

## INTERCAMBIOS MERCANTILES EN EL PACIFICO SUR: EL COMERCIO DE EXPORTACION DE PERU Y CADIZ. 1700 - 1820

*Cristina Mazzeo\**

El comercio en general ha sido y es una de las actividades económicas más importantes. Durante el siglo XVIII permitió la gran expansión de las grandes potencias e incluso la captación de nuevos mercados fue la causa que enfrentó a Inglaterra con Francia y España en guerras continentales que jalaron todo el siglo. Dominar el mar era condición *sine qua non* para obtener la supremacía comercial.

El siglo XVIII fue como hemos dicho de expansión, coincide con la llegada de los borbones al trono español quienes se preocuparon por crear un sistema más viable que les reportara mayores beneficios. Dentro de estas reformas que abarcaron todos los ámbitos, no solo el económico, tenemos la apertura mercantil de 1778 que tenía por finalidad ampliar el mercado comercial, abriendo más cantidad de puertos tanto en España como en América, desarrollar la mayor explotación de los recursos de la tierra y

---

\* Pontificia Universidad Católica del Perú.

promover una administración más eficiente cuyo objetivo fue obtener mayor rentabilidad de las posesiones americanas.

Si bien existen diferentes posturas entre los historiadores de este período en cuanto a qué tanto beneficiaron o no dichas reformas, lo cierto es que desde el punto de vista fiscal esta mejoró y hubo una mejor recaudación; también se explotaron mayor cantidad de productos según los virreinos y sin ninguna duda el comercio creció.

Esta tesis está en la actualidad cuestionada especialmente en lo que se refiere a Nueva España, nuevos estudios han demostrado que el supuesto crecimiento operado durante la época borbónica no fue tal sino que el crecimiento venía de antes y prácticamente se estancó a partir de 1796.<sup>1</sup>

En el caso del Perú, los trabajos relacionados con el comercio desde el XVIII como el de García Baquero, Carmen Parrón Salas, el de John Fisher, Carlos Deustua y mis propias investigaciones, muestran que por lo menos el comercio durante 1784-1796 fue más constante.

Antonio García Baquero ha trabajado tanto el aspecto jurídico-administrativo del tráfico mercantil como las mercancías, los caudales y los hombres tanto desde Cádiz hacia el Atlántico como desde el Atlántico hacia Cádiz durante el período 1717-1778, Fisher por su parte ha trabajado series mayores. En un primer momento trabajó el período 1778-1796, y en otro trabajo posterior agregó las cifras del comercio entre 1796-1820. Este autor ha registrado en forma sistemática la salida de productos y el registro de los barcos de todos los puertos españoles hacia América, y viceversa la salida de productos, y caudales de todos los puertos americanos habilitados hacia los puertos de España.<sup>2</sup>

Según sus estimaciones el aumento del comercio exterior a partir de 1778 fue del 400% sin embargo, para el caso de Nueva España su trabajo es cuestionado por José María Delgado debido a que sus cifras de expansión mercantil toman como base el año 1778 que fue un año de guerra internacional y por lo tanto de bajo comercio.

El presente trabajo tiene por finalidad comparar las exportaciones producidas antes de las reformas borbónicas y las que se realizaron después. Un primer período comprendido entre 1767 y 1776 cuya información fue tomada

de los trabajos de Parrón Salas y luego las exportaciones hacia Cádiz desde 1783 hasta 1796.

Pero antes de continuar es necesario realizar algunas observaciones.

- 1) En primer lugar la Aduana de Lima fue creada en 1773. Tenemos registros de barcos en ese año y en 1775 y luego aparecen barcos con destino a Cádiz, a partir de 1783, dos barcos.
- 2) En segundo lugar si bien con el comercio libre se habilitaron nuevos puertos, Cádiz siguió siendo el principal puerto de entrada de las mercaderías y caudales peruanos. Dicho puerto absorbía el 84,2% de las mercaderías americanas,<sup>3</sup> la aparición de otros puertos es muy baja sólo aparece en dos o tres oportunidades el puerto de Santander.
- 3) La fuente fundamental para este trabajo han sido los libros de Aduana de Callao,<sup>4</sup> en los cuales se registraban todas las embarcaciones que salían como las que llegaban que contienen una serie de facturas en las que se establece el producto, el comerciante, el precio y el destinatario como así también si pagaban o no impuestos. Recordemos que con el reglamento del libre comercio varios productos quedaron exentos del pago de alcabala, como por ejemplo el cobre, la cascarilla, el cacao, el estaño, los cuales salieron desde dicho puerto hacia Cádiz, por lo tanto se trata del comercio legal, el registrado y llevado a cabo por particulares. La diferencia sustancial con el trabajo tanto de Fisher, Parrón y G. Baquero es que ellos al trabajar desde España, el Callao está encuadrado dentro de la denominación Pacífico Sur, que incluye Paita, Guayaquil, Callao, Arica y Valparaíso, mientras que en mi caso, he podido separar y establecer producto por producto, la salida desde el Callao.
- 4) Lamentablemente no son series completas, existen algunos vacíos de información, no tengo datos de exportaciones para el año 1792; sin embargo, en el Mercurio Peruano aparecen seis barcos que salen con destino a Cádiz. Hay también falta de información entre 1800 y 1809 y luego de 1817 época en que se producen las guerras con Inglaterra y con Francia y luego la guerra de Independencia. Más tarde en el año 1823 y 1825 aparece

una relación en la que salen unos 20 barcos los cuales en conjunto llevaron pesos fuerte y marcos de plata en cantidad suficientemente menor como para no considerarlo relevante. Pudieron haber ocurrido dos cosas, por un lado que la documentación se perdió, y por otro, lado que los registros no fueron tan rigurosos, es decir hubo mayor evasión dado que la mercadería llegaba en los barcos neutrales. No podemos ver los libros de alcabala dado que dichos productos no pagaban el impuesto. He registrado la salida de 100 barcos desde el puerto del Callao, entre 1783 y 1817, cada uno llevaba mercadería consignada en facturas en las cuales se establecía el precio el volumen el comprador y el producto que salía desde el Callao.

