para acuñar sus metales y los comerciantes dispusieron de moneda segura para sus transacciones y para el pago de sus importaciones.

La creación del tribunal del consulado, también culminación de una vieja lucha, fue más resistida desde el Perú. Antiguas peticiones de los comerciantes de Chile dieron lugar en 1708 a una real cédula que dispuso el nombramiento de un juez diputado para el comercio chileno, que actuaría como amable componedor en los litigios mercantiles. Esta disposición no llenaba las aspiraciones de los comerciantes de Chile y, al parecer, ni siquiera llegó a designarse el juez diputado; por esta causa continuaron las peticiones del comercio chileno, hasta que en 1736, el virrey marqués de Villa-García, dictó una ordenanza que creó un tribunal de comercio de primera instancia, unipersonal y con jurisdicción propia, de cuyos fallos podía apelarse al Consulado de Lima. El juez sería elegido por los mercaderes de Santiago que estuviesen inscritos y duraría un año¹⁴.

Esta reforma, a pesar de ser un paso adelante, no satisfizo las esperanzas de los comerciantes, pues al quedar sujeta la apelación al consulado de Lima, se originarían muchos embarazos: dificultad para concurrir allí, gastos especiales y demora en la tramitación de las causas. En este sentido, la situación había empeorado, ya que hasta entonces los litigantes se presentaban a la justicia ordinaria y apelaban a la audiencia de Santiago.

La resistencia de los comerciantes fue objeto de informes especiales a la corte y causa de que se aplazase la elección del primer juez diputado, que sólo se efectuó a fines de 1737, quedando desde entonces establecido el tribunal. En adelante, la lucha del comercio chileno fue por obtener un tribunal de alzada, que reemplazase en ese carácter al consulado de Lima. La corte resolvió favorablemente por real orden de 26 de agosto de 1752; pero por causas que se desconocen, aunque es de presumir la influencia del gremio de Lima, el virrey Manso de Velasco no le dio cumplimiento¹⁵. Las quejas de los comerciantes no se acallaron y en 1763, cuando ya habían palpado todas las molestias de tener que apelar ante el consulado limeño, se reunieron en asamblea con el juez diputado

don Mateo de Toro Zambrano y acordaron elevar una petición al gobernador para que de una vez por todas se nombrase un juez de alzada.

Según la comunicación que Toro Zambrano dirigió al gobernador, interponer un recurso de apelación en Lima, traía muchas incomodidades al comerciante, que desde luego debía trasladarse a aquella ciudad, con todas las molestias y gastos de una larga navegación, y luego permanecer allí haciendo desembolsos cuantiosos, dada la carestía de la mantención. Ocurría así que nadie pensaba en ir a Lima por juicios en que estuviesen comprometidos 300 o 500 pesos, porque no compensaban los gastos y solía darse el caso de que ni siquiera por 2.000 o 4.000 pesos convenía apelar, pues era preciso dejar abandonados los negocios de Chile y por esta causa perder dinero. Era inútil que un litigante nombrase un apoderado en Lima para que lo representase, porque no ponía interés y, según recordaban los comerciantes, durante los veintisiete años que llevaba el sistema, ningún juicio se había finiquitado en Lima mediante apoderados y los que se habían fallado era por haberse trasladado personalmente el afectado. Un litigio podía durar doce o catorce años por todos esos tropiezos y porque los comerciantes peruanos que componían el tribunal, se dedicaban más a sus negocios particulares que a cumplir sus obligaciones como jueces¹⁶.

Exponiendo tales argumentos, el juez diputado pedía al gobernador que escuchase el clamor de los mercaderes de Chile e impetrase del rey la creación de un tribunal de alzada.

Por su parte, los comerciantes se dirigieron directamente al rey para “exponer humildemente los quebrantos que padecían de estar subordinados al consulado de Lima”¹⁷. En su representación abundaban en las mismas razones que Toro Zambrano y puntualizaban que dentro del orden existente, había una “absoluta subordinación del comercio de Chile, y sus individuos al Consulado de Lima, en tanto grado que han de comunicarle cuanto se les ofrezca y obedecer sus instrucciones y advertencias en todos los asuntos mercantiles”¹⁸.

El cabildo de Santiago también apoyó la formación de un tribunal de apelación y el gobernador don Antonio de Guill y Gonzaga le prestó el respaldo de su autoridad. Con todos esos antecedentes y previos algunos últimos trámites, el monarca dispuso por real orden de 29 de julio de 1767 el nombramiento de un juez de alzada, que debía recaer en un oidor de la Audiencia, quien se haría asesorar por dos comerciantes¹⁹.

El establecimiento del tribunal de alzada independizaba al comercio chileno de Lima en lo que a administración de justicia se refiere; pero el correr de los años y el crecimiento del tráfico, hizo necesaria una reforma de mayor entidad, la creación de un Consulado propio, cuya existencia era además necesaria para

dar debida representación al comercio, que estaría así en igualdad de condiciones que el de Lima para hacer oír su voz y defender sus intereses.

Para obtener esta última reforma, que los emanciparía totalmente del Consulado de Lima, los comerciantes chilenos debieron luchar con mayor tenacidad que nunca y durante largos diez años²⁰. Para comprender cuan poderoso rival era el tribunal peruano, hay que tener en cuenta los continuos favores hechos a la corona, como empréstitos, donativos y otros servicios especiales, favores que a veces eran extensivos a los ministros y funcionarios de la corte. Como prueba elocuente vamos a copiar, sin comentario, un oficio de Santiago Sáenz de Azofra, apoderado del consulado de Lima en Madrid, dirigido a este tribunal en 1788, en los momentos en que los chilenos hacían sus gestiones para el establecimiento de su propio consulado:

“Con motivo de los agasajos o regalos de que anualmente hace ese Real Tribunal y otros de esos estos reinos a los Excmos. Srs. ministros de estado, gobernador del Consejo de Indias, Srs. ministros de él, dependientes, etc., nos pidió el Excmo. Sr. Antonio Valdés una noticia circunstanciada de lo que se distribuía, a qué sujetos, y por qué causas; y habiéndole presentado dicha noticia conforme a los reglamentos que hay en el particular, dado cuenta al rey pocos días hace, ha mandado que en lo sucesivo no se hagan obsequios ninguno: por los referidos tribunales, ni cuerpos de cualquier clase que sean. De esto se avisa por la real orden a V S. en este correo y al Consejo se pasa aviso para su gobierno. El, referido Sr. Excmo. todavía no ha recibido los regalos de este año; pero sí el Excmo: Sr. Portier y todos los demás Srs. a quienes costumbre hacerlos; y a estos no ha agrado la nominada providencia²¹.”

El año 1785, el apoderado del juez de comercio de Chile, don Diego Paniagua, presentaba en la corte una solicitud bien fundamentada para que se crease en Santiago un consulado²². Ese fue el comienzo de una gestión que después de diez años daría el resultado apetecido.

Según el procedimiento oficial, se dio vista en el expediente al apoderado del comercio limeño, quién comenzó, junto con un pariente, al parecer influyente, un arduo trajinar por las antesalas para desbaratar el proyecto de los chilenos. Presentó diferentes memoriales con el fin de entorpecer la marcha del negocio, al extremo de irritar al fiscal, que opinó que los papeles presentados por Sáenz de Azofra “sólo servirían para detener la resolución... con perjuicio de la causa pública”²³. Sin embargo, una de sus instancias tuvo éxito al alegar que le era indispensable recibir instrucciones del Consulado de Lima y los antecedentes del caso, pues él no conocía exactamente el problema, y así obtuvo que se le concediesen dos años para reunir datos.

Paniagua trató de impugnar la decisión presentando un memorial en que recordaba la constante oposición del consulado de Lima a la autonomía del comercio chileno: “Mas en el día parece ya temeridad su resistencia; porque declarada por V. M. en el nuevo establecimiento de intendencias publicado en aquellos dominios la absoluta, total independencia del reino de Chile del de Lima; ni es parte interesada dicho consulado, para intervenir y ser oído en el asunto de la aprobación de las ordenanzas del tribunal de Chile; ni puede ya tener influjo directo en él, a menos de contravenirse y derogarse la absoluta omnímoda independencia, del modo y en los términos, que se declaró”²⁴.

La instancia no tuvo, sin embargo, acogida y Sáenz de Azofra pudo comunicar esta victoria inicial al tribunal peruano: “Los chilenos no se quietaron con la providencia del Consejo, que tiene noticiada a V. S. mi pariente don José de Azofra, y han hecho recurso al rey solicitando que determinase por sí el punto sin audiencia de dicho real tribunal. Pero no lo han podido conseguir, pues se ha remitido la instancia al mismo Consejo, donde quedo trabajando a fin de que subsistan sus providencias, y que obteniendo el término ultramarino, puedan llegar en el intermedio las instrucciones que anhelamos para rebatir con solidez y fundamentos lo que dichos chilenos alegan con el fin de establecer su Consulado”²⁵.

Un mes más tarde, Sáenz de Azofra comunicaba: “La instancia de los chilenos se ha pasado a la Contaduría y señor fiscal, y para que opinen según apetezco, subsistan las providencias del Consejo, y se desprecien los alegatos de dichos chilenos, quedo practicando todo lo conveniente”²⁶. Días después el caso seguía igual: “El asunto de los chilenos sigue pendiente”²⁷.

Próximos a cumplirse los dos años de plazo, Sáenz de Azofra seguía esperando instrucciones de Lima: “Mi pariente don José de Azofra envió a V. S. en su tiempo la pretensión que había hecho al rey el juez de comercio de Chile para crear un consulado en aquella capital independiente del de esa; y que para poder rebatir dicha solicitud había pedido dicho mi pariente dos años de término (que se le concedieron) a fin de obtener entretanto algunas noticias circunstanciadas de V. S. que sirviesen al efecto. Estando para cumplir dicho término en agosto próximo, habremos de obrar con lo que tenemos por acá solamente, si entretanto no nos ministra V. S. armas de buen calibre, que nos presten otros fundamentos sólidos y convincentes para la debida defensa”²⁸.

No obstante la urgencia que hacía presente Sáenz de Azofra, jamás llegaron los papeles de Lima y se cumplió el plazo de los dos años sin que pudiese disponer de las armas adecuadas, que no existían.

El apoderado del comercio chileno representó esa situación, que a su juicio probaba “la desidia con que procedía” el apoderado de Lima, y solicitó que se

tomase una determinación²⁹. El Consejo de Indias ordenó que informase el contador general don Francisco Machado, el que expidió con fecha 15 de junio un extenso informe, en el que recordó que cuando se había creado el consulado de Lima “concurrían motivos tan justos para ir protegiendo y arreglando el comercio, como los que concurren ahora con iguales causas y miras para que por todos los medios posibles, se vaya fomentando y arreglando el comercio parcial del pingüe y rico reino de Chile, bajo el gobierno económico y dirección práctica de un consulado particular, privativo y totalmente independiente del de Lima³⁰.”

Otras poderosas razones aducidas por Machado eran que existiendo en Chile un presidente, gobernador y capitán general que ejercía en el país las mismas funciones que el virrey en el Perú, una real Audiencia, el suficiente número de comerciantes en Santiago y “los dispersos en haciendas del reino”, y que administrándose su real hacienda con total independencia de la Superintendencia Subdelegada de Lima, no existía argumento legítimo para negar al comercio de Chile las mismas franquicias que al del Perú³¹. En conclusión, pedía que se solicitase al rey la creación del consulado, dictamen que fue apoyado por el fiscal del consejo.

No sabemos qué influencias se dejaron sentir aun en la corte madrileña, pues el monarca no tomó por entonces una determinación y debieron transcurrir aún siete años para la decisión final, que dio la victoria a los chilenos. Por real cédula de 26 de febrero de 1795 se mandó erigir el consulado de Santiago, que quedó instalado solemnemente el 7 de septiembre del mismo año.

Desde entonces la administración de justicia comercial quedó entregada a un tribunal de jerarquía, que además se preocupó de velar por el progreso de las actividades económicas y fue el órgano de lucha contra el comercio peruano.

Fuera de los grandes episodios de la rivalidad chileno-peruana, hubo muchos otros incidentes que en diversas formas contribuyeron a profundizar el antagonismo. Entre éstos se deja ver, por ejemplo, cierta competencia de productos chilenos con peruanos, especialmente los manufacturados. El cronista Carvallo y Goyeneche ha recordado que el gobernador Ortiz de Rozas tuvo el propósito de establecer en la casa de recogidas de Santiago un taller para fabricar paños “y solicitó permiso del virrey de Lima y no dudó alcanzarlo porque S. E. (Manso de Velasco) tuvo el mismo pensamiento siendo gobernador del reino, pero negado como destructivo de uno de los principales ramos del comercio del Perú que lleva para sí una gran parte de los frutos de Chile, no tuvo efecto su grande idea”

Dentro de este mismo propósito se encuentran las ideas de don Juan José de Santa Cruz³², que al señalar los diferentes aspectos en que Chile podría desarrollar su economía, recomendaba “hacer menos precaria la dependencia de

este reino del Perú, adelantando las manufacturas, que ya tienen algún principio, y cultivando en sus tierras la caña dulce, el arroz y el algodón”³³.

Algunos monopolios del estado dejaron también una huella de odiosidad entre Chile y el Perú³⁴. El estanco del tabaco y rapé fue establecido en Chile en 1753, en medio de protestas que bordearon el motín, y desde entonces la administración de aquel producto dependió de las oficinas peruanas. En los años siguientes se dejó sentir escasez, pues no se proveía a Chile mientras no se hubiese asegurado el suministro del Perú, bajó la calidad de las especies y subió el precio; se produjeron así quejas continuas y se identificaron los defectos del sistema con los manejos de los administradores de Lima. En los últimos años coloniales el Presidente Muñoz de Guzmán representó esta situación a la corte y obtuvo una real orden, fechada el 11 de junio de 1806, que autorizó la entrada de las especies estancadas directamente desde La Habana, pasando por Buenos Aires. Desgraciadamente, la invasión de los ingleses en el Río de la Plata desbarató aquel intento y en los días que precedieron a 1810 continuaba el suministro desde el Perú, como lo deja ver un informe de la administración chilena del tabaco: “Por una desgracia continuada y melancólica al erario y habitantes de este reino, la dependencia que conserva con la del Perú sobre los abastos de especies siempre ha sido ruinosa a nuestros manejos e intereses”³⁵. Otro escrito de la época dice: “el tabaco que consume nuestra provincia es traído todo del Perú, y regularmente de una calidad tan pésima, que a no ser vicio rimarlo, años hace estaría almacenado en las administraciones sin salida”³⁶.

El mercurio, proveniente de Alemania o de las minas de Almadén en España, junto con el que se extraía de Huancavelica en el Perú, indispensable para la obtención de la plata, y del oro, también era suministrado desde Lima por cuenta de la corona y sucedía lo mismo que con el tabaco. Cuando el mercurio escaseaba en el virreinato, los mineros chilenos no tenían la menor posibilidad de obtenerlo por la vía regular y debían recurrir a ventas ocultas para conseguirlo a gran precio, con lo cual se recargaba enormemente la producción de metales preciosos, hasta el punto de no hacer conveniente la explotación de minas que ofreciesen alguna dificultad.

Ocasión hubo en que desde el Perú se negó el envío de mercurio, aun contra orden expresa del monarca, y el gobernador de Chile debió elevar una queja bien fundamentada a Madrid. Pero el problema nunca se resolvió y estuvo permanentemente agriando las relaciones con el Perú³⁷.

Como decíamos al comenzar este capítulo, durante el siglo XVIII Chile alcanzó señaladas victorias sobre los intereses peruanos y logró sacudir en gran medida el tutelaje de los mercaderes limeños, de manera que la dependencia económica era débil en los días que antecedieron a la emancipación; sin embargo, los roces

habían dejado una huella profunda y siguieron las quejas y declamaciones contra el virreinato, hasta influir en el proceso de la independencia⁹⁸.

Notas y referencias

¹ S. Villalobos, *Comercio y contrabando en el Río de la Plata y Chile: 1700-1811*, Buenos Aires, EUDEBA, 1965. De otra parte, el capítulo reproducido en el presente libro –“Rivalidad con Lima”– es un extracto del publicado por S. Villalobos, con el mismo epígrafe, en “El comercio y la crisis colonial”. Se ha utilizado la edición impresa por Ediciones Akhilleus en Santiago en 2009, págs. 229-42.

² Barros Arana, 1886, VI, 75. Mayor extensión ha dado a estos problemas Vicuña Mackenna en *Historia de Valparaíso*, 1869, tomos 1 y 2.

³ Sepúlveda, 1959.

⁴ Vicuña Mackenna, 1869, 2, 231.

⁵ Encina, 1946, V, 287.

⁶ V. Carvallo y Goyeneche, Descripción histórico-geográfica del Reino de Chile, CHCh, Santiago de Chile, Imprenta de la librería del Mercurio, [1796], 1876, IX, 278.

⁷ Expediente formado sobre la utilidad o perjuicio que puede resultar a este reino con la apertura de comercio de azúcares con el puerto de Acapulco, 1792, CG, Chile, vol. 589. Existe también una copia fragmentaria en fondo Gay-Morla (clasificación antigua), vol. 42.

⁸ Id.

⁹ No conocemos el resultado de la gestión, pero seguramente fue exitoso, pues a los comerciantes de Chile no sólo les asistían poderosas razones, sino que las leyes respaldaban su acción. En este sentido, es curioso observar como a pesar de disposiciones explícitas, era necesario en ocasiones, obtener permiso de las autoridades, cuando había dudas o recién se iniciaba un giro.

¹⁰ Representación dirigida por don Tomás de Azúa al rey sobre erección de la Casa de Moneda, J. T. Medina, *Biblioteca Hispano-chilena*, Santiago de Chile, Impreso y grabado en Casa del Autor, III, 1899, 298.

¹¹ *Apud* Barros Arana, 1886, VI, 78.

¹² Representación dirigida por don Tomás de Azúa al rey, *vide* Medina, III, 1899, loc.cit.

¹³ Id.

¹⁴ S. Riveaux, *La justicia comercial en el reino de Chile: notas para su estudio*, Santiago de Chile, Memoria de prueba, licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad Católica, 1955, 20.

¹⁵ Informe del contador general Francisco Machado, Madrid, 15 de junio de 1789, AGI, Audiencia de Chile, legajo 441. Según entendemos, la real orden de 1752 creaba ya el Consulado, bajo formas muy simplificadas, como puede apreciarse en una representación de Diego Paniagua, apoderado del diputado del comercio chilero en Madrid, fechada el 9 de abril de 1785, cuya copia tenemos a la vista. La real orden disponía que subsistiese la diputación ya establecida y “se formase un Juzgado de Alzadas, que debería gobernarse por las mismas Leyes que el de Lima y México; cuya judicatura ejerciese uno de los oidores de aquella Audiencia (de Chile) a elección del presidente, si bien con la calidad de que se mantuviese subordinado al Consulado de Lima en lo gubernativo y providencial; y que respecto de que el nombre, y concepto de Diputado era inadaptable a una persona, en cuya elección no había de tener parte el Consulado de Lima, sino sólo el comercio de Chile; se nombrase con el título de cónsul; y todo en calidad de por ahora por si en adelante fuese preciso tomar otra providencia”.

¹⁶ Representación de don Mateo de Toro Zambrano, enero de 1763, BN, MM, tomo 193, fs. 360.

¹⁷ BN, MM, tomo 184.

¹⁸ Id.

¹⁹ Informe del contador general Francisco Machado, Madrid, 15 de junio de 1789, AGI, Audiencia de Chile, legajo 441.

²⁰ Generalmente, los historiadores han hecho mención a esta lucha, sin especificar en qué consistió. El hallazgo que hicimos en el Archivo Nacional del Perú de la correspondencia del apoderado del Consulado de Lima en Madrid, nos ha permitido allegar algunos antecedentes, como asimismo numerosas referencias documentales del Archivo General de Indias de Sevilla, que ha tenido la gentileza de proporcionarnos la señorita María Teresa Cobos, a quien agradecemos cordialmente.

²¹ Oficio de 30 de enero de 1788, AGN, Archivo colonial, legajo N° 23, cuaderno N° 2.

²² Paniagua había recibido un poder del juez diputado, Martínez de Mata, fechado en Santiago el 20 de diciembre de 1783, AGI, Audiencia de Chile, legajo 386.

²³ Representación del apoderado del juez de comercio de Chile, Diego Paniagua, Madrid, 4 de noviembre de 1786, AGI, Audiencia de Chile, legajo 386.

- ²⁴ Informe del contador general Francisco Machado, Madrid, 15 de junio de 1789, AGI, Audiencia de Chile, legajo 576.
- ²⁵ Carta de Santiago Sáenz de Azofra al Consulado de Lima, Madrid, 23 de diciembre de 1786, AGN, Archivo colonial, legajo 23, cuaderno N° 2.
- ²⁶ Oficio de 27 de enero de 1787, Id.
- ²⁷ Oficio de 10 de febrero de 1787, Id.
- ²⁸ Oficio de 30 de enero de 1788, Id.
- ²⁹ Representación de Diego Paniagua, Madrid, 5 de septiembre de 1788, AGI, Audiencia de Chile, legajo 386.
- ³⁰ Informe del contador general Francisco Machado, Madrid, 15 de junio de 1789, AGI, Audiencia de Chile, legajo 441.
- ³¹ Id.
- ³² Carvallo y Goyeneche, 1795, IX, 275.
- ³³ J. J. Santa Cruz, Noticias pertenecientes al Reino de Chile dadas en 1730 [1791]; en N. Anrique, *Cinco relaciones geográficas e hidrográficas que interesan a Chile*, Santiago de Chile, Imprenta Elzeviriana, 1897, 36.
- ³⁴ I. Wolff, "Algunas consideraciones sobre causas económicas de la emancipación chilena", Anuario de Estudios Americanos, XI, 1954, 169.
- ³⁵ Id. Los problemas acarreados por el estanco del tabaco han sido tratados en S. Villalobos, *Tradicón y reforma en 1810*, Santiago de Chile, Universidad de Chile, 1961, *passim*.
- ³⁶ Representación elevada al cabildo de Concepción por don Luis de la Cruz para abrir un camino de Concepción a Buenos Aires, AN, fondo Gay-Morla [clasificación antigua], vol. 42, pza. 7.
- ³⁷ Wolff, 1954, loc. cit.
- ³⁸ *Vid*, Villalobos, 1961, 100, y carta de Juan Martínez de Rozas de 20 de noviembre de 1809 en CHDICH, XXX, 27. No estamos de acuerdo con la afirmación hecha por Hernán Ramírez en sus *Antecedentes económicos de la independencia de Chile*, de que sobre las actividades económicas chilenas se hacía sentir la influencia omnipotente de los intereses en el virreinato del Perú; Ramírez Necochea, 1959, 81. Ese juicio podría aplicarse a los comienzos del siglo XVIII; pero el examen atentó de los hechos demuestra que a lo largo de esa centuria se había producido un gran cambio, de manera que la dependencia había llegado a ser escasa. Otro asunto son las opiniones de los contemporáneos.

**El Pacífico colonial tardío visto desde el Callao.
Chile, mercados vecinales y factores geoestratégicos en el espacio
marítimo del virreinato del Perú durante el siglo XVIII¹**

Jorge Ortiz Sotelo

Desde principios del siglo XVIII hasta la apertura del Canal de Panamá, el Pacífico sudamericano fue escenario de una serie de confrontaciones orientadas al control de los mercados y del transporte. La lucha por los mercados varió en la medida en que fueron apareciendo nuevos productos en la región, pero en términos generales uno de los principales mercados de consumo fue Lima, cuyo puerto de ingreso es el Callao. Otros puertos que permitían el acceso a mercados importantes fueron Guayaquil, vinculado primero a la exportación del cacao y luego al banano; Paita, vinculado a la actividad ballenera y con un *hinterland* que abarcaba la región Piura-Loja-Cuenca; Pisco, que atendía las necesidades inmediatas de las Islas Chincha, principal punto de explotación del guano, y al abastecimiento de los valles de Ica y del sur de Lima; Arica, como principal puerto del sur peruano y vía de acceso al Alto Perú; Iquique y Antofagasta, asociados a la producción salitrera de Tarapacá y Atacama; y Valparaíso, que con la independencia se convirtió en un importante centro financiero regional y puerto de depósito para los buques que arribaban al Pacífico luego de completar el duro cruce del Cabo de Hornos. El tráfico marítimo en esta región tuvo tres niveles: el de vinculación con el exterior, el de articulación interna entre los principales puertos regionales, y el de cabotaje o conexión entre los puertos principales y los puertos menores. Los dos primeros estuvieron controlados básicamente por los navieros limeños hasta que la emancipación quebró ese casi monopolio a favor de comerciantes extranjeros y de emergentes elites locales. A lo largo del siglo XIX estos tres grupos de comerciantes compitieron entre sí por obtener el control del tráfico regional, involucrando en esa pugna a sus respectivos gobiernos. Como consecuencia de esa competencia, y de la lucha por controlar los mercados regionales, se generaron roces que derivaron en conflictos locales y eventuales intervenciones de potencias extranjeras, todo lo cual repercutió en el desarrollo de la historia regional.

Para comprender lo que sucedió en esta parte del Pacífico, analizaremos la etapa de predominio peruano, vale decir, desde la generalización de la ruta directa con España hasta el proceso de emancipación americano. La preeminencia de Perú en esto era antigua pues durante los tres siglos precedentes el Callao fue el centro marítimo y naval más importante en la costa oeste americana. El virreinato peruano no sólo controlaba las rutas marítimas en el Pacífico sino que además debió proteger ese enorme espacio, desde 1580 con la Armada de

la Mar del Sur y luego que esta desapareciera como consecuencia del terremoto y maremoto de 1746, por la Real Armada española. El Apostadero Naval del Callao, elevado a Departamento Marítimo hacia finales del XVIII, contó con varias unidades, un arsenal, un hospital naval y una Capitanía de Puerto, de la que dependían la Real Academia de Náutica de Lima y las capitanías de puerto subordinadas en Valparaíso, Concepción y Guayaquil*.

Este proceso conllevó la apertura del mercado americano a nuevos comerciantes, principalmente británicos y norteamericanos, y a una marcada competencia entre los puertos de Valparaíso y Callao por controlar el creciente flujo de mercaderías que dichos comerciantes transportaban. Dicha competencia se tradujo en una lucha de aranceles que eventualmente llevó al enfrentamiento entre Chile y la Confederación Peruano-Boliviana (1836-1839). La etapa posterior corresponde a la presencia de dos importantes productos regionales, el guano y el salitre. La explotación del primero brindó un impulso económico importante a la economía peruana, mientras que el interés por controlar el segundo llevó a Chile a enfrentar nuevamente a Perú y Bolivia, en la que se conoce como la Guerra del Pacífico (1879-1883). Tras este conflicto, Chile logró controlar buena parte de las rutas regionales, pero la apertura del Canal de Panamá volvió a colocar a Valparaíso como uno de los más remotos puertos americanos.

* Jorge Ortiz Sotelo, *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao 1746-1824* (México: Bonilla Artigas Editores, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, 2015).