El trabajo consta de dos partes, en una primera parte voy a tomar un período de 10 años antes de las reformas, 1767/1776 que se transforman en 9 porque falta la información de 1771 y otra después del comercio libre 1787/1796 que también equivalen a 9 años porque me falta 1792. ¿Cuál es la razón de esta selección? Fundamentalmente porque ambas no están sesgadas por ninguna coyuntura de guerra, por lo tanto estamos hablando de dos fracciones de tiempo en que hubo paz internacional, y en segundo lugar, porque de ambas tengo información continuada. La serie 1 como denomino a la primera etapa fue realizada con los datos aportados por Parrón cuyas fuentes son españolas. La segunda serie, número 2 está hecha con los documentos de aduana como expliqué anteriormente.

En la segunda parte voy a mostrar a ustedes las exportaciones totales hasta 1817, última fecha que aparece Cádiz en los libros de la aduana, de los mismos productos para evidenciar las bajas y las altas y cómo las guerras afectaron notoriamente el comercio Atlántico. Y por último mostrar el volumen de comercialización de los principales comerciantes peruanos durante la época del libre comercio. Por el momento tengo el registro de las exportaciones únicamente, y en la actualidad, estoy pasando a una base de datos todos los comerciantes con sus respectivos envíos ya

sean en plata, oro o mercaderías, parte de cuyo trabajo podré mostrar a ustedes en esta oportunidad.

## **El comercio de exportación antes de las Reformas Borbónicas**

Durante el período 1701–1713 el comercio estuvo enmarcado dentro de la alianza bélica española–francesa cuya característica fundamental es tratar de sacar el mejor provecho posible, especialmente por los comerciantes franceses. Por reales privilegios los franceses habían fundado la Compañía del Pacífico y durante 1705, unos diecisiete navíos salieron de las costas de Francia hacia el Mar del Sur eludiendo toda vigilancia y con el objeto de comerciar en dichas costas. El comercio se realizaba desde Saint Maló, uno de los primeros puertos de Francia tanto por el número de barcos como por la riqueza de sus armadores, los cuales tenían estrechos lazos con los comerciantes de Marsella y también con Cádiz.<sup>5</sup>

Las compañías de comercio creadas en la época tenían carácter monopólico, así surgieron las Compañías de Guinea y la del Mar del Sur que tenían como fin, el ingreso de esclavos y la segunda del comercio de mercaderías, tanto en las colonias francesas como en las españolas. La firma del pacto de familia entre Carlos V y el rey de Francia favorecieron las relaciones comerciales entre ambas potencias.<sup>6</sup>

Entre 1710 y 1716 fueron setenta y cinco los barcos franceses que incursionaron en las costas del Pacífico en forma ilegal. El conflicto derivó en una serie de quejas que el Consulado de Lima elevó a la Corona. Sin embargo, todas las medidas para dar fin al comercio ilícito francés en las costas del Perú y Chile fueron ineficaces por lo cual el Virrey decidió, en lugar de impedir el comercio, permitirlo previo pago de derechos, aún en contra de la posición del Consulado. Pero debido a la presión del Consejo de Indias, Luis XIV se vio en la necesidad de revocar las franquicias y prohibir el tráfico. No obstante, siguieron saliendo embarcaciones hacia América. A partir de 1716, con la llegada al Perú del príncipe de Santo-Buono, se emprendió una cruzada seria para reducir el abuso del comercio ilícito.<sup>7</sup>

Los franceses incursionaron en los puertos de Arica e Ilo, con el objeto de abastecer la zona del Alto Perú, Arequipa y Cuzco, también lo hicieron en Pisco que estaba a escasa distancia de Lima y era menos vigilado que El Callao. A aquel puerto se dirigían mercaderes provenientes de Ica, Huancavelica, Huamanga y Andahuailas. En ocasiones pagaban los derechos correspondientes y comerciaban con El Callao.<sup>8</sup>

Los franceses no sólo incursionaron en el comercio de cabotaje e intrarregional sino también transpacífico al seguir la ruta del Galeón de Manila para comerciar con la China, realizando una suerte de comercio triangular. Los comerciantes galos llegaban al Perú con manufacturas europeas que trocaban por plata, de allí se dirigían a la China para cambiar parte del metal por productos orientales que volvían a vender en el Perú dada su demanda. En ocasiones para realizar estos negocios se asociaron con mercaderes peruanos.<sup>9</sup>

Los retornos de los barcos franceses llevaban fundamentalmente metálico que transportaban en embarcaciones pequeñas que oscilaban entre 200 y 399. Durante el período comprendido entre 1701 y 1725 los franceses llevaron 54 602.791 pesos fuertes un promedio de 264.111 pesos fuertes por año.

Por otro lado, es decir el comercio legal se realizaba a través de las ferias de Portobelo donde los comerciantes peruanos trocaban la plata por productos europeos y españoles.

A partir de 1739 se da el primer cambio en la legislación comercial al suprimirse las flotas (una iba a Panamá y otra a Veracruz) que se reemplazaron por los navíos de registro, navíos sueltos que no navegaban en convoy.<sup>10</sup>

La guerra iniciada con Inglaterra en 1739 fue el origen de este sistema y obligó al gobierno español a utilizar la ruta del Cabo de Hornos a partir de 1740, pues al estar las expediciones sujetas a fechas fijas eran presa fácil de las escuadras inglesas.

Entre 1742 y 1778 Carmen Parrón registra la salida de 108 barcos con destino al Perú.<sup>11</sup> La ruta por el Cabo les permitió a los comerciantes peruanos remitir caudales y recibir mercaderías sin intermediarios como sucedía con las ferias de Panamá. Al parecer, a pesar de las dificultades

hasta 1750 (en 1749 pedían la restitución de las flotas) los comerciantes de Lima siguieron controlando el comercio peruano en detrimento de los de Cádiz. Las flotas siguieron manteniéndose para Nueva España y los galeones fueron reemplazados por los registros (Parrón 301) pero a través de barcos neutrales hasta que contaron con barcos propios para hacer la travesía por el Cabo de Hornos. Barcos extranjeros eran comprados en Cádiz y eran hispanizados (Parrón 302)

El período comprendido entre la suspensión de las flotas y los galeones y la aplicación del comercio libre, no fue estudiado con profundidad. Se suele admitir que la ruta del Cabo de Hornos mejoró el tráfico debido a los problemas que traían en la región del Caribe los corsarios ingleses.<sup>12</sup> Pero son 40 años de comercio que no se han sistematizado. Esta es una etapa que está sesgada por dos guerras internacionales, 1740/1748 la guerra de sucesión austriaca que empalma con la Guerra de la Oreja de Jenkins y 1756/1763 la guerra de los 7 años.<sup>13</sup> Ambas afectaron notablemente el comercio con Perú. La tensión por el control del comercio entre los comerciantes peruanos y gaditanos se mantuvo durante este período.