Antecedentes: de la Mar del Sur al Pacífico sudamericano

A lo largo del siglo XVI el Pacífico fue explorado por las principales potencias marítimas. Los portugueses, sustituidos posteriormente por los holandeses, fueron ubicando factorías en la parte oeste de ese enorme océano; mientras que los españoles ocuparon y exploraron las tierras americanas, lanzándose luego, desde Nueva España y el Perú, a acrecentar su imperio con Filipinas y algunas islas de Polinesia y Melanesia. Casi a finales de siglo, los ingleses irrumpieron fugazmente en este escenario, amenazando principalmente las posesiones españolas. En este contexto se formaron dos grandes flujos comerciales, aquel que se orientaba hacia Lisboa y posteriormente hacia Ámsterdam, y el que tenía como destino final Sevilla. Este último, que es el que nos interesa, estaba diseñado para transportar los metales preciosos americanos a la metrópoli y traer los bienes que la población americana pudiera eventualmente requerir. En la parte norte, el circuito comercial se cerraba con el galeón que anualmente se despachaba de Manila hasta Acapulco, desde donde era trasladado a Veracruz para ser embarcado junto con los tesoros novohispanos hacia La Habana. En el puerto cubano se le unía el circuito comercial peruano, que iniciado en el Callao tenía un tramo marítimo hasta Panamá y otro fluvial y terrestre para unir dicha ciudad con Portobelo. De La Habana, ambos circuitos comerciales constituían la Flota de Indias y emprendían juntos el peligroso cruce del Atlántico. Este esquema marcó dos espacios marítimos importantes, el del Caribe y el del Pacífico, el segundo de los cuales se desarrolló en forma prácticamente autónoma hasta el siglo XVIII, cuando se comenzó a utilizar la ruta del Cabo de Hornos para establecer enlace directo con España. Este enorme espacio marítimo tenía un ámbito nuclear que iba de Acapulco a Valparaíso, y se completaba con ámbitos periféricos que en el norte iban hasta Alaska, en el sur hasta el Cabo de Hornos y hacia el oeste hasta Filipinas y Oceanía. El espacio nuclear contiene dos sistemas de corrientes principales, la de Humboldt, que gira en sentido anti horario, pegándose a la costa a la altura del Chile central y alejándose a la altura de Paita; y la de California, que con un sentido de rotación contrario baja desde esa región hacia la boca del Guayas. En la zona intermedia, ambos sistemas se alejan hacia el oeste, generando lo que se conoce como la Corriente Ecuatorial y sus respectivas contracorrientes. Este sistema de corrientes corresponde, en términos generales, al régimen de vientos predominantes y ambos –vientos y corrientes– condicionan la navegación a vela y también la gran riqueza ictiológica de la región. El desarrollo de los principales puertos de la costa oeste sudamericana obedeció al régimen comercial general antes señalado. Vale decir, para que los envíos de metales preciosos llegaran oportunamente a Portobelo debían seguir una ruta que, partiendo del Callao, puerto de Lima, permitiera llevar de Cerro Azul a Arica el azogue huancavelicano, y traer de ese lugar al

Callao la plata de Potosí. En el Callao se debían recibir las remisiones de la Real Hacienda y de los comerciantes locales, todo lo cual era enviado a Panamá, donde la carga era transportada por río y finalmente por tierra hasta Portobelo. Los bienes provenientes de España hacían una ruta inversa hasta el Callao, desde donde se llevaba a cabo un intenso proceso de redistribución, tanto por mar como por tierra, abarcando desde Quito hasta Santiago y Buenos Aires, y eventualmente Acapulco y otros puertos centroamericanos. El desarrollo del Callao como principal centro marítimo del Pacífico generó la presencia de una importante comunidad marítima, formada no sólo por navieros y tripulantes de las naves de guerra y del comercio, sino también por un numeroso conjunto humano vinculado a otras actividades marítimas².

Como ya se mencionó, desde 1580 el Pacífico se hallaba protegido por una fuerza naval del virreinato peruano, conocida como la Armada de la Mar del Sur. Dicha institución naval logró cumplir su misión primaria, protegiendo los envíos anuales de plata hasta Panamá, corriendo con una suerte más variada en sus funciones de defensa. Pero este diseño estratégico local quedó prácticamente inutilizado el 28 de octubre de 1746, cuando un terremoto, seguido de un maremoto, devastó íntegramente el puerto del Callao y con ello a buena parte de lo que quedaba de la Armada de la Mar del Sur. Los únicos elementos navales que sobrevivieron a aquella desventura fueron la fragata de la Real Armada Esperanza³; y una compañía del presidio del Callao, que componía su guarnición⁴.

Sin embargo, el desastre de 1746 no arrebató a los comerciantes limeños el control que ejercían sobre las rutas en el Pacífico sudamericano. Este grupo se había adaptado a las necesidades del tráfico directo con la Península y logrado conjurar la amenaza que representaron los navíos de permiso franceses de los primeros años del siglo XVIII. Asimismo, los comerciantes limeños habían debido adaptarse a la nueva realidad política que significó la creación del Virreinato de Nueva Granada (1739), que incorporó a Panamá y a Guayaquil, puerto este último que era el principal astillero regional y estaba fuertemente vinculado con el Callao y Paita. Un nuevo problema se presentó a los comerciantes limeños en 1776, cuando se creó el virreinato del Río de la Plata y se le otorgaron facilidades comerciales que amenazaban directamente el viejo control que las elites limeñas y sur peruanas habían ejercido sobre el importante mercado del Alto Perú. Apenas dos años después se estableció el régimen de Libre Comercio, que trajo a aguas del Pacífico a navieros peninsulares que, establecidos muchos de ellos en Lima, comenzaron a competir fuertemente por el control de las rutas extra e intrarregionales. Si bien los comerciantes limeños se sintieron amenazados y no dejaron de protestar contra cada una de estas medidas, que iban en contra de sus intereses, buscaron diversas maneras de adecuarse a la situación, logrando mantener su control regional⁵.

Por otro lado, el deterioro de la minería colonial empujó a que varias fortunas peruanas se orientaran hacia la agricultura y el comercio en general. Fue así que comenzaron a surgir latifundios azucareros en la costa y se incentivó el cultivo de trigo en el valle central de Chile para abastecer el mercado peruano, controlando a la vez el precio de este producto y por ese medio a la elite local chilena. También fue la época en que el pequeño buque caletero, que durante dos siglos había satisfecho las necesidades del ciclo minero, resultó poco adecuado para el transporte de trigo o del creciente volumen de mercadería que debía competir con el contrabando francés e inglés introducido por Buenos Aires. En consecuencia, comenzaron a aparecer en el Callao buques cada vez más grandes, capaces de sostener de manera eficaz el tráfico directo con España. La flota mercante basada en el puerto limeño controlaba largamente el tráfico regional, contando en 1789 con veintinueve naves, que contrastaban con las dos naves de menor porte que se registraban en Valparaíso y Guayaquil. Hacia finales del periodo colonial este control era aún mayor, llegando a contarse entre 1808 y 1821 con ochentidós fragatas, setentisiete bergantines cuarentiseis embarcaciones de menor porte⁶.

Otro proceso importante acaecido en el siglo XVIII fue la consolidación de dos mercados locales al norte y al sur del virreinato peruano. El primero abarcaba en la costa a Guayaquil y Paita, y en el interior al eje Cuenca-Loja-Piura. Las relaciones establecidas al interior de este mercado local iban más allá de lo comercial, comprendiendo vinculaciones familiares y culturales que en el siglo siguiente constituyeron un factor importante en las relaciones entre Perú y Ecuador⁷.

En este mercado tuvo creciente importancia la exportación de cacao y maderas preciosas por Guayaquil, iniciada a mediados del siglo XVIII tanto hacia el Perú como hacia México, lo cual permitió reforzar la posición de un grupo de comerciantes locales, pero siempre supeditados al control que ejercían los navieros limeños. El mercado sur peruano tenía a Arica como puerto principal, extendiéndose por el norte hasta Chule, en la costa de Arequipa, y eventualmente al sur hasta Iquique. Los dos primeros puertos constituían el punto de acceso al eje comercial Arequipa-Cusco-Alto Perú, que se mantuvo muy activo a pesar de la creación del virreinato del Río de la Plata. Si bien la plata de Potosí siguió siendo el principal producto de exportación de este mercado en el siglo XVIII, fue lentamente sustituida por la lana de alpaca. Al igual que lo ocurrido en el circuito norperuano, el del sur también creó fuertes vinculaciones familiares y culturales entre lo que habría de ser Perú y Bolivia. En este espacio intervino Chile a finales del siglo XIX, luego de un proceso de expansión que tuvo su origen en la disputa por el control de la riqueza salitrera el extremo sur peruano y del litoral boliviano. Otro importante factor económico de fines del

XVIII fue la actividad ballenera y foquera llevada a cabo por buques británicos y norteamericanos a partir de 1790. Sendos tratados permitieron dicha actividad a más de diez millas de costa, pudiendo los buques de esas nacionalidades arribar a puertos americanos en casos de emergencia. La presencia de estas naves conllevó el aumento del contrabando, no sólo de bienes que eran intercambiados por víveres o repuestos, sino de publicaciones e ideas que propiciaban la libertad de comercio y otras ideas perniciosas para el sistema colonial español⁸.

La presencia de esas naves en un espacio marítimo que había sido tenido como reservado para las naves españolas generó naturales inquietudes en el virrey peruano y en las autoridades navales, llevándolos a establecer un servicio de guardia costera. Tales precauciones resultaron plenamente justificadas, pues pronto comenzaron a aparecer buques británicos y norteamericanos en puertos de la costa oeste, unos pocos con verdaderas emergencias que atender tras la siempre peligrosa travesía por el Cabo de Hornos o luego de varios meses en busca de ballenas. “En la década de 1790-1800, los balleneros usualmente recalaban en los puertos para refugiarse del mal tiempo, hacer reparaciones y reabastecerse -algunas veces con verdadera necesidad y otras para sacar ventaja del tratado que permitía dichas visitas-, mientras que en la década de 1810-20 fue claro que los comerciantes norteamericanos habían establecido contactos mercantiles que iban más allá del ocasional ballenero que canjeaba algunos bienes por plata en Paita, Ilo o Mollendo, por ejemplo.”⁹ De hecho, al menos “Veintiséis buques de Boston visitaron los puertos de Chile y el Perú de 1788 a 1796; doscientos veintiséis, de 1797 a 1809”¹⁰.

Durante el siglo XVIII la geopolítica naval borbónica en el Nuevo Mundo concibió la defensa de esas posesiones estableciendo cuatro apostaderos navales: La Habana, Montevideo, Callao y San Blas. Las fuerzas asignadas al Callao fueron responsables de una amplia zona de mar, que iba desde Nicaragua hasta el sur del cabo de Hornos; y entre 1746 y 1824 consistieron en más de ochenta unidades de todo tipo. Para su adecuado funcionamiento se contaba con un arsenal, maestranza, hospital, capitanías de puerto y escuela de náutica; y todo ello se hallaba al mando del comandante más antiguo presente en la zona, hasta que en 1800 se designó a un brigadier como comandante del departamento marítimo del Callao. La investigación que he venido realizando cubre un periodo algo desatendido por la historiografía iberoamericana, que suele centrarse más en la lucha por la independencia, y a lo largo de la misma he podido identificar una serie de problemas por los que tuvieron que pasar los comandantes del apostadero y de los buques asignados al mismo, así como sus complejas relaciones con las autoridades y poderes locales, y finalmente su actuación durante los diversos conflictos que tuvieron que enfrentar. Estos últimos fueron de tres tipos, los vinculados a las secuelas locales de cuatro conflictos

europesos –Guerra de Sucesión Austriaca (1740-1748), Guerra de los Siete Años (1756-1763), Guerra con Gran Bretaña (1779-1783) y Guerra contra la Francia revolucionaria y napoleónica (1795-1808); los vinculados a la creciente presencia de naves británicas, francesas y estadounidenses en el Pacífico, con el consecuente contrabando de bienes y de ideas liberales; y los referidos a la lucha por el control interno, amenazado primero por la Gran Rebelión Andina desatada por Túpac Amaru II en 1780, y a partir de 1812 por los movimientos independentistas. En este contexto general, entre 1780 y 1783 una escuadra asignada al Callao, al mando del brigadier Antonio María Vacaro, debió ser estacionada en Talcahuano. Aquella experiencia evidenció la clara imbricación de los intereses marítimos de la capitanía general y del virreinato, episodio que merece conocerse mejor¹¹.

Pero las funciones de la Real Armada iban más allá de la defensa propiamente dicha, incluyendo la policía de los puertos y el control de la seguridad en el mar. Ambos temas habían estado en manos de los propios navieros desde el siglo XVI, y el establecimiento de normas como la matrícula de gente de mar, la inspección de las naves antes del zarpe y la obligación de tener pilotos examinados, generó la inmediata reacción de los navieros limeños¹².

Era obvio que el cumplimiento de estas medidas afectaba el costo de las operaciones de transporte, pero estaban concebidas para evitar desastres durante la navegación. El mecanismo institucional que la Real Armada estableció para hacer cumplir estas normas fue la capitanía de puerto, la primera de las cuales, la del Callao, fue creada en 1791. Siete años después se estableció la de Valparaíso y en 1801 se hizo lo propio en Guayaquil y Concepción, quedando todas ellas sujetas a la jurisdicción del Departamento Marítimo del Callao¹³.

Por la misma época, la Real Armada estableció otros dos apostaderos navales. Uno en San Blas de Nayarit, México, orientado a apoyar el último proceso de expansión español hacia la costa del noroeste americano; y el otro en Montevideo, destinado a defender el Atlántico sur. El Callao mantuvo estrechas vinculaciones con ambos establecimientos, especialmente con el de Montevideo, que se habría de convertir en punto casi forzado de recalada en la nueva ruta hacia España. Casi al finalizar el siglo se inició un largo periodo de guerras en Europa, que entre otras cosas precipitó el proceso de emancipación americano. En ese contexto, los comerciantes limeños vieron como su hegemonía en el comercio exterior desaparecía por efecto de la presencia de buques británicos y norteamericanos, mientras que su control de las rutas regionales era igualmente anulado por las propias guerras de independencia.

Notas y referencias

¹ Publicado originalmente bajo el título de “El Pacífico sudamericano punto de encuentros y desencuentros”, en Luis Millones y José Villa Rodríguez, editores, *Perú: el legado de la Historia*, Sevilla, Prom Perú, Universidad de Sevilla, Fundación El Monte, 2001, 207-219. Para la presente edición J. Ortiz ha refundido e incorporado otros textos de su autoría y remozado la composición del ensayo.

² Entre estas podemos mencionar a los cosmógrafos mayores, que impulsaron el desarrollo de las matemáticas en el virreinato peruano, a playeros y lancharos, carpinteros de ribera, calafates, fabricantes de velas, toneleros y vasijeros, etc. Como en otros puntos del imperio español, este conjunto humano generó su propio mecanismo de protección social, creando en 1575 una hermandad que poco después estableció en Lima un hospital para marineros y gente de mar.

³ J. A. Manso de Velasco, “Relación que escribe el conde de Superunda, virrey del Perú, de los principales sucesos de su gobierno, de Real orden de S.M. comunicada por el Excmo. Sr. marqués de la Ensenada, su secretario del Despacho Universal, con fecha 23 de Agosto de 1751, y comprende los años desde 9 de Julio de 1745 hasta fin del mismo mes en el 1756”; en *Memorias de los virreyes que han gobernado el Perú, durante el tiempo del coloniaje español*, Lima, Librería Central de Felipe Baillo, 1859, IV, 267.

⁴ AGN, Comisaría de Guerra y Marina, navíos, caja 3, cuadernos 8 y 9; Ramo Plaza del Callao, caja 2, cuaderno 1, n° 132 y 133.

⁵ C. Mazzeo, *El Comercio Libre en el Perú, las estrategias de un comerciante criollo José Antonio de Lavalle y Cortés 1777-1815*, Lima, Fondo Editorial Pontificia Universidad Católica del Perú, 1994. Jorge Pinto Rodríguez, “Tráfico marítimo y rutas terrestres, los Cinco Gremios Mayores de Madrid y el comercio colonial a fines del siglo XVII”, J. Ortiz Sotelo (editor), *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 199, 259-265.

⁶ A. Flores Galindo, *Aristocracia y plebe. Lima, 1760-1830: Estructura de clases y sociedad colonial*, Lima, Mosca Azul, 1984, 54-59. “Relación de los buques mercantes matriculados en el Callao (1808-1821)”, *Colección Documental de la Independencia del Perú*, Lima, Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1971, VII, 1, 435-42.

⁷ S. Aldana Rivera, *Antiguo Gran Espacio. La unidad económica sur ecuatoriana – nor peruana*, Piura, Cámara de Comercio y Producción, 1992.

⁸ J. Ortiz Sotelo, “El Perú y la Estación Naval Británica, 1808-1839”, tesis doctoral presentada a la U. de Saint Andrews, Escocia, 1996, cap. I. *Perú y Gran*

Bretaña: política y economía (1809-1839), a través de los informes navales británicos, Lima, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2005.

⁹ L. A. Clayton, *Estados Unidos y el Perú. 1800-1995*, Lima, CEPEI, 1998, 39.

¹⁰ F. Denegri Luna, “Los primeros contactos entre el Perú y los Estados Unidos”, *Revista Histórica*, Lima, Academia Peruana de la Historia, 1978, XXXI.

¹¹ Por esa razón lo insertamos como Apéndice.

¹² “Expediente de los diputados del Cuerpo de Navieros”, *Colección Documental de la Independencia*, VII, 1, 323-381.

¹³ J. Ortiz Sotelo, “La Capitanía de Puerto del Callao y la Academia Real de Náutica de Lima, antecedentes y proyección republicana”, *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*, Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y Dirección de Intereses Marítimos, 1993, 179-197.

APÉNDICE¹**La defensa común de la capitanía general de Chile y el virreinato del Perú****Jorge Ortiz Sotelo**

Durante siglo y medio la Armada de la Mar del Sur tuvo a su cargo la protección de los envíos de plata a Panamá, siendo más variada su suerte en cuanto a la defensa del espacio marítimo colonial contra incursiones enemigas o contra los molestos bucaneros que infestaron la zona a fines del XVII. Total y plenamente dependiente del virreinato peruano, y actuando desde California hasta el extremo sur del continente, su larga historia ha sido abordada en su conjunto por Pablo Emilio Pérez-Mallaína y Bibiano Torres Ramírez; y tratada de manera complementaria tanto en la *Historia Marítima del Perú* como en los trabajos de Isidoro Vásquez de Acuña y de Peter Bradley, así como en diversos artículos². Pero sin duda hay mucho más por investigar sobre ella. Al constituirse la Real Armada, hacia 1717, se dispuso que la de la Mar del Sur pasara a formar parte de la misma. Sin embargo, y no obstante el nombramiento de algún distinguido jefe para que comandara dicha fuerza, como fue el caso de Blas de Lezo, diversos intereses locales impidieron que en la práctica dicha fusión se produjera y que la Real Armada asumiera el control pleno de las actividades navales en el Pacífico Sur. La resistencia peruana se prolongó varias décadas, no tanto por la dificultad de incorporar el escaso número de naves de la Armada de la Mar del Sur, o los componentes de su establecimiento terrestre, sino por el complejo entramado de intereses que se había tejido en torno a ella. Este nudo gordiano vino a ser resuelto finalmente por la madre naturaleza el 28 de octubre de 1746, cuando un terremoto, seguido de un maremoto, destruyeron totalmente el puerto del Callao y con ello a buena parte de lo que quedaba de la Armada de la Mar del Sur. Los únicos elementos navales que sobrevivieron a aquella desgracia fueron la fragata de la Real Armada *Esperanza*, que al mando capitán de navío Pedro de Mendinueta se encontraba carenando en Guayaquil³; y una compañía del presidio del Callao, que a las órdenes del teniente de fragata Luis de Herculles constituía su guarnición⁴. La referida fragata, desbaratada en Guayaquil en 1751 para construir el navío *San José el Peruano* fue la primera de una larga lista de naves de la Real Armada asignadas al Pacífico Sur. Las dos primeras fueron los navíos *Castilla* y *Europa*, que al mando del jefe de escuadra Francisco de Orozco estuvieron estacionados en la zona en 1748 y 1749 para “asegurar aquellas costas de invasiones enemigas y limpiar los mares de cosarios, piratas y contrabandistas”⁵. Si bien la primera parte de esa misión se refería a tiempos de guerra, la segunda era una labor que se llevaba a cabo de manera

más o menos permanente. A esto último se añadían otras funciones, como el transporte del situado a plazas como Valdivia, Chiloé y Juan Fernández; el levantamiento de información cartográfica e hidrográfica; así como el transporte de tropa y armamento sea desde España a América, como entre los puertos de este continente. El mando de las fuerzas navales en el Pacífico Sur estuvo a cargo del jefe de escuadra Orozco, y entre 1749 y 1767 lo desempeñó el capitán de navío Juan Bautista Bonet, comandante del *Peruano*. A órdenes de este último se encontraron las fragatas *Hermiona*, que al mando del teniente de navío Juan de Zabaleta estuvo en la zona en 1761; y *Liebre*, del capitán de fragata Jacinto de Aróstegui, que cumplió varias comisiones entre mayo de 1762 y principios de 1764⁶. Tres años después, Bonet se alejó de la zona transportando en el *Peruano* a los jesuitas expulsados tanto del Perú como de Chile, pero la crisis que surgió a principios de 1768 por la presencia británica en las islas Malvinas motivó el envío de las fragatas *Águila* y *Liebre* al Pacífico Sur. En los años siguientes, entre 1770 y 1772, arribaron a la zona los navíos *Septentrión*, *Astuto*, *San Lorenzo* y *Peruano*, así como la fragata *Santa Rosalía* y la urca *Montserrat*. Esta fuerza, al mando del brigadier José de Somaglia, cumplió diversas comisiones, entre ellas cuatro expediciones a Oceanía, en las que se tomó posesión de las islas de Pascua y Tahití. El retorno de esta escuadra se inició en enero de 1772, siendo el *Astuto* la última nave en dejar la zona. Su retorno, al mando del Somaglia, estuvo rodeado de escándalo, pues cerca al cabo San Vicente transbordó una cantidad no determinada de oro y plata a una urca holandesa. Somaglia quedó sometido a un proceso judicial a resultas del cual se le privó de su empleo⁷.

En el Pacífico sur quedó solamente la urca *Montserrat*, que había llegado al Callao en junio de 1772, a la que poco después se unieron los navíos *San Pedro de Alcántara*, *Peruano* y *Santiago la América*. Al mando del brigadier Antonio María Vacaro, esta fuerza había sido enviada a la zona en previsión a una nueva crisis con Gran Bretaña, la que finalmente estalló en 1779. Ante esto, el virrey peruano Manuel de Guirior dispuso que se aprestaran las naves para estacionarse en Talcahuano, una posición adecuada para interceptar a cualquier fuerza británica que arribara al Pacífico.

Luego de preparar todo lo necesario y embarcar armamento y pertrechos para las plazas de Chiloé, Valdivia, Concepción y Juan Fernández, la escuadra zarpó el 12 de enero de 1780. En el *América* se enviaban a Chiloé ocho cañones de bronce de 24 libras, dieciséis de hierro del mismo calibre y otros cinco más de bronce de 20 libras, además de pólvora y balería. En el *San Pedro de Alcántara* se enviaron a Valdivia cinco cañones de 24 libras y el material correspondiente. En el *Peruano* se despacharon a Concepción pólvora y balas, así como doscientos pares de pistolas. En la *Montserrat* se remitieron más piezas de artillería para Juan Fernández, a donde en octubre del año anterior se habían enviado ocho cañones de diversos calibres, con un sargento y un cabo para instruir a las milicias.

Cumplidas sus comisiones particulares, las naves se reunieron en Talcahuano en mayo de 1780.

La escuadra de Vacaro, reforzada con algunos mercantes comisionados como unidades navales o armados en guerra, permaneció estacionada en Talcahuano durante tres años, realizando en ese lapso diversos cruceros entre dicho puerto, Juan Fernández, Valparaíso y Valdivia. Sin embargo, las condiciones en que las naves operaban eran difíciles por el limitado apoyo que podían recibir en su puerto base, y pronto comenzó a sentirse la necesidad de hacerles reparaciones mayores. Esto llevó a que Vacaro despachara no menos de diez cartas al virrey Agustín de Jáuregui (15 y 17 de enero, 19 de febrero, 29 de marzo, 25 de julio y 26 de julio de 1781; y del 12 de junio, 9 y 12 de setiembre y 22 de diciembre del siguiente año) para que su escuadra, o al menos algunos de sus buques, invernara en el Callao. Todas ellas obtuvieron respuesta negativa, indicándole que debía reparar sus naves en Talcahuano, o en el cercano astillero de San Vicente, y que se mantuviera cruzando entre Valdivia, Juan Fernández, Chiloé y otros puntos⁸.

Este tema habría de generar severas críticas por parte de Jáuregui, algunas de las cuales han sido recogidas por historiadores chilenos, entre ellos Barros Arana, quien además señala que⁹: “Esa división naval, sin embargo, no se hallaba en estado de entrar en combate con los marinos de la Gran Bretaña, hombres generalmente experimentados y provistos, además, de todos los elementos y recursos con que la ciencia y la industria habían dotado a sus poderosas naves”.

Además de las dificultades logísticas, la escuadra de Vacaro también se vio afectada por una epidemia que azotó la zona de Talcahuano y Concepción entre 1779 y 1780, y que según han señalado algunos se habría originado en sus naves¹⁰.

En parte debido a ello y a las bajas que sufrió por enfermedad y desertión, la escuadra debió completar sus dotaciones con gente local, a la que Barros Arana describe como “un crecido número de vagos y de gente inquieta y pendenciera, a la cual se pretendía corregir y utilizar bajo el régimen riguroso que se usaba en la marina de guerra”¹¹.

En cuanto a las reparaciones de las naves, los argumentos de Vacaro nos parecen más sólidos que los de Jáuregui, pues mientras que el virrey consideraba que podían llevarse a cabo en Talcahuano o en el inmediato puerto de San Vicente, lo cierto es que entre ambas localidades sólo se contaba con ocho calafates, a comparación del centenar del que se podía disponer en el Callao. Naturalmente, tal situación afectó las condiciones de las naves, siendo plenamente justificable el recelo de Vacaro ante la eventualidad de que tuviesen que entrar en acción¹².

Los problemas de la escuadra habían comenzado durante la travesía hacia Talcahuano, en el curso de la cual el *San Pedro de Alcántara* dañó su timón y

rindió su palo mayor. Si bien se hicieron reparaciones de emergencia, Vacaro consideró necesario que fuese al Callao para que se le reemplazara el mástil, pero el virrey Guirior le contestó que tan pronto llegara la madera que había mandado cortar en Guayaquil se la remitiría a Talcahuano. La situación del *San Pedro de Alcántara* se tornó más complicada el 4 de julio de 1780, cuando un rayo terminó de inutilizar su palo mayor¹³.

Imposibilitado de navegar en esas condiciones, este navío tuvo que permanecer en Talcahuano cuando a fines de octubre Vacaro zarpó con el resto de la escuadra hacia Valparaíso para recibir la tropa, el situado y los víveres destinados a Valdivia¹⁴. El estado del *San Pedro de Alcántara* debía ser realmente crítico, pues en las instrucciones que Vacaro le dejó a su comandante, capitán de navío Manuel Fernández de Bedoya, le indica que, en caso de presentarse naves enemigas, debía pegarse a tierra lo más posible y conducir una vigorosa defensa, desembarcando parte de su artillería de la banda de tierra; y en caso de no poder sostener, debía prender fuego a su nave y dedicarse a defender la costa para rechazar cualquier intento de desembarco enemigo¹⁵.

Tras cumplir con su comisión en Valdivia la escuadra retornó al fondeadero de Talcahuano, con la novedad de haber rendido el mastelero del *Peruano*.

Mientras se esperaban las perchas de repuesto prometidas por el virrey Guirior, en los primeros meses de 1781 se organizó una expedición al interior que encontró en la zona de Callaqui pinos y madera apta para arboladura y uso diverso en los buques. Al tener conocimiento de esto, en mayo de 1781 Vacaro comisionó al teniente de fragata Timoteo Pérez, del *América*, para que procediera a abrir caminos y llevar a cabo el corte de dicha maderas, pero en el curso de esa comisión encontró dificultades con los pehuenches. El comandante de fronteras, Ambrosio O'Higgins, logró apaciguarlos, pero la crudeza del invierno austral motivó que los trabajos se suspendieran a mediados de junio¹⁶. Estos se reiniciaron al llegar la primavera, y hacia finales de año se habían podido cortar algunas piezas que fueron trasladadas a Talcahuano bajo la protección de las tropas de O'Higgins, al mando del capitán de dragones Vicente Carvallo Goyeneche¹⁷.