El crecimiento del comercio exterior durante el período 1740–1778 tuvo una estrecha relación con los reparos. Dicho comercio se realizó a través de concesiones especiales a grandes compañías, permisos especiales a particulares a cambio de un servicio pecuniario. La primera de estas concesiones fue dada a Miguel de Uriarte un quiteño establecido en Cádiz que pretendía introducir mercaderías al Perú por el término de 6 años. Luego el permiso fue concedido a otro comerciante más poderoso Uztáriz y la Cía. de los Cinco Gremios Mayores de Madrid esta vez por el término de 20 años (Parrón 308/309). Este comerciante controlaba el 21% del tonelaje que existía en Cádiz (310) y tenía como aliados a los grandes comerciantes del Consulado de Lima y de provincia (en el caso del Cuzco el marqués de Casa Jara) (312)

Además canalizaban los retornos a España de los caudales como también de cacao, cascarilla y cobre. Para

analizar esta etapa vamos a tomar el período 1767–1776 de las exportaciones de dichos productos, se consigna en los cuadros A) B) C) y D) y muestran un interesante incremento del comercio. Este comercio era parte del privilegio que tenían la compañía de Uztáriz y la de los Cinco Gremios Mayores de Madrid. Este aumento también se evidencia en el aumento de la alcabala y almojarifazgo analizados por Klein y TePaske.

Entre 1778 y 1825 es la época en que se establece la apertura mercantil con la implementación del reglamento del libre comercio. Sabemos que este siguió siendo un comercio controlado, pero la habilitación de 24 puertos en América y 14 en España dio como resultado un mayor volumen del comercio exterior. Otro cambio importante fue que se redujeron la cantidad de impuestos que se cobraban a la entrada y salida de las mercaderías y se reemplazó por uno solo ad valorem. Se siguió cobrando el almojarifazgo y se eliminó la alcabala de aquellos productos primarios como el cacao, el cobre, la cascarilla y el estaño.<sup>14</sup>

Durante este período sin embargo, el mercado más importante para la metrópoli entre 1782 y 1796, lo conformaba Veracruz, el puerto principal de Nueva España que representaba el 35,5 % de las importaciones hispanoamericanas; continuaba luego el Caribe con el 25,2% encabezada por Cuba y seguida por el Pacífico cuyo puerto principal era el Callao con un 13,8 %; y en tercer lugar el Río de la Plata con 12,2 % que está prácticamente al mismo nivel que Venezuela con 9,6 %.<sup>15</sup>

El promedio de barcos que salieron desde el Callao entre 1783 y 1825 fue de un promedio de 6 a 8 barcos por año con un total de 100 barcos registrados hasta 1817. Para Fontana el comercio libre no estimuló el crecimiento económico en ambos lados del océano. Sin entrar al debate, esta tesis también es manejada por los historiadores de Nueva España como Coatsworth, Pérez Herrero, Eric Van Young, Carlos Marichal, etc. Sin embargo, en cuanto a exportación, algunos productos mostraron un notable crecimiento. Es el caso de la cascarilla y el cobre.



## A) El cacao

Los comerciantes peruanos comerciaban mayormente el cacao proveniente de Guayaquil a pesar de que había producción en Huánuco, Jaen y Chachapoyas. La agricultura de la costa guayaquileña pasó por dos etapas, una primera entre 1700 y 1779 de despegue. Este producto tenía varias restricciones, por un lado la exportación estaba limitada entre 8 y 10 000 cargas por año, pero esta disposición fue derogada en 1789 y comienza la segunda etapa del primer boom cacaotero. Tenemos que entre 1767/1776 se exportaron desde el Callao hacia Cádiz según los datos de Parrón Salas 20.394.014 libras en 9 años, (falta el año 1771) un promedio de 2.266.015 libras anuales.<sup>16</sup> Estas cifras corresponden al cacao de Guayaquil que se remitió a través del Callao. Coincide con las cifras que da Contreras quien estima las exportaciones de 1765 y 1770 en un promedio de 30.000 cargas anuales equivalente a 2.430.000 libras.<sup>17</sup> Por su parte Carlos Marchan establece entre 1700 y 1779 que las ventas al exterior no superaban en promedio las 34.000 cargas anuales o sea 2.754.000 libras.<sup>18</sup>

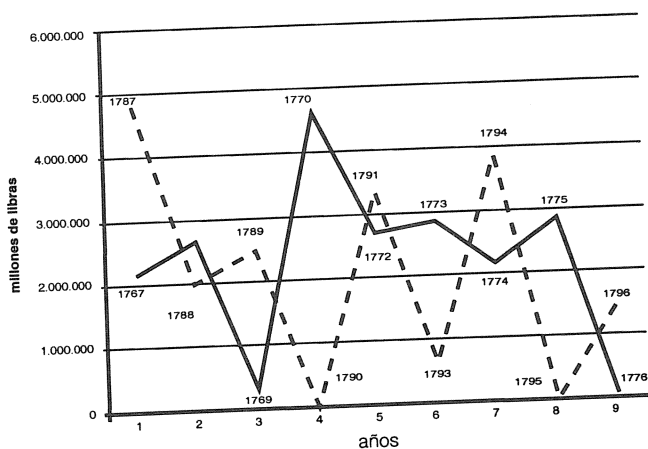
Si comparamos con las exportaciones producidas entre 1787/1796 encontramos que el promedio de salida de cacao en 9 años (en este caso me falta la información de 1792) fue de 2 070 494 libras anuales, una cifra ligeramente menor.