La escasez de mano de obra local para los trabajos de mantenimiento de los buques había llevado a Vacaro, ya en enero de 1781, a pedir al virrey que la escuadra, o al menos algunos buques, retornara al Callao para pasar el invierno. Como luego reportaría, ante la crítica situación del *San Pedro de Alcántara*, que además había tocado fondo en Chiloé en el curso de una comisión a Valdivia¹⁸, en junta del 17 de marzo de ese año se acordó despacharlo al Callao "...por faltarle el mayor y tener quebrantados su timón y casco. No podía hacerse otra cosa, y si en ese estado hubiera estado otro buque también habría tenido que optarse por despacharlo"¹⁹.

En cumplimiento al acuerdo señalado, a fines de abril zarparon de Talcahuano el *San Pedro de Alcántara* y el *América*, que lo acompañó hasta los 32° de latitud antes de retornar a Talcahuano²⁰. A su arribo al Callao, se tuvo que descubrir la quilla el *San Pedro de Alcántara* y hacerle varios trabajos más que demandaron echarlo en tierra. Pese al disgusto que el arribo de esta nave le causó, el virrey Jáuregui tuvo que disponer lo necesario para que se le hicieran los trabajos que requería, pudiendo reintegrarse a la escuadra a fines de mayo de 1782²¹.

Mientras tanto, en Talcahuano los buques habían tenido que enfrentar los rigores del clima, experimentando el 9 de junio de 1781 una fuerte borrasca que hizo garrear a varios de ellos e impidió que la *Montserrat* arribara a Valparaíso con la guarnición que había relevado en Juan Fernández a principios de ese mismo mes²². Esta urca había perdido cuatro anclas con sus cables en el fondeadero de Más a Tierra, y la referida borrasca le destrozó el velamen envergado, rindió el mastelero de velacho y le causó varias otras averías en el casco y la arboladura, arribando a Talcahuano el 22 de junio en busca de auxilio²³.

La situación de la escuadra se tornó más complicada el 6 de julio cuando, en una nueva tempestad, un rayo cayó en el fondeadero con el resultado de “estropear cinco hombres en la urca *Montserrat*, hacer trozos el mastelero de juanete mayor del navío *América* y lo mismo en igual sitio y pieza al nombrado *Aquiles* (armado en guerra al inicio del conflicto), poniendo a toda la escuadra y vecindario de este pequeño pueblo en gran consternación”²⁴. La posibilidad de que dichos accidentes se repitieran en el mes de agosto, que es el de mayor rigor invernal en la zona, llevó a Vacaro a depositar la pólvora de todos los buques en dos naves auxiliares, asegurando una de ellos en un pequeño fondeadero ubicado en la isla Quiriquina, y al otro algo más próximo de la escuadra, aunque a una distancia prudente²⁵.

A fines de enero de 1782 Vacaro volvió a zarpar, recalando en Más a Tierra para tratar de recuperar las anclas perdidas por la *Montserrat* en ese fondeadero, y embarcando en Valparaíso la jarcia que se había mandado fabricar²⁶. Durante el resto de ese año los buques permanecieron en Talcahuano, y en noviembre se despachó al Callao al *Aquiles* para ser devuelto a su dueño por considerarse que ya no eran necesarios sus servicios²⁷. Para entonces la capacidad operacional de la escuadra había alcanzado niveles críticos, tal como expresó Vacaro en su correspondencia de enero de 1783²⁸. Poco después, a fines de febrero, la fragata *Santa Paula* se incorporó a la escuadra, pero su estado no era mejor que el del resto de los buques²⁹, siendo el *San Pedro de Alcántara* el que mayores problemas presentaba. Su trinquete había quedado inútil, debiendo utilizarse uno de los pinos cortados en Callaqui para sustituirlo³⁰.

Ante el lamentable estado de los buques y la falta de noticias de enemigos, a finales de febrero de 1783 Vacaro determinó no salir a recorrer las costas³¹. El

mes anterior el virrey Jauregui había dispuesto que el comandante de la escuadra “convocase una junta de comandantes y maestros mayores para que en ella se resolviese lo más conveniente al servicio”³². Tal disposición arribó a Talcahuano a mediados de marzo y la junta se realizó el 14 de abril, acordándose en ella pasar al Callao para carenar a la *América* y a la *Montserrat*, y habilitar las otras naves³³.

Finalmente, tras cargar parte de la madera que había sido cortada en las cercanías de Talcahuano, la escuadra zarpó de ese puerto con destino al Callao, arribando una parte de la misma a fines de junio y el resto a mediados del siguiente mes³⁴. En Talcahuano quedó el capitán de fragata Isidoro García del Postigo, con la comisión de remesar madera y custodiar los pertrechos de la escuadra³⁵, y un bergantín auxiliar, cuyo palo mayor se hallaba podrido y estaba siendo reemplazado. Concluidos estos trabajos, el referido bergantín arribó al Callao a finales de julio³⁶.

Al haber cesado las hostilidades en enero de 1783, los buques iniciaron sus preparativos para el tornaviaje a España, debiendo hacerlo lo más pronto posible con todo el personal de marina existente en el Callao³⁷. Sin embargo, había multitud de problemas por resolver pues además de reparar las naves se debían completar las diezmadas dotaciones, compuestas en una significativa proporción por indígenas peruanos, sobre cuyas cualidades Vacaro no escatimó elogios³⁸. Pero la reciente rebelión de Túpac Amaru II hacía poco recomendable contar con ese tipo de tripulantes en un viaje prolongado como era el del Callao a Cádiz, motivando que sólo en abril de 1784 pudieran zarpar el *Peruano* y el *San Pedro de Alcántara*, conduciendo setenta y ocho indígenas, entre hombres y mujeres, procesados por su vinculación en dicha rebelión, entre ellos dos hijos de Túpac Amaru y algunos de sus parientes. Un mes más tarde hizo lo propio la *Santa Paula*, con más de un millón de pesos de registro, mientras que el *Santiago la América* era sometido a extensas reparaciones que habrían de retenerlo en el Callao dos años más. Tras una accidentada travesía, tanto el *Peruano* como la *Santa Paula* lograron arribar a Cádiz a fines de febrero de 1785. Menos suerte tuvo el *San Pedro de Alcántara*, que por embarcar mucha agua tuvo que arribar a Concepción y retornar al Callao en setiembre de 1784. Efectuadas las reparaciones del caso, el navío volvió a salir a fines de diciembre, esta vez al mando del brigadier Manuel de Eguía. Una epidemia de viruela desatada a bordo lo obligó a recalar en Talcahuano nuevamente durante algunas semanas antes de enfrentar el cabo de Hornos. Los daños que sufrió al doblarlo obligaron a Eguía a arribar a Río de Janeiro a mediados de junio, desde donde volvió a salir para el tramo final de su viaje. Lamentablemente, la noche del 2 de febrero de 1786 encalló en Peniche, al norte de Lisboa, falleciendo buena parte de su dotación y pasaje. Este naufragio y el rescate subsiguiente han merecido algunos trabajos históricos y arqueológicos, y un pequeño museo de sitio en homenaje al

llamado “navío del último inca” se levanta en dicha localidad portuguesa gracias al empuje y entusiasmo de los esposos Blot³⁹.

Mientras tanto, en el Pacífico Sur la *Montserrat* cumplía diversas comisiones para apoyar los esfuerzos militares que se llevaban a cabo para controlar los últimos rezagos de la Gran Rebelión Andina, siendo finalmente vendida por ser muy oneroso alistarla para su retorno. El *Santiago la América* sólo pudo zarpar de regreso a España en abril de 1786, llevando a bordo a todo el personal de marina⁴⁰.

En el Pacífico Sur sólo quedaron el capitán de fragata García del Postigo, los alferoces de fragata Antonio Casulo y Rafael Jurado, el contador José Miguel de Muros y los pilotos Juan de Hervé y José de Moraleda. El primero finalmente pasó al Callao a principios de 1788, luego de entregar a los oficiales de la Real Hacienda los bienes navales que tenía bajo custodia, y en marzo del siguiente año pasó a Cádiz en la fragata *Aguiles*⁴¹. Los tres siguientes permanecieron en Lima por razones de salud y eventualmente retornaron a España, mientras que Hervé falleció en 1789. Por su parte, Moraleda se hallaba empeñado en trabajos hidrográficos en la zona de Chiloé⁴².

La decisión de colocar a la escuadra del brigadier Vacaro en el sur del continente fue estratégicamente correcta, pues era la mejor posición para neutralizar cualquier amenaza enemiga antes de que pudiera reponerse de la siempre dura travesía por el cabo de Hornos. Sin embargo, resultó insostenible en el tiempo, dada el limitado apoyo que podían recibir sus naves para mantener un nivel adecuado de operatividad.

Toda nave de guerra, tanto en esa época como en la actualidad, requiere de un permanente trabajo de mantenimiento y reparación. Las de esa época eran constantes consumidoras de madera para sustituir las partes que se iban deteriorando con el paso del tiempo o por los accidentes, además de requerir periódicos calafateos de sus juntas para mantenerlas estancas, lo que a su vez demandaba estopa y brea. Igualmente, era necesario cambios regulares en el velamen y en la jarcia, pues sus elementos se podían dañar tanto por su propio trabajo como por las inclemencias del clima.

Pese a la madera que se encontró en la zona de Callaqui, y a contar con una regular provisión de jarcia en la zona de Valparaíso, el principal problema logístico que la escuadra enfrentó fue que el área de Talcahuano simplemente no tenía un número adecuado de personal de maestranza.

A todo ello se sumó un inadecuado manejo del problema estratégico por el virrey Jáuregui. Puesto en el dilema de autorizar el repliegue de parte de la fuerza al Callao para mantener un nivel de alistamiento adecuado o mantenerla en la zona aceptando que dicho nivel se fuera deteriorando, optó por lo segundo

sin cobrar conciencia que ello disminuía de manera sensible la ventaja de la posición de esa fuerza. Los argumentos técnicos de Vacaro simplemente fueron tomados con punible ligereza. El resultado de ello fue el lamentable estado en que quedaron las naves, cuyo alistamiento para el retorno a España demandó ingentes sumas de dinero y varios años de trabajo.

Un factor adicional fue el referido a las dotaciones de la escuadra, disminuidas inicialmente durante su larga travesía desde España y luego por la inevitable desertión que se produjo tanto en el Callao como en otros puertos donde recalaron las naves que la constituían. Ello llevó a que se echara mano tanto de tripulantes de naves mercantes, como de la población local, tanto mestiza como indígena, en momentos en que la zona aún se hallaba convulsionada por la Gran Rebelión Andina.

En resumen, fue un gran esfuerzo de medios humanos y materiales que se prolongó demasiado en el tiempo, llevando a que se fuera tornando crecientemente ineficaz.

Notas y referencias

¹ Aparecido originalmente como “La escuadra del brigadier Antonio María Vacaro en aguas chilenas (1780-1783)”, *Boletín de la Academia de Historia Naval y Militar de Chile*, 15, 2011, 85-96. Se publica con las modificaciones necesarias para concordar la versión original con el formato y modalidad de citas empleadas en este libro y con variantes introducidas por el autor.

² Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno y Bibiano Torres Ramírez, *La Armada de la Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1987. Guillermo Lohmann Villena, “Siglos XVII y XVIII”, Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1974, en *Historia Marítima del Perú*, IV. Isidoro Vásquez de Acuña y García del Postigo, *Historia Naval del Reino de Chile (1520-1826)*, Santiago de Chile, 2004, versión digital. Peter T. Bradley, *Spain and the Defence of Peru 1579-1700*, Raleigh, NC: lulu.com, 2009.

³ Manso de Velasco, 1751, 267.

⁴ Id., 286, AGN, Comisaría de Guerra y Marina, navíos, caja 3, cuadernos 8 y 9; Ramo Plaza del Callao, caja 2, cuaderno 1, n° 132 y 133.

⁵ AGS_Marina, legajo 400-1, doc. 185, Marqués de la Ensenada a Orozco, instrucciones, Aranjuez, 16/8/1747.

⁶ AGS-Marina, legajo 405, doc. 291, Páez a Arriaga, Concepción 30/4/1761; legajo 407, doc. 271, Aróstegui a Arriaga, Cádiz 5/7/1764; doc. 272, resumen del estado en que salió del Callao; doc. 273, Rodríguez a Arriaga, Lima 13/2/1764. AAB, Listas de Cádiz CA-8118, expediente 128, libro 11, acaecimientos de la navegación.

⁷ AAB, Cuerpo General, legajo 620/1172.

⁸ Manuel de Guirior, “Relación que hace el Excmo. Sr. D., Manuel de Guirior, virrey que fue de estos reinos del Perú y Chile, a su sucesor el Excmo., Sr. D. Agustín de Jáuregui, desde el 17 de julio de 1776 hasta el 20 del mismo de 1780”, en S. Lorente, editor, *Relaciones de los virreyes y audiencias que han gobernado el Perú*, publicadas de O.S., Madrid, República Peruana, 1872, III, 108-109.

⁹ AGS-Marina, legajo 422, docs. 453-457, Vacaro a Castejón. AAB, Expediciones a Indias, legajo 1, doc. 21, Vacaro a Valdés, Lima 16/2/1784.

¹⁰ Barros Arana, 1886, VI, 392-393.

¹¹ A. Steele, *Flowers for the king. The expedition of Ruiz and Pavon and the Flora of Peru*, Durham, North Carolina, Duke University Press, 1964, 123.

¹² Barros Arana, 1886, VI, 393

- ¹³ AAB, Expediciones a Indias, legajo 1, doc. 21; legajo 3, doc. 8
- ¹⁴ AGS-Marina, legajo 422, docs. 440-442, noticias de la escuadra del sur al 17/2/1781; doc. 465, Vacaro a Castejón, Talcahuano 28/10/1780.
- ¹⁵ AGS-Marina, legajo 422, doc. 470, Vacaro a Castejón, Valparaíso 2/11/1780.
- ¹⁶ AGS-Marina, legajo 422, doc. 466, Vacaro a Bedoya, Talcahuano 2/10/1780, instrucciones.
- ¹⁷ AGS-Marina, legajo 422, doc. 531, Vacaro a Castejón, Talcahuano 25/5/1781; doc. 532, Vacaro a Castejón, Talcahuano 25/6/1781.
- ¹⁸ AGS-Marina, legajo 422, docs. 538 y 539, Vacaro a Castejón, Talcahuano 23/12/1781. Sobre la participación de Carvallo véase M. L. Amunátegui, “Historiadores de Chile, don Vicente Carvallo i Goyeneche”, *Revista Chilena*, II, 1875, 269-270.
- ¹⁹ AAB, Expediciones a Indias, leg. 3, carp. 4, 5/12/1784 a 22/7/1785, resumen hecho en San Lorenzo 8/10/1785.
- ²⁰ AAB, Expediciones a Indias, leg. 1, doc. 21. 20.- AGS-Marina, legajo 422, doc. 474, Vacaro a Castejón, Talcahuano 25/5/1781.
- ²¹ AGS-Marina, legajo 424, doc. 476, Vacaro a Castejón, Talcahuano 23/12/1781; doc. 67, El Prado, real orden 28/1/1783. Agustín de Jáuregui, “Relación que hace el Excmo. Sr. D. Agustín de Jáuregui, virrey que fue de estos reinos del Perú y Chile, a su sucesor Excmo. Sr. D. Teodoro de Croix, desde 20 de julio de 1780 hasta 3 de abril de 1784”, en S. Lorente, editor, *Relaciones de virreyes y audiencias que han gobernado el Perú*, Madrid, República Peruana, 1872, III, 196.
- ²² AGS-Marina, legajo 422, doc. 489, Vacaro a Castejón, Talcahuano, 25/6/1781.
- ²³ AGS-Marina, legajo 422, doc. 490, Vacaro a Castejón, Talcahuano, 25/6/1781
- ²⁴ Id.
- ²⁵ AGS-Marina, legajo 422, doc. 483, Vacaro a Castejón, Talcahuano 26/7/1871
- ²⁶ Id.
- ²⁷ AGS-Marina, legajo 421, doc. 653, Vacaro a Castejón, Talcahuano 24/1/1782.
- ²⁸ AGS-Marina, legajo 424, doc. 87, Vacaro a Castejón, Talcahuano 24/4/1783; doc. 93, Vacaro a Castejón, Talcahuano 20/5/1783.
- ²⁹ AGS-Marina, legajo 424, doc. 63, Vacaro a Castejón, Talcahuano 24/1/1783.
- ³⁰ AGS-Marina, legajo 424, doc. 80, Vacaro a Castejón, Talcahuano 21/3/1783
- ³¹ AGS-Marina, legajo 424, doc. 78, Vacaro a Castejón, Talcahuano 21/3/1783.

- ³² AGS-Marina, legajo 424, doc. 81, Vacaro a Castejón, Talcahuano 21/3/1783.
- ³³ AAB, Expediciones a Indias, legajo 1, doc. 21
- ³⁴ AGS-Marina, legajo 424, doc. 82, Vacaro a Castejón, Talcahuano 21/3/1783; docs. 83-86, Vacaro a Castejón, Talcahuano 24/4/1780.
- ³⁵ AGS-Marina, legajo 424, docs. 89-91, Vacaro a Castejón, Concepción 11 y 20/5/1783; docs. 105 y 106, Córdoba a Castejón, Callao 4/7/1783; doc. 103, Vacaro a Castejón, Talcahuano 29/6/1783; doc. 108, Vacaro a Castejón, Callao 19/6/1783. AAB, Expediciones a Indias, legajo 2, doc. 8, Bedoya a Córdoba, Callao 18/6/1784.
- ³⁶ AAB, Expediciones a Indias, legajo 1, doc. 10
- ³⁷ AGS-Marina, legajo 424, doc. 113, Vacaro a Castejón, Lima 5/8/1783.
- ³⁸ A. García-Junco del Pino, "El regreso de la escuadra de los bajeles del Mar del Sur", *Revista de Historia Naval*, 42, 1993.
- ³⁹ AAB, Expediciones a Indias, legajo 1, doc. 21. Guirior, 1780, 112-113.
- ⁴⁰ J. Y. Blot y M. Pinheiro Blot, "O interface" história-arqueologia: O caso do "San Pedro de Alcantara" 1786, *Academia de Marinha*, 1992.
- ⁴¹ AAB, legajo 4, carp. 6, 15/4/1786.
- ⁴² AGI, Lima 685, n° 19, Croix a Valdés, Lima 31/3/1789. AN, CG, vol. 370, pza. 16 y vol. 376, pza. 16, ambos sobre enajenación de los útiles de la Armada en Talcahuano. Durante su larga estancia en Concepción, García del Postigo contrajo matrimonio con Manuela Bulnes, procreando varios hijos, entre ellos a Carlos García del Postigo, quien sirvió con distinción en las armadas del Perú y de Chile. Hugo O'Donell y Duque de Estrada, *El viaje a Chiloé de José de Moraleda (1787-1790)*, Madrid, Editorial Naval, 1990, 77.

Cambio de épocas

Si el Perú no había pasado inadvertido a la mirada interesada de las naciones europeas mejor posicionadas geopolítica y económicamente en el siglo de su descubrimiento (XVI), no dejaría de estarlo tampoco en el de su independencia. Relajado el cebo impuesto por el imperio hispano a la relación mercantil del virreinato con el mundo, los principales poderes imperiales de la época comenzaron prestamente a penetrar el nuevo escenario que se abría en el Pacífico sur, incluyendo el chileno. Francia e Inglaterra, ya predominantes en el concierto de la Europa occidental, y rivales recíprocos en la competencia internacional por los mercados y las naciones de ultramar, comenzarán a enfatizar su presencia, seguidas o, incluso, anticipadas en algunos aspectos por los Estados Unidos. En medio de este nuevo acercamiento al cosmopolitismo, Chile y Perú harán su entrada a un tortuoso periodo de fundación republicana. Un asunto vital que esperamos abordar en el siguiente volumen.

En el intertanto, el ingeniero Claudio Ruff se hace cargo de brindarnos un panorama bien aquilatado. D.O.

Una visión de los nuevos tiempos

Claudio Ruff Escobar

La sombra de las potencias. Recordemos, prima facie, algunos aspectos históricos orientativos. Entendiendo que el primer hito señero de la apertura planetaria es el descubrimiento de América por Cristóbal Colón en 1492, el segundo se relaciona directamente al ingente interés que despertó en las potencias europeas el océano Pacífico; el cual pasó a ser parte de este proceso de incorporación, sin embargo, sólo después del término de la guerra de los siete años en 1763. Con excepción de hispanos y lusitanos, el Mar del Sur no fue para los europeos de los siglos XVI y XVII, un espacio “familiar”, al modo del Atlántico. En buena medida se le preceptuaba un “Lago Español”, aunque contemplado con creciente apetito¹. Había razones antiguas. Desde un primer momento, la España conquistadora dispuso de un polo metalífero, constituido por la plata y el oro descubierto en el llamado “Borde del Pacífico”, específicamente en México y Potosí (1545), sectores que en materia de riquezas, no tenían rival. Para poner en perspectiva las cosas: mientras la Europa de mediados del siglo XVI producía 1.000 kilogramos de oro y África otros 2.000, México y Perú aportaban por sí mismos 5.400 kilogramos, es decir, 5,4 y 2,7 veces más, respectivamente². La fundación por Colbert de la Compañía de las Indias Orientales (1664) incentivó la atracción por los territorios exóticos y distantes. La penetración de China, desde fines del 1600, va acompañada por una paciente introducción francesa en el Mar del Sur. Surgen planes de fomento del comercio mutuo y hasta de implantación de colonias en esas costas. La creación de la Compañía del Mar del Sur (1698) y una incursión preliminar, terminada en 1701, dice mucho al respecto. A partir de 1703 los comerciantes de Saint Malo –*les malouins*– sacan partido del relajamiento producido por la guerra de Sucesión Española y a través del Cabo de Hornos practican un creciente comercio intérlope, que termina por hacer de Talcahuano una auténtico apostadero naval extraoficial para los traficantes franceses. Los puertos del Perú meridional, al mismo tiempo, se volvieron vitales en esta aventura. Hasta 1715 se mantuvo al alza esta actividad de contrabando, que comienza a verse desafiada por el atiborramiento de los mercados, la baja de utilidades y el efecto de las medidas punitivas llevadas adelante por los virreyes contra los contrabandistas. De cualquier forma, en Talcahuano podían contarse, acumulativamente, a principios del XVII, como establece André Lespagnol, más de dos mil desertiones de tripulantes franceses y el despuntar de un asentamiento semi-sedentario en Chile. En Perú, el resultado era la presencia estable de una reducida pero respetada comunidad de franceses, incluidos algunos comerciantes.

Después de la paz provisoria en Europa (1763), la duradera rivalidad, las relaciones competitivas y las contiendas bélicas entre Francia y Gran Bretaña –ganadas por esta última– en torno a nuevos espacios de influencia geopolítica y comercial, pasó a circunscribirse a ultramar. La intromisión de estas dos potencias navales de la época en el gran Pacífico, no sólo convulsionó a sus propias naciones. Igual sucedió en las civilizaciones insulares y continentales, ahora visitadas con mayor frecuencia y regularidad por galos y británicos, cuyo fin era reconocer más detenidamente las míticas tierras australes.

No obstante, las actuaciones filibusteras en mares hispanos fueron tradicionales entre los siglos XVI y XVIII, tanto de piratas y corsarios franceses (Wall, Le Clerc, Sore, Blondel, Cote) como ingleses (Drake, Raleigh, Cavendish, Dampier, Anson), enfocados en una primera etapa en la captura de navíos cargados con cueros, azúcar, sedas, algodones y otras mercancías, para después pasar al asalto de poblados y a la extorsión. Finalmente, como esto representaba un mediocre negocio, la riada de la plata y el oro reactivó, por una parte, el viejo oficio; y por otra, desató una fuerte competencia entre franceses e ingleses, con predominio de los últimos, dentro de esta nueva zona de interés, colocada al otro extremo del mundo, disputa que se inscribe en un arco de tiempo que va de 1763 hasta el inicio de la primera guerra mundial (1914).

Pascale Riviale ha formulado una hábil síntesis sobre la penetración francesa en Perú antes de la independencia:

“Por cierto, Concepción ocupaba una posición de excepcional envergadura en la estrategia comercial de los negociantes franceses, pero estos últimos habían transpuesto en menor medida un modelo similar en algunos puertos intermedios peruanos tales como Arica, Ilo o Pisco. En espera de la llegada de los comerciantes de Lima o bien del Alto Perú, los franceses habían construido tiendas y viviendas precarias... Un número importante de súbditos franceses que habían decidido establecerse allí sirvieron de intermediarios entre negociantes franceses y peruanos”. Una idea de la importancia del tráfico interlope, comenta Riviale, la otorga André Lespagnol. “Este autor ha registrado un mínimo de 137 navíos franceses armados con destino a los mares del sur entre 1698 y 1725. Empero, este flujo marítimo iba a tender a reducirse considerablemente a partir de 1715 por el hecho de la presencia excesiva de navíos franceses, y como consecuencia de una saturación de los mercados locales. Además, una política más represiva del virrey terminó convenciendo a los inversores de la inutilidad de continuar en estas empresas de contrabando. Aunque

las autoridades coloniales ordenaron enseguida la expulsión de los comerciantes franceses aún instalados en el Perú, parecería sin embargo que un número considerable de marinos y de artesanos franceses obtuvo la autorización de permanecer en él seguramente porque sus capacidades profesionales y sus conocimientos debieron ser juzgados útiles para la actividad económica local. Después, en el transcurso del siglo XVIII, otras llegadas más puntuales mantuvieron esta presencia francesa –que volvió a ser muy marginal–. Una serie de investigaciones efectuadas durante el año 1776 culminó con la identificación de 163 extranjeros. Si bien se contaba entre ellos a una mayoría de portugueses y de italianos, había no menos de 31 franceses... Un observador informaba que en Lima los restaurantes y expendios de bebidas estaban en ese entonces exclusivamente en manos de italianos y de franceses. Los otros súbditos franceses eran artesanos y comerciantes. Por último, es interesante que otras fuentes hayan notado la presencia de franceses involucrados en actividades mineras en Huancavelica así como la de tres médicos ejerciendo en diferentes puntos de la provincia”.

Citado de: Pascale Riviale, “Los franceses en el Perú en el siglo XIX: retrato de una emigración discreta”, *Bulletin de l’Institut français d’études andines*, 2007, 36, 1, pág. 112.

Entrado el siglo XIX, Inglaterra bregaba con ventaja. Apoyada en una antigua evolución multiseular y con la autoconfianza ganada en las, para ella, victoriosas guerras napoleónicas, pretendía instaurar su propia Pax Británica más allá de las costas del viejo continente. Con la potente dotación numérica de su flota, competencia de sus marinos, mejoría de las condiciones técnicas de navegación y el pleno apogeo de la navegación moderna a vela, Gran Bretaña ejerce entonces su poderío marítimo sobre buena parte del planeta alcanzando los lugares más alejados de ultramar³. Dicha hegemonía se incrementa a partir de 1815 tras su temprana adopción de la navegación a vapor, despreciada en general por sus rivales continentales, entre ellos los franceses.

Esta interacción global entre británicos y franceses en el Pacífico toma mayor impulso a partir de 1767, apenas el capitán Samuel Willis descubre el archipiélago de Tahití, emulado al paraíso terrenal, dando inicio a un periodo que terminará en 1840, cruzado por acciones de tipo presencial, mercantil, exploratorio, aventurero y religioso. Así, el Pacífico insular se distingue por las misiones recurrentes de dos potencias que, adscribiéndose a dos credos cristianos, tienden a instalarse de una forma muy atomizada, salvo Australia y Nueva

Zelanda, estableciendo comercios de distinto tipo con los pobladores locales y dando nacimiento a los primeros mestizajes, consecuencia de un encuentro más profundo entre diferentes civilizaciones.

En el caso específico de la Sudamérica española continental, el interés de los franceses experimenta un renacer, sintiéndose por primera vez con fuerza no bien se hicieron evidentes las posibilidades comerciales y las riquezas que este continente representaba. Esto ocurre en un escenario en que las corrientes liberales y de independencia de la vieja madre patria española se dejan sentir con ímpetu en toda la región. Francia reinicia la navegación por la ruta del Cabo de Hornos a partir de 1815, estableciendo mayores contactos con los diferentes países ribereños y con sus conciudadanos, asentados en la región por razones diversas (más adelante se analizan). Llega con claros propósitos de salvaguardar sus intereses, estableciendo contacto estrecho con los nuevos gobernantes y la implantación de estaciones navales en las emergentes áreas de su atracción.