### EXPORTACION DE CACAO ENTRE 1767/1776 Y 1787/ 1796

Años	cacao libras	Años	cacao libras
1767	2.155.370	1787	4.810.057
1768	2.652.444	1788	2.011.460
1769	332.483	1789	2.479.058
1770	4.606.753	1790	25.778
1772	2.704.790	1791	3.360.398
1773	2.815.034	1793	649.339
1774	2.182.144	1794	3.858.332
1775	2.866.153	1795	900
1776	78.843	1796	1.439.127
<b>Totales</b>	<b>20.394.014</b>		<b>18.634.449</b>

Fuente: 1767/1776 Parrón Salas; 1787/1796 Aduana del Callao.

## EXPORTACION CACAO



Hay una pequeña disminución en la exportación del cacao en el segundo período estudiado. En este período el cacao bajó 8,6 %.

Si bien el principal año de exportación fue 1787 plena época del libre comercio, no podemos evidenciar que haya habido un crecimiento o por lo menos una mayor exportación a través del Callao. ¿Qué sucedió? En primer lugar, hubo en dicho año una cosecha extraordinaria que hizo que el precio cayera notablemente lo que fue aprovechado por los comerciantes peruanos. En segundo lugar, Guayaquil pasó a ser puerto libre y los comerciantes ya disponían de la posibilidad de exportar directamente. No obstante, los comerciantes peruanos no perdieron su capacidad de negociación, contaban con los barcos, los contactos e incluso el capital. Entre 1786 y 1794 llegaron al Callao desde Guayaquil en 59 barcos de cabotaje, con 171.886 cargas, es decir, 13.922.766 libras y se exportaron 251.105 cargas, 20.347.605, es decir que el 68% del cacao que se exportaba por el Callao provenía de Guayaquil.

Las exportaciones de Guayaquil se destinaban principalmente a Acapulco puerto que absorbía el 55% de la producción y las que iban a España iban a través del Callao representaban un 8,4% del total.

## B) Cobre

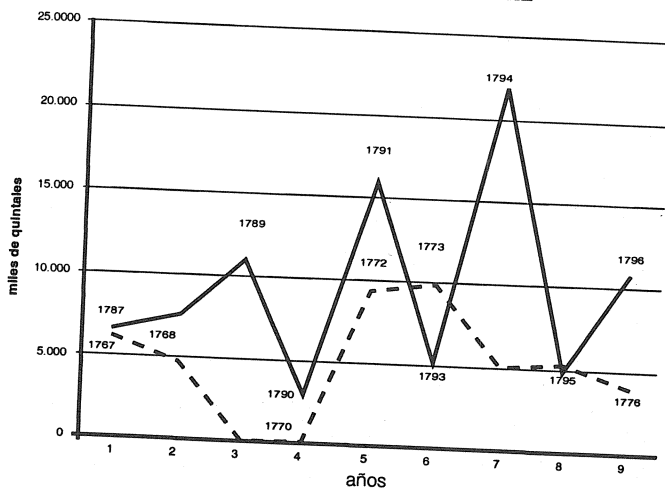
Provenía de Coquimbo (Chile) y era prácticamente monopolizado por la corona. Durante el período que tomamos como muestra 1787/1796, la exportación fue de 87.312 quintales, un promedio de 9.710 quintales por año, contra 4.898 quintales en el período anterior de 1767/1776. El pico más importante de la exportación fue 1794 con 22.115 quintales.

### EXPORTACION DE COBRE ENTRE 1767/1776 Y 1787/1796

Años	cobre qq.	Años	cobre qq.
1767	6.177	1787	6.513
1768	4.606	1788	7.544
1769	-	1789	11.078
1770	-	1790	3.065
1772	9.413	1791	16.077
1773	9.874	1793	5.393
1774	4.836	1794	22.115
1775	5.151	1795	4.708
1776	4.027	1796	10.819
<b>Totales</b>	<b>44.084</b>		<b>87.312</b>

Fuente: 1767/1776 Parrón Salas; 1787/1796 Aduana del Callao

### EXPORTACIONES DE COBRE



En el segundo período, el aumento de la exportación fue del 98% con relación al período anterior. Este sí es un producto que se vio beneficiado por el aumento de exportación.

### C) Cascarilla

Este es otro de los productos cuya exportación fue significativa si tenemos en cuenta que entre 1786/1796 salieron 4.685.882 libras, es decir, 1.171.470 libras al año. Esto concuerda con la corona en su deseo de extraer mayor cantidad de productos primarios. En cambio, en el período anterior se exportaron durante 9 años 1.419.283 libras, es decir, 157.698 libras al año.

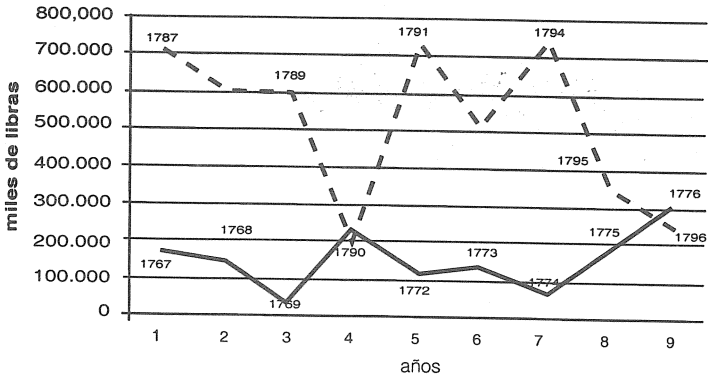
<b>EXPORTACION DE CASCARILLA ENTRE 1767/1776 Y 1787/1796</b>			
<b>Cascarilla lib.</b>		<b>Cascarilla lib.</b>	
1767	172,695	1787	710,889
1768	153,435	1788	603,336
1769	36,382	1789	595,355
1770	233,144	1790	199,479
1772	114,632	1791	731,913
1773	128,054	1793	507,176
1774	70,692	1794	742,484
1775	204,155	1795	344,100
1776	306,094	1796	251,150
<b>Totales</b>	<b>1,419,283</b>		<b>4,685,882</b>

Fuente: 1767/1776 Parrón Salas; 1787/1796 Aduana del Callao.