Francia y sus particulares intereses en la cuenca ribereña del Pacífico. Después de la Revolución, y como consecuencia de las guerras imperiales, la marina francesa quedó prácticamente devastada, sufriendo la destrucción material de la misma flota y, efecto colateral, la dispersión de sus tripulaciones. Otro tanto ocurre con el ejército. Así, un número no despreciable de oficiales emigrarían (Beauchef, Viel, Renard, entre otros)⁴ para incorporarse a los bandos que luchaban por la libertad y la independencia de las nuevas repúblicas sudamericanas. La tradición francesa, y en particular la del siglo anterior, más allá de navegar los mares con fines estratégicos apreciaba las empresas de exploración con el propósito de concretar descubrimientos inéditos, animadas por una verdadera “curiosidad científica”⁵. Allí destacaron nombres como Surville, Bougainville, Baudin, etc. Esta actitud previsor y inquisitiva será un potente factor en la reconstrucción de su marina de guerra a partir de 1815⁶, dedicando ingentes esfuerzos a recobrar la flota y el entrenamiento de las nuevas tripulaciones. La recuperación total de la marina francesa se alcanzaría recién en 1840 respecto de su tradicional rival, la flota británica.

Es a partir de 1819, pero con más fuerza en 1820, que la flota francesa retoma la navegación de amplitud global. Ella es el joven instrumento nacional destinado a difundir la presencia gala en el nuevo orden mundial, dando cara a las apetencias de las otras potencias europeas, contexto en el que, más adelante, se pasa a una etapa superior: la colonización y división del mundo. Claramente, no se trató en todos los casos de una colonización pura y simple, sino de asegurar los intereses comerciales y políticos necesarios a la empresa de ejercer influencia en los nacientes gobiernos locales. Por otro lado, la proliferación de la caza de ballenas en las aguas del Pacífico, consecuencia de la depredación centenaria sufrida por las recorridas aguas del Atlántico, será durante la primera mitad del

siglo XIX causal de múltiples problemas diplomáticos, lo que hacía necesario la presencia de buques de guerra para dirimir y contener los conflictos emergentes. De esta forma, las acciones emprendidas por el estado francés, pasaron por el envío de misiones de exploración hacia todo el mundo y la creación de estaciones navales.

Las expediciones marcaron su hegemonía durante la primera mitad del siglo 1800. Ligadas a objetivos de tipo político y comercial, una de sus tareas consistía en recoger información sobre diferentes puntos del hemisferio, particularmente China y América del Sur, y establecer contactos oficiales, de tipo público y diplomático⁷. De acuerdo a las circunstancias, debían acudir, además, en apoyo de los buques de pesca en problemas, especialmente los balleneros que proliferaban en aquellas latitudes. Ya no se trataba en absoluto sólo de “viajes de descubrimientos”, sino más bien de proyectos comerciales y de protección de los intereses franceses en las periferias estratégicas. Mostrar el pabellón francés y marcar presencia, de acuerdo a los lugares y las circunstancias, era parte de una actitud dual. Según la coyuntura, esta conducta podía ser tranquilizadora o amenazante. También se buscaba ejecutar investigación científica. Existía, como hemos dicho, una antigua tradición entre las tripulaciones, las cuales, en el contexto de sus viajes, realizaban colateralmente investigaciones científicas, que comenzarían a proliferar con el renacer de la escuadra francesa, fuera por iniciativa propia de los oficiales a bordo o por instrucciones de las academias⁸.

Estaciones navales francesas. A partir de 1815, emprendido ya el restablecimiento de su marina de guerra, Francia dejó rápidamente en evidencia el notable papel que iba desempeñar en el concierto internacional. El ámbito de sus intervenciones correspondió progresivamente a todo el planeta. Algunos de estos entremetimientos obedecieron a la aspiración de asegurar el mantenimiento de ciertos equilibrios políticos alcanzados, lo que en algunos casos, p. e. la participación francesa en la restauración española (1823), fueron transitorios; pero en otros dieron lugar a un giro francamente más colonial, v.gr., la toma de Argel (1830). La marina francesa tenía por misión la protección de los intereses franceses, el reconocimiento planetario desde la perspectiva comercial y política y, de manera subsidiaria, el acopio de información sobre materias hidrográficas y físicas.

El nuevo criterio del almirantazgo francés puede colegirse de la misión encomendada al capitán de *La Venus*, Abel Aubert Du Petit Thouars y tripulación, dirigida a volver a recorrer determinados espacios del globo hace bastante tiempo abandonados por los navíos galos. Al respecto, las instrucciones comunicadas al capitán eran elocuentes:

“Recogerá usted con cuidado datos sobre la situación del comercio en general, lugares donde es posible aprovisionarse de víveres, agua, leña, [...] en fin sobre

todo lo que podría ser útil conocer en los casos en que se enviasen en crucero barcos de guerra por lo parajes que usted recorra”⁹.

Subsidiariamente, como era previsible, no debía perder de vista que las recolecciones de información, incluso obtenidas al azar, podían enriquecer la ciencia y “estimular el celo de los oficiales que se sientan inducidos por sus inclinaciones y gusto a investigaciones de este género”¹⁰.

Esta irrupción de la marina francesa en el orden internacional insistía en responder a la política de incremento de la presencia mundial de Inglaterra, su clásico rival¹¹. Las recurrentes expediciones alrededor del orbe encaminadas a evaluar el potencial económico y militar de las regiones excéntricas, iba a terminar con el establecimiento de estaciones navales en los denominados “puntos calientes” del planeta. Francia, por consiguiente, desarrolló en el 1800, cuando necesario, la “diplomacia de las cañoneras”, basada en el bloqueo por la marina de guerra de las *costas indóciles*, i.e., de aquellos países en que no se respetaran los intereses exteriores del estado francés y de sus conciudadanos establecidos en el comercio local. De esta forma, el imperio galo comenzó a instalar estaciones navales, a la usanza inglesa, lo que implicaba la permanencia de una o más unidades de la armada francesa en lugares precisados de vigilancia, o propicios para dar protección a los nacionales afincados en territorios más o menos agitados¹². La creación de dichas estaciones tenía doble propósito. Por una parte, asegurar la participación activa de Francia en los mercados abiertos entre 1810 y 1825 en las convulsionadas *repúblicas nuevas*, y por otra, evitar que la propaganda libertaria penetrara en sus colonias americanas de Guadalupe, Martinica y Trinidad.

En el caso específico de la costa occidental sudamericana en el período inmediatamente posterior a la independencia, las relaciones comerciales de los estados locales, de acuerdo a su mayor relevancia, se entablaron con Gran Bretaña y Estados Unidos de América, y secundariamente con Francia. En las dos décadas posteriores a la emancipación, las posturas económicas de las nacientes repúblicas fueron diversas. Chile se caracterizó por mantener una regla más liberal y de apertura comercial, aprovechando la ventajosa situación geoeconómica del puerto de Valparaíso, según veremos más adelante. Perú, en cambio, defendió a ultranza una política proteccionista, para converger a un sistema liberal recién a fines de la década del cuarenta. Esta situación aguijoneó a París en orden a apelar intermitentemente a demostraciones de fuerza naval, para “promover” el respeto a los derechos de propiedad de los comerciantes franceses establecidos, especialmente en el Perú¹³. En general, el comercio francés, pionero en América del Sur, no calzaba con la tipología de los grandes depósitos y *entrepeneurs* británicos. Más bien se trataba de un comercio minorista de mercaderes dispersos en diferentes ciudades, quienes, de todas formas favorecían

la penetración de la civilización franca en el nuevo continente. Destacaban por presentar hermosas tiendas y ofertar esencialmente bienes de lujo, quincallería, tiendas de moda, sastres o peluquerías. Operaban principalmente a través de la consignación –el comerciante hacía su pedido al fabricante europeo, quien consignaba los productos a un corresponsal local establecido, quien los vendía por medio de letras de cambio- y del denominado comercio de “pacotilla”, del cual formaban parte capitanes y tripulantes de los navíos mercantes¹⁴. La necesidad de cautelar de cerca estos factores y ejes de intercambio llevó al establecimiento de una estación naval francesa en el Pacífico, a semejanza de la instituida en Brasil (1816-17). No existe precisión acerca de la fecha exacta de su fundación, pero los documentos oficiales consignan desde 1821 la “División de América del Sur”¹⁵. El título de “Estación Naval del Océano Pacífico” aparece en 1823¹⁶, puesta bajo las órdenes del barón de Roussin, primero, y a fines de ese mismo año, del contralmirante De Rosamel. La estación naval, posicionada frente a Valparaíso y Callao, estaba compuesta por cinco buques de guerra que actuaban como fuerza permanente de carácter disuasivo o de influyente *espacio político flotante*¹⁷.

Gran Bretaña, interés global, el Pacífico sur y la economía política peruana. Francia, como en otros lugares, llegó detrás de Inglaterra, incluso después de la Unión Americana, naciones articuladas doctrinariamente en torno a los principios individualistas de la naciente economía clásica¹⁸ y el *free trade*. En este terreno, la ideología económica francesa todavía no tenía gran cosa que decir. Las estrategias seguidas por las estaciones navales respectivas difirieron. Gran Bretaña concentró sus esfuerzos en la promoción de los grandes consignatarios en Lima y dio un cerrado apoyo a los representantes nativos del liberalismo económico, entre los que se contaba el ya influyente general Andrés de Santa Cruz, aptos para neutralizar o incluso derrocar las elites peruanas renuentes al comercio abierto. De esta forma, una vez instalados en el poder los anglófilos, funcionarían cual verdaderos apoderados del imperio británico. Esta clara política inglesa, originada a mediados del decenio del 20, habría de continuarse hasta el 30 en plena confederación peruano-boliviana.

La política británica empalidece, no obstante, comparada con la desplegada por Estados Unidos, constituido en socio estratégico del Perú en la inmediata pos-independencia, merced al despliegue de agentes tácticos cuya misión evidente era intervenir en el programa limeño de intercambio internacional, entre otras actividades; lanzando para esto campañas indisimuladas en favor del libre comercio a lo largo del decenio de los 20, digitadas por el encargado de negocios Samuel Larned¹⁹. Sin embargo, el hecho mismo que la oferta norteamericana fuera entrevista como agresivamente competitiva y no meramente complementaria dentro del disputado mercado peruano, provocó la estampida. Pronto los más acreditados partidarios del proteccionismo de la elite limeña demostraron su

hostilidad a los agiotistas yanquis e intentaron contener y hasta erradicar su presencia, defendiendo la prohibición total de las importaciones estadounidenses y, alternativamente, la creación de un sistema de comercio cerrado e integrado con Chile²⁰.

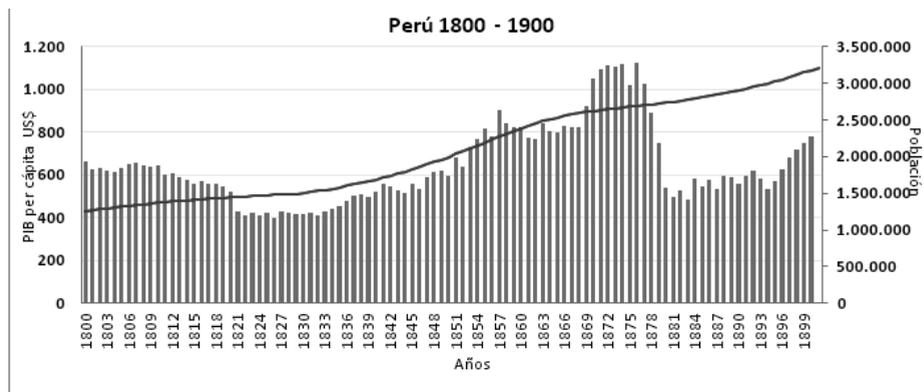
Francia, la tercera potencia externa con incidencia en el comercio de la costa occidental sudamericana, desplegaba una política muy particular y distinta respecto a sus competidores, optando por el abastecimiento de los mercados detallistas, especialmente el de los artículos suntuarios. Los franceses no fueron tan propensos a conseguir aliados, fomentar el comercio libre ni promover legislaciones que favorecieran sus asuntos arancelarios. Incentivaron el despliegue intermitente de sus fuerzas náuticas desperdigadas a través de las diferentes estaciones regionales implementadas por el gobierno parisino. Buscaban, así fuera de manera coercitiva mediante el poderío militar, hacer sentir y defender el respeto al derecho de propiedad de los ciudadanos franceses establecidos en la región.

Es importante destacar que San Martín y Simón Bolívar al tiempo que profundizan la independencia del Perú promueven como **sistema económico el Liberalismo**, cuya fuente inspiradora era el modelo norteamericano, influenciado por las nuevas corrientes europeas, y de manera robusta, por la escuela Británica. Ambos desembarcaron en Perú con la idea de imponer el libre comercio en los años 1821 y 1824, con la convicción de que esto provocaría cambios en las inclinaciones de las cautelosas elites limeñas, que dicho sea de paso, eran absolutamente contrarias a ello, llegando incluso a movilizarse contra la independencia misma. Esta situación tuvo una fuerte incidencia en las postrimeras derrotas de San Martín durante los años de 1821 y 1823.

Impresiona el maltrecho estado del organismo productivo peruano en los prolegómenos de la república. Esa condición se trasluce palmariamente en los cuadros subsiguientes, a través del ostensible decrecimiento del producto interno bruto (PIB) del país en la segunda década del XIX, cuya recuperación sólo comienza a insinuarse a partir de la tercera, en conexión a la exportación de *commodities*. Ante panorama tan inclemente, se hace indesmentible el aire de crisis y retraso manifestado por la economía global del Perú en los años de conformación de las relaciones comerciales pos-hispánicas con Chile, el cual no anduvo mejor en sus cifras durante su primera década republicana. Lo que no fue óbice para un cada vez más activo intercambio con Perú, no bien fueron perdiendo impulso las acciones de guerra, por lo menos en el radio de los enclaves costeros.



Fuente de datos: Bruno Seminario, Cuentas nacionales del Perú 1700-2010. Cuadro de elaboración propia.