En este caso, el aumento de la exportación de la cascarilla en el segundo período fue del 230 % en relación con el período anterior al comercio libre. Un promedio de 157.698 libras en el primer período contra 520.653 libras en el segundo período.

La cascarilla se producía en Huánuco Tarma y en las Yungas de la Paz y también se exportaba la proveniente del norte, de la zona de Cuenca. En el segundo período, el 70% de la exportación a Cádiz venía del norte, la cual era considerada de mejor calidad. Este producto siguió exportándose en épocas de guerra y fue también muy requerido por los ingleses.

## EXPORTACION DE CASCARILLA



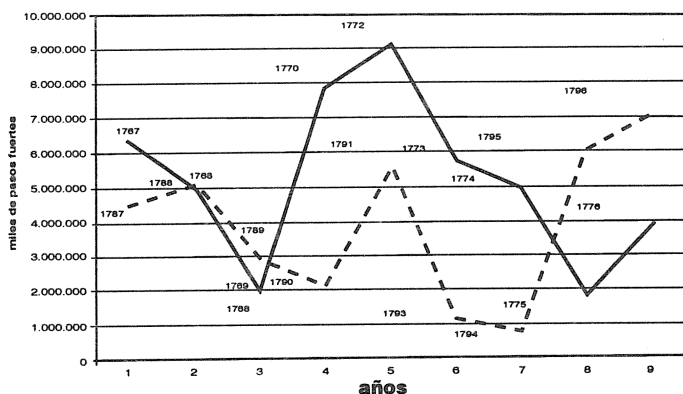
### D) Caudales

En cuanto a la exportación de caudales, también hay un gran debate que establece si realmente todo lo que se amonedaba se exportaba o la mayor parte quedaba en América. Según las cifras que se pueden extraer de los libros de Aduana, tenemos que la exportación en los nueve años correspondientes al período típicamente afectado por el libre comercio, la exportación de particulares alcanzó la suma de 35.351.276 pesos un promedio de casi 4 millones de pesos fuertes por año, esto incluyendo oro, castellanos y marcos de plata. Para el período anterior 1767/1776 el promedio es mayor, según las cifras aportadas por Parrón Salas, en los nueve años mencionados salieron 46.664.465 pesos fuertes, es decir, 5 millones de pesos.

### EXPORTACION DE CAUDALES

	1767/1776	1787/1796
	6.279.887	4.525.288
	4.955.711	5.068.563
	2.008.949	2.866.155
	7.903.610	2.133.206
	9.142.660	5.577.144
	5.762.487	1.217.529
	4.925.882	789.870
	1.806.956	6.091.148
	3.878.323	7.082.373
<b>Totales</b>	<b>46.664.465</b>	<b>35.351.276</b>

## EXPORTACION DE CAUDALES



¿Cuál pudo haber sido la razón? Por un lado, pudo haber menos dinero disponible para las compras de productos y mayor cantidad puesto a interés, esto coincide con la teoría de la falta de liquidez en el Virreinato. Los documentos de la época explican la situación del comercio y la hacienda, hablan de saturación del mercado, el informe del Virrey Croix a Escobedo habla de la saturación del mercado y, Lequanda el Contador General del reino, reconocía un déficit de 7 millones de pesos fuertes entre 1785 y 1789. En 1790 se habla de una pérdida de 10 millones de pesos a causa de las excesivas importaciones. Por otra parte, el apoyo del Tribunal del Consulado al gobierno, permitió que ingentes cantidades se prestaran al Estado. Entre 1777-1819 el 26% de los préstamos al Estado provenían de los comerciantes y el 21% de aristócratas y rentistas.

Si comparamos la producción de plata y la exportación por el Callao vía Cádiz, de los particulares tenemos lo siguiente:

**PRODUCCION DE PLATA Y COMPARACION  
CON LA EXPORTACION DE PLATA FUERTE**

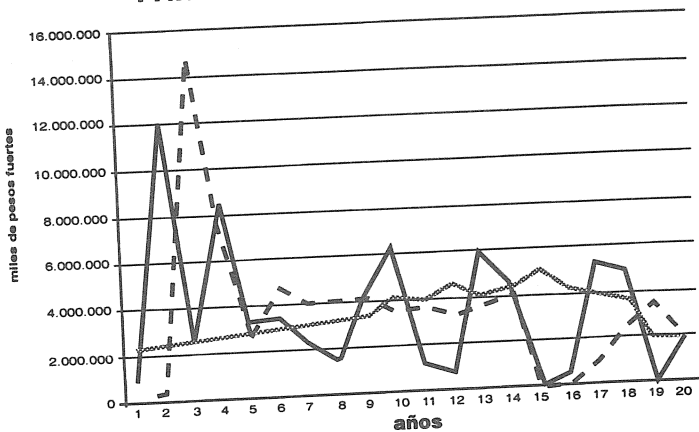
<b>Año</b>	<b>Exportación Aduana Callao España</b>	<b>Caudales arribados a</b>	<b>Producción Fisher</b>
1783	836.400	26.101	2.314.760
1784	12.204.452	224.157	2.437.080
1785	2.334.507	14.772.740	2.501.128
1786	8.505.596	6.764.429	2.782.672
1787	3.144.594	2.723.488	2.744.872
1788	3.234.523	4.632.080	2.921.000
1789	2.185.073	4.011.207	3.079.776
1790	1.457.946	3.954.928	3.274.552
1791	4.270.854	4.158.714	3.292.360
1792	6.320.496	3.544.853	4.110.024
1793	1.144.559	3.534.012	3.997.656
1794	770.448	3.276.416	4.569.400
1795	5.973.383	3.571.272	4.050.768
1796	4.473.383	4.049.254	4.322.792
1799	18.647	15.979	5.094.568
1800	566.757	14.000	4.200.520
1809	5.176.457	899.286	4.031.768
1810	4.864.769	2.551.099	3.716.072
1814	9.000	3.459.810	1.852.392
1817	1.891.681	1.782.927	1.966.656
<b>Totales</b>	<b>69.383.525</b>	<b>67.966.752</b>	<b>67.260.816</b>

Nota: En 1792 el Mercurio Peruano da 8.285.840 incluido el oro; Parrón da como registrado en Lima de particulares 5.362.316 pesos fuertes y 5.055.533 y arribados a España 6.048.465; sus fuentes son García Baquero, Fisher y Morineau.  
En 1795 se descontaron del total 5.472.000 1.730.000 pesos que corresponden a la Real Hacienda.

La gran salida de numerario en 1784, se debió fundamentalmente a que durante los cuatro años que duró la guerra con Inglaterra no hubo extracción de metales. El promedio de la exportación oscila entre 2 y 4 millones de pesos anuales.

También, vemos que la salida de metálico es mayor que la producción de ese año, por varias razones. En principio venía plata de la zona de Potosí, y de otras zonas. Otro dato a tener en cuenta es que aquí solo mostramos la

### EXPORTACION DESDE EL CALLAO Y PRODUCCION PERU DE PLATA FUERTE



exportación de plata fuerte, pero también, salía oro en doblones y castellanos, y marcos de plata. Pero si tomamos la totalidad de lo exportado las cifras coinciden bastante. Por otro lado, debemos tener en cuenta que lo que salía en un año podía registrarse como entrada en otro.

Las exportaciones globales entre 1783 y 1817 en los gráficos siguientes, muestran que a partir de 1796 hay una tendencia a la baja, producto de las coyunturas de guerra durante esos años. Esto coincide con la implementación del comercio en barcos neutrales. Por otro lado, ya la información es más errática, no hay continuidad. Pero no podemos pensar que el comercio se detuvo.

En cuanto a los comerciantes de Lima, lo que podemos apreciar es que el grupo de grandes comerciantes vinculados al Consulado fueron los que mantuvieron el control de la exportación y no perdieron con el comercio libre, supieron sacar el mayor provecho posible. Por otro lado, los productos exportados les redituaron interesantes ganancias. El cacao se compraba a 4 pesos, este fue el precio más alto y en Cádiz se vendía a 25 pesos, la cascarilla se compraba entre 4 y 6 pesos la arroba y en Cádiz su venta estaba evaluada en 25 pesos la arroba. Por otra parte, este producto era muy estimado por los ingleses quienes compraban a través de sus representantes españoles. Durante la guerra de 1804 /1808, los barcos neutrales a su vez llevaban dicho producto a Lisboa y Boston desde donde se introducía a España.



## Conclusión

No podemos hablar de crisis peruana a fines del siglo XVIII, pero tampoco podemos afirmar que el comercio libre promovió una expansión masiva de las exportaciones en todos sus rubros. Al tratar cada caso en particular, vemos diferencias sustanciales que es necesario tomar en cuenta para un análisis más ajustado.

Es evidente que a partir de 1796, hay un declive significativo pero del comercio registrado, por lo tanto, se hace necesario seguir investigando para ajustar estos cuadros. En la actualidad estoy volcando esta información en una base de datos para tener un panorama más claro de todo el comercio, incluso de los comerciantes.

Además con la implementación de los barcos neutrales se vuelve a la antigua ruta de Panamá, aunque la del cabo de Hornos no desaparece. Hay un registro aún no tomado que son los barcos que salen con destino al Pacífico Sur, en ellos aparecen los puertos de cabotaje.

## Notas

1. Ver Pedro Pérez Herrero. "El México Borbónico: ¿Un éxito fracasado?" En: Josefina Zoraida Vázquez (Coordinadora) *Interpretaciones del siglo XVIII Mexicano*. - 3ra. Reimpresión. 1999.
2. John Fisher ha tomado información de 3.830 salidas desde los 14 puertos habilitados en España y la importación y distribución de los productos americanos ingresados en unos 4.000 barcos que llegaron en el mismo período a España.
3. John Fisher. *El comercio entre España y América (1797-1820)*. Fundación Banco Exterior. p. 25
4. La implantación de la Aduana de Lima se estableció en 1773 lo que dio como resultado una mejor recaudación y mayores ingresos a partir de 1776 que reformó el sistema fiscal y se aumentaron las tasas.
5. Carlos Malamud. *Cádiz y Saint Maló en el Comercio Colonial Peruano (1698-1725)*. Cádiz, 1986. Explica la relación de poder entre los comerciantes franceses y los españoles y los estrechos vínculos que había entre ellos.

6. Carlos Malamud. op. cit., p. 149.
7. Manuel Moreyra Paz-Zoldán. *Estudios Históricos*. Tomo I. Lima: PUCP-IRA, 1994. pp. 356-392.
8. Carlos Malamud. op. cit., p. 144.
9. *Ibidem.*, p. 153.
10. El sistema de flotas fue nuevamente repuesto a partir de 1756 pero únicamente para Veracruz. Malamud pp. 112-113.
11. Carmen Parrón Salas. pp. 508-510.
12. Carmen Parrón Salas. pp. 294, 317. La destrucción de Portobelo y la guerra de 1739-1748, impuso el comercio directo y neutral por el Cabo de Hornos para suplir la deficiencia de la marina mercante española incapacitada en esos momentos para la navegación de altura.
13. Se considera esta guerra, como una guerra mercantil fue un conflicto entre España y la South Sea Company y las deudas que unos y otros se reclamaban. Gran Bretaña declaró la guerra a España en 1739 y Vernon tomó Portobelo pero fracasó al querer entrar en Cartagena. La Guerra de los 7 años tenía como causa detener la expansión marítima inglesa. Ver Mazzeo: 1994. pp. 26-28.
14. Cristina Mazzeo. *El comercio libre en el Perú*. Lima: PUCP, 1994.
15. John Fisher. op. cit., p. 27.
16. Parrón Salas toma los datos de Laviana Cuetos, los presupuestos y notas de cargas de registros. p. 320 nota 96 y cuadro 5.5 p. 353
17. Carlos Contreras. *El sector exportador de una economía colonial*. Ecuador: FLACSO, 1990. Cuadro V. p. 143.
18. Carlos Marchan. "Economía y Sociedad durante el siglo XVIII". En: Enrique Ayala Mora. *Nueva Historia del Ecuador*. Vol. 4. p. 241.