Fuente de datos: Bruno Seminario, Cuentas nacionales del Perú 1700-2010. Cuadro de elaboración propia.

Cabe señalar que la economía fiscal peruana de la época en comento estaba eminentemente supeditada a los ingresos percibidos de las rentas aduaneras, generadas por tributos, tasas, derechos, etc. de diverso origen.

Albores de la economía republicana y ventajas del comercio. Es indisputable que Chile y Perú, tan enlazados por el pasado colonial, debían confrontar un inédito e impetuoso actor ideológico. El liberalismo económico que intentaba promoverse

desde fuera y dentro de las recientes repúblicas, implicaba, entre otras cosas, una baja en las tasas arancelarias, con el consiguiente beneficio para los productos importados, en desmedro de los bienes generados localmente, sin duda a un costo mayor y de un nivel técnico, fruto de una industrialización precaria, todavía muy primaria. Ello favorecía las exportaciones fomentadas de manera directa por las casas comerciales extranjeras (norteamericanas, inglesas y francesas). Firmas que en general constituían vehículos jurídicos y directos con el poder local; estrategia propia de potencias rivales, empeñadas en asegurarse, sino el control, al menos la ocupación de posiciones de primacía al interior de economías proveedoras de materias primas mineras y agrícolas, destinadas a satisfacer la demanda incansable de su contraparte tipológica, las economías fabriles de Europa occidental, en pleno auge.

Esto se desarrollaba en un marco estatal e ideológico muy proclive al centralismo. Las élites de Lima y del norte peruano eran fuertemente partidarias del proteccionismo y presionaron a la clase política y a los gobiernos de los años veinte buscando mayor resguardo fiscal y fomento de los intereses comerciales propios, en momentos que aumentaba la penetración del capital y el comercio extranjero, inglés en particular, y Valparaíso comenzaba a despegar como *entrepuerto* marítimo gracias a las medidas liberalizadoras del gobierno chileno. Con todo, la inestabilidad política crónica que se origina en el Perú a través de bandos con posturas opuestas respecto al manejo económico, harán secuencialmente que el puerto del Callao pierda la supremacía que tenía en la costa del Pacífico y esta se desplace al de Valparaíso. Los británicos usarán este reducto como centro de distribución y acopio de mercancías, que tienen por destino a Bolivia y el norte de la Argentina. Igual situación ocurrirá con las mercancías de tipo suntuario provenientes de Francia.

De esta forma, los británicos se lograron establecer muy bien en el puerto sureño, instalándose con sus viviendas en sectores bien determinados, p.e., el “Cerro Alegre”, en donde el predominio social se advierte en el hecho de que raramente un varón chileno podía radicarse ahí; solo las chilenas que se casaran con ingleses o norteamericanos lo podían hacer. Las diferencias sociales, culturales y lingüísticas serían razones suficientes para generar una supremacía aristocrática; ella desembocaría en que los representantes de los capitales británicos se casarían con las hijas del capital minero chileno.

Así, la hegemonía del puerto de Valparaíso en los primeros decenios posteriores a la independencia de España, se vio favorecida por el hecho que los conflictos internos y las sucesivas guerras civiles se sucedieran en los países de la región, entre los que se cuentan Bolivia, Perú, Ecuador y la Gran Colombia. La primacía del puerto chileno como emporio del Pacífico ya era evidente en el año 1818, dado que las relaciones comerciales de Arica, Cobija y alto Perú

con la economía mundial, pasaban por ahí²¹. Es destacable que en el año 1825 hubiera en Valparaíso más de 10 firmas británicas, que, vista la importancia que detentaba el comercio con la región, solicitaban a su gobierno la necesaria protección armada para resguardar sus intereses. Esto llevaría a la instalación de las estaciones navales del Pacífico, entre otras²².

La posición geográfica y comercial que había alcanzado Valparaíso, lo transformarían, naturalmente, en un centro estratégico para las proyecciones ultramarinas de las potencias, en especial en el caso de las comunicaciones entre Gran Bretaña con el continente asiático, por el oeste, y con el Pacífico sur oriental.

La propia navegación directa entre Perú y Chile era un interés real de los empresarios extranjeros. No es casual que en 1829 se estableciera la compañía de navegación a vapores del norteamericano William Wheelwright con sede en Valparaíso.

Chile, no obstante, se incorporó dentro del proyecto imperial británico como un mercado dependiente y país factoría en el terreno del comercio internacional. Esta situación dependiente condicionó sus relaciones con el resto de los países de la región. Ello fue objeto de preocupación en los países colindantes; y un factor coadyuvante más para el surgimiento de la Confederación Perú-boliviana, que emergió con el propósito de generar un estado de unidad nacional más robusto, junto con un sistema aduanero y comercial que favoreciera las importaciones directas a Bolivia y a Perú. Un anhelo que venía de antes. De esta forma, no es extraño que una de las mayores medidas adoptadas por el gobierno del mariscal Andrés de Santa Cruz, en 1833, previo a fundar la Confederación, fuera declarar franco el puerto de Cobija (Lamar), permitiendo el libre acceso y salida de navíos. Los barcos quedaban exentos de cualquier tipo de inspección fiscal, promoviendo así el ingreso de mercancías por este puerto boliviano con el propósito de eximir al tráfico comercial de pasar por los puertos chilenos²³. En esta línea, las acciones emprendidas ese mismo año, tendientes a liberar al comercio marítimo del pago de derechos como bodegaje, anclaje, tonelaje, embarque, reembarque y depósitos, complementadas cuatro años más tarde por otras dirigidas a llevar a gravamen cero la importación de algodones, incrementaron las tensiones con Chile. Estas empeoraron cuando la federación peruano-boliviana inició políticas encaminadas a fortalecer el puerto de Callao, financiando la construcción de nuevos depósitos y promoviendo concesiones a países extranjeros, especialmente a Gran Bretaña, con el propósito de re-direccionar la hegemonía comercial en el Pacífico de la época. De allí al conflicto había solo un paso. Pero eso es ya parte de otra historia.

La situación pos-colonial inmediata del virreinato ha sido perspicazmente entrevista por el intelectual peruano Alejandro Deusta en este esclarecedor pasaje:

“La condición de centro virreinal otorgó al Perú republicano un carácter defensivo que sus vecinos cobraron en territorio y poder. Basta echar una mirada a la cartografía de los dos períodos para comprobar gráficamente esta afirmación (Bákula). La condición virreinal de centro de poder ayuda a entender la magnitud del descalabro político que implicó para el Perú la pérdida del status pre-republicano. Ésta se agravó en proporción al impacto del cambio de régimen, que fue mucho más violento que el que ocurrió en un Estado cuya naturaleza colonial fue flexible pero también inestable (Bolivia) y que el que remeció a Chile, cuyo vínculo pre-republicano tuvo una menor intensidad metropolitana, reflejada en menores beneficios económicos pero en mayor autonomía política y en la generación de ambiciones propias de un Estado que nacía insatisfecho. El contraste del origen fracturado de los tres Estados con la forma relativamente continuista con que emerge Brasil a la vida independiente (Laffer) ilustra el punto. En la perspectiva comparativa, la etapa caudillesca que acompañó el advenimiento de la República refleja en el Perú un grado de desorganización mucho más corrosiva para la unidad estatal que la de sus vecinos. En ese escenario de decapitación de la autoridad imperial no fue extraño que los diferentes liderazgos, en ausencia de una sociedad articulada, intentaran personalizar, en el caudillo, al liberalismo y al conservadurismo, la recuperación de status externo o la simple gravitación interna a través del ejercicio de la racionalidad militar propia de las confrontaciones napoleónicas. Las pugnas bolivianas de la época fueron también más intensas que las chilenas tanto porque su origen estatal se derivó de un muy especial e interesado patrocinio externo (Bolívar), como porque su condición pre-republicana estuvo ligada a una pertenencia indefinida que osciló, hasta el final, entre los virreinos del Perú y del Río de la Plata. El alto grado de regionalismo interno y de filiaciones determinadas por diferentes actores externos (Perú, Argentina, Brasil, Chile) condicionó conflictivamente la conducta externa del nuevo Estado en un patrón de aproximaciones vecinales intermitentes. Quizás ese condicionante, dramáticamente incrementado por la pérdida de la calidad marítima en la guerra del Pacífico, ayuda a explicar con anterioridad a ese acontecimiento, lo arraigado de la oscilación de la conducta boliviana entre Perú y Chile. [...] La emergencia chilena a la condición de Estado republicano fue menos costosa que la pérdida de status virreinal, en tanto su condición administrativa tuvo una menor jerarquía política. Las pugnas internas que ocurrieron fueron menores

que las que complicaron los orígenes de Perú y Bolivia, mientras que la cohesión de poder fue mayor (la ofensiva independentista argentino-chilena cuajó mejor la causa anti imperial), al tiempo que las expectativas de poder externo se organizaron con menos restricciones internas y mayor conciencia de lo que se podía ganar o perder frente a Perú y Bolivia. La causa del Estado-nación que patrocinó Portales encontró menos obstáculos que sortear y más cohesión en el esfuerzo de los actores internos”.

Tomado de Alejandro C. Deusta. “Perú, Bolivia y Chile: por una nueva relación trilateral”, *Revista de ciencia política*, (Santiago) 2004, vol. 24, 2, pág. 217 y ss.

Notas y referencias

¹ C. Laux, *Le Pacifique aux XVIIIe et XIX siècles une confrontation franco-britannique. Enjeu colonial et rivalité géopolitique (1763-1914)*, Bordeaux, Karthala, 2011, 137-143.

² J. P. Faivre, *L'Expansion française dans le pacifique de 1800 à 1842*, Paris, Nouvelles Editions Latines, 1953, 35-36.

³ M. F. Berneron-Couvenhes et al., *Les révolutions technologiques des XIX^e et XX^e siècles et la puissance sur mer, dans la puissance maritime*, Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne (PUPS), Collection Histoire maritime, 2004.

⁴ Muchos oficiales franceses participaron en el ejército libertador, entre los que se cuentan: Alberto Bacler d'Albe, Jorge Beauchef, Miguel y Luciano Brayer, Alejo y Eustaquio Bruix, Pedro Raulet, Carlos Renard y Benjamín Viel. Entre los oficiales británicos, podemos citar a Guillermo Miller, Francisco Burdett O'Connor, Carlos Bownes, Carlos Jagrae y Juan Young.

⁵ P. Riviale, *Los viajeros franceses en busca del Perú antiguo (1821-1914)*, Lima, Instituto Francés de Estudios Andinos/Pontificia Universidad Católica del Perú, 2000.

⁶ Gran proyecto que surge como una iniciativa del ministro de Marina, el Barón Portal, durante el reinado de Luis XVIII (Rey de Francia y Navarra, periodo 1814-1824).

⁷ Riviale, 2000

⁸ La expedición organizada en 1816 por Louis de Freycinet constituirá un hito pues renovará esta tradición científica de la marina, orientada a “la investigación de la figura del globo en el hemisferio sur y la de los elementos del magnetismo terrestre”, sin contar otras incursiones relativas a la historia natural. La circunnavegación de Freycinet y sus oficiales, y el éxito logrado en sus investigaciones, fue seguida por un gran número de periplos científicos, los cuales se repetirán hasta 1840, llevando a una nueva etapa la tarea hegemónica de las estaciones navales.

⁹ A. Du Petit-Thouars, *Voyage autour du monde sur la frégate “La Vénus”, pendant les années 1836-39 publié par ordre du roi, sous les auspices du ministre...* Paris, Guide, 1840-64, I, 1840-1843, XVII.

¹⁰ Id. I, XIX-XX

¹¹ P. Masson, *Histoire de la marine*, Paris/Limoges, Ch. Lavauzelle. 1981, 2 v; II, 50.

¹² G. Cabanella, *Diccionario Militar, Aeronáutico, Naval y Terrestre*, Buenos Aires, Bibliográfica Omeba, 1962, II, 603-604.

¹³ W. M. Mathew, "The Imperialism of free trade: Peru, 1820-70," *Econ. Hist. Rev.*, 2nd ser., XXI, 1968, 30-31.

¹⁴ J. Meyer, *Francia y América. Del Siglo XVI al siglo XX*, Madrid, Mapfre, 1992, 202-03.

¹⁵ Archivos Nacionales, Paris. BB4 420.

¹⁶ Archivos Nacionales, Paris. BB4 447.

¹⁷ Las estaciones navales francesas cumplieron un rol no menor frente a las muchas turbulencias políticas sucedidas en las nacientes repúblicas. En Perú, p. e., le concedieron asilo político a varias personalidades, indistintamente de su posición ideológica o tendencia, a pesar de los reclamos de los gobiernos de turno. El listado de exiliados peruanos en la estación es holgado, destacando entre ellos José de la Riva-Agüero y Sánchez Boquete, Domingo Valle Riestra, Ramón Castilla, Juan García del Postigo, Ignacio Mariátegui y los generales Torrico y San Román entre otros.

¹⁸ En la economía decimonónica, los países de mayor influencia regional –Gran Bretaña y Estados Unidos– promovían el libre intercambio como modelo ideal de todas aquellas naciones con las cuales mantenían relaciones comerciales. Se inspiraban, sin duda, en la potente corriente doctrinaria desencadenada por *La riqueza de las naciones* (1794), de A. Smith en torno al rol secundario del estado, la primacía de los mercados desregulados y a los sortilegios de la Invisible Mano; pero también, en los albores de la economía clásica, en el principio de las ventajas comparativas de David Ricardo.

¹⁹ P. Gootemberg, *Caudillos y comerciantes: la formación económica del estado peruano, 1820-1860*, Cuzco, Centro de Estudios Regionales Andinos Bartolomé de las Casas, 1997.

²⁰ Id.

²¹ T. Bland, *Descripción económica y política de Chile en el año 1818*, Santiago de Chile, Establecimientos Gráficos de Balcells & Co, 1926, 93-97.

²² R. A. Humphreys, *British consular reports on the trade and politics of Latin America, 1824-1826*, London, Camden Society, 1940, 93-94.

²³ R. Sotomayor Valdés, *Estudio histórico de Bolivia bajo la administración del general don José María de Acha*, Santiago de Chile, Imprenta Andrés Bello, 1874.