## INICIOS DE LA MARINA MERCANTE DE CHILE (1800-1870)

*Sergio Martínez Baeza\**

El tema que he escogido para mi disertación en este Simposio sobre "Historia Marítima del Pacífico", al que hemos sido convocados por el Centro de Investigaciones Históricas de América Central de la Universidad de Costa Rica y que se realiza en San José entre los días 13 y 15 de febrero del año 2001, tiene relación con algunas figuras de empresarios chilenos que se constituyen en auténticos precursores de la actividad naviera privada y del comercio chileno de ultramar, como son los señores José Francisco de Urrutia Mendiburu y su sueño frustrado de abrir la ruta del intercambio mercantil con las islas Filipinas en el siglo XVIII; Manuel María de Undurraga y Yávar, precursor de la idea de establecer una zona marítima costera de explotación

---

\* El autor es miembro de Número de la Academia Chilena de la Historia, correspondiente de la Real Academia de la Historia de España, de la Academia Costarricense de Geografía e Historia y de otras instituciones similares; Presidente de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía y Profesor de Historia del Derecho de la Universidad de Chile.

exclusiva para Chile; Nicolás de la Cruz y Bahamonde, exitoso comerciante chileno establecido en Cádiz, caballero ilustrado y primer Conde de Maule; Manuel Riesco Vega y su plan de tener una fragata propia para comerciar con España; Agustín de Eyzaguirre y socios de la Compañía de Calcuta, primeros que llevaron la bandera chilena y los productos de nuestro suelo hasta la India y otros lugares del Extremo Oriente, en los albores de nuestra soberanía; Francisco Xavier Alvarez y su hijo Francisco Salvador Alvarez, audaces y ricos empresarios porteños que desarrollaron una gran casa comercial y extendieron las rutas de sus barcos hasta Macao, California y los puertos europeos; y José Tomás Ramos Font que desde su escritorio en este puerto de Valparaíso pudo manejar una empresa comercial y naviera de dimensiones sorprendentes, con agentes en los principales centros mercantiles del orbe.

Roque de Allende, Pedro Nicolás de Chopitea, Celedonio Villalota, Manuel Ramírez de Arellano, Antonio del Sol y Felipe Iturrate, mercaderes que en siglo XVIII introducían al país productos importados; así como los de Antonio Arcos, Felipe Santiago del Solar, Portales, Cea y Cía., José Matías López Dorrego, Francisco Ramírez, José Domingo Otaegui, José Vicente Sánchez, Onofre Bunster y otros que a comienzos del siglo XIX también ejercieron el comercio de mercaderías procedentes de ultramar. Sin embargo, solo me ocuparé de los señalados en primer término, por ser los más importantes y atendidas las limitaciones que impone la índole de este trabajo.

### **José Francisco de Urrutia Mendiburu**

Nació en España, en San Sebastián, 1746 en el seno de una familia vizcaína vinculada al comercio marítimo. En una nave de su padre, "La Begoña Vieja", llegó a Talcahuano en 1765 procedente del Callao, con una "corta factura", lo que equivale a decir que traía una carga reducida, quizás solo destinada, a la apertura de un nuevo mercado. Lo cierto es que se quedó en Concepción, allí contrajo matrimonio en 1770 y formó una importante familia. Muy pronto prosperó

en sus negocios y llegó a ser el más acaudalado comerciante de la ciudad. Para el año 1800 ya era el vecino más rico del reino. De 19 barcos chilenos que efectuaban tareas de cabotaje en esa época, cuatro fragatas pertenecían a Urrutia Mendiburu, entre ellas "La Begoña Joven" y "La Amable María". Con razón, Eugenio Pereira Salas lo considera el verdadero fundador de la Marina mercante nacional.<sup>1</sup>

Fue un hombre de mentalidad increíblemente progresista, un auténtico creador de riqueza, tuvo una notable visión económica y talento indiscutibles. De ello queda testimonio en los dos documentos que se mencionan a continuación. El primero es un informe que dirige al Gobernador Intendente de Concepción don Ambrosio Higgins, en relación con el Reglamento de Libre Comercio entre España y las Indias, aprobado por Real Cédula de Carlos III, del 2 de febrero de 1778. Para Chile resultaba muy importante este Reglamento pues permitía que el comercio con España pudiese hacerse por los puertos de Coquimbo, Valparaíso, Talcahuano y Valdivia. Entre los comerciantes consultados estuvo Urrutia Mendiburu, quien no se limitó a apoyar tan valiosa decisión, sino que se refirió en su informe a las dificultades que afrontaba la agricultura en el país, lo que era un escollo para el desarrollo del comercio exterior. "Lo fuerte y riguroso de los inviernos —dice— no da tiempo a cultivar la tierra y de aquí nace la mortandad de animales, ganado mayor y menor, de suerte que las estancias quedan desoladas y para rehacerse es necesario que pase algún tiempo, para que la gente campestre se surta de bueyes y demás necesario a seguir su cultura y, por consiguiente, este país no produce efecto de sebo, charqui y grasas con que fomentar el comercio a otros puertos del reino y sólo lo necesario para el sustento de la ciudad. Por lo tanto, que vengan más barcos sólo cuando los campos produzcan los frutos suficientes para cargarlos".

El segundo documento es del año 1800 y corresponde a una presentación de Urrutia Mendiburu al Gobernador Intendente don Luis de Alava en la que pide autorización para comerciar directamente con las islas Filipinas, abriendo ese mercado por medio de una vía directa entre Talcahuano y el puerto filipino de Santiago de Cavite. Inicialmente,

propone hacer “la navegación en derechura”, aunque más tarde propondrá hacerlo con escala en California. Dice así este documento: “Poseído de un espíritu patriótico agradecido al mismo tiempo a esta provincia, en donde estoy establecido hace muchos años, habiendo logrado un caudal regular que me ha proporcionado su comercio y mi corta inteligencia, para dar a sus moradores una prueba sensible y nada equívoca de mi gratitud y verdadero patriotismo, me puse a meditar muchas veces dentro de mi sobre varios arbitrios que podrían producir utilidad a un terreno fértil como éste, pero igualmente miserable por la pobreza de la mayor parte de sus pobladores, por la decadencia de la agricultura, motivada principalmente por la corta extensión del comercio marítimo y la falta de exportación de sus frutos”. Señala después, que en diciembre de 1799 arribó a Talcahuano la fragata de comercio “San Francisco Xavier”, alias “Filipinas”, y de los informes que él mismo pudo obtener de su capitán don Juan Ibargoitia y de sus oficiales, ha llegado a la conclusión de que en las islas falta el trigo, la harina, carne, sebos, mantequilla, quesos, aceite, aceitunas, almendras, pasas, higos, nueces, garbanzos, porotos, lentejas, vinos, aguardiente y cobre, todo ello producido con abundancia en Chile. Se refiere luego a las ventajas que ofrece su proyecto, ya que la exportación a Filipinas de “frutos frescos, a precios cómodos y en muy poco tiempo”, permitirá el retorno de géneros asiáticos que podrán venderse a muy buen precio. Agrega que ello sería un estímulo para la agricultura chilena y para el fomento de las artes, pues daría trabajo de operarios y marineros a muchos hombres robustos y hábiles que hasta aquí, por falta de destino, se hallan abandonados al ocio, al robo y la rapiña; y que, además, conduciría a una mayor capacitación de quienes sirven en los buques reales y de comercio, superando la perniciosa costumbre de “echar mano con violencia del primero que se agarre, sirva o no para el objeto que se necesita”. Finalmente, dice que la aprobación de su proyecto traería aparejado un incremento de los derechos que benefician a la corona y que, con la navegación periódica entre Talcahuano y Filipinas, Su Majestad tendrá noticias frescas y prontas de aquellos remotos dominios, las que se recibirán cuanto más en 6 ó 7 meses.<sup>2</sup>

Urrutia Mendiburu confió sus ideas a su amigo el capitán Román Márques, quien las tuvo muy en cuenta al solicitar y obtener licencia real para iniciar con la fragata "Mexicana" el tráfico comercial entre California y las Filipinas.<sup>3</sup>

El ambicioso y visionario proyecto del comerciante penquista no pasó de allí, frenado por la compleja tramitación burocrática a que debió someterlo la autoridad local, pero, sin la menor duda, se constituye en un hito significativo en la historia de nuestras rutas comerciales hacia el oriente. El Intendente Aláva remitió el proyecto al Presidente don Joaquín del Pino, calificándolo de utilidad para el fomento de la agricultura. Entregado a la decisión del Tribunal del Consulado, el síndico don Toribio Lambarri evacuó su informe el 19 de marzo de 1800, poniendo diversas objeciones. Dice que los viajes deben hacerse desde Valparaíso, por ser el puerto más importante del país; que un privilegio como el solicitado por el peticionario no ha sido dado ni en Lima ni Buenos Aires; que el proyecto topa con las facultades concedidas a la Real Compañía de Filipinas, con asiento en Perú. Propone, a cambio, la constitución de una compañía por acciones, de bajo valor unitario para interesar a vecinos, agricultores y comerciantes hasta enterar un capital de unos \$500.000, que se deben confiar a un factor que asuma la responsabilidad de la empresa.

El Administrador de la Aduana dio un informe favorable pero los trámites se prolongaron al mismo tiempo que se debilitaba el entusiasmo inicial y las energías del autor del proyecto.

### **Manuel María de Undurraga Yávar**

Casi en ese mismo momento, otro chileno visionario empieza a agitar en nuestro medio, limitado, pequeño, carente de imaginación, otro proyecto tanto o más novedoso que el de Urrutia Mendiburu. Manuel María de Undurraga Yávar, nacido en Bilbao y venido muy joven a Chile a colaborar en negocios del tío don Agustín de Yávar, se había casado con la rica heredera doña Dolores Ramírez y Saldaña y se había transformado en un próspero comerciante de la capital del reino.

El 9 de marzo de 1802, en nombre y representación de una sociedad conformada al efecto, elevó una petición al gobierno para obtener "el monopolio del laboreo y acopio de los lobos marinos de las islas desiertas de Mar Afuera, Juan Fernández y demás islas y tierra firme del Mar del Sur".<sup>4</sup> El pensamiento económico de Undurraga y sus socios era el de impedir que norteamericanos e ingleses llegaran a arponear cetáceos y a cazar lobos en la proximidad de nuestras costas y, al mismo tiempo, con las pieles obtenidas, abrir el comercio de Chile con la China.

El Tribunal del Consulado informó favorablemente el proyecto, considerándolo "útil y por lo tanto digno de todos los auxilios y gracias que fueran compatibles con el bien general del comercio y el sistema mercantil establecido". Sin embargo, señaló que le asaltaba una duda, muy semejante a la que había echado por tierra el plan de Urrutia Mendiburu. Si las pieles estaban destinadas al comercio con Oriente debía tenerse en cuenta la prohibición del tráfico entre Asia y América que consagraba el capítulo, de "La Real Cédula de Erección de la Compañía de Filipinas". Allí se exigía que el regreso de los navíos debía ser directo desde esas islas a la Península, lo que significaba que no podrían introducirse en Chile los productos del trueque o venta de las pieles en el puerto de Cantón.

Por su parte, el Fiscal de Su Majestad se opuso al otorgamiento del privilegio exclusivo por 12 años solicitado por la Sociedad Undurraga y Compañía, por considerar que ello sería coartar la libertad de comercio.

El Síndico del Consulado, Joaquín Ruiz de Alcedo, apoyó la idea calificándola como una "justa esperanza de conseguir el lucro que hasta ahora han ganado sólo los extranjeros" y objetó la opinión del Fiscal, preguntándose: "A quién se le coarta la libertad? En 300 años que tendrá la conquista de Chile a nadie se le había ocurrido semejante empresa. Manuel María de Undurraga ha pensado, tal vez es el primero. ¿Por qué no ha de permitírsele esta feliz idea, por una cosa que nada cuesta como es el privilegio exclusivo?"

Undurraga resolvió insistir en su proyecto y en 1803 otorgó poder a D. Miguel de Eyzaguirre, a la sazón



en España, para que se presentara ante el rey y su Supremo Consejo de las Indias y consiguiera la concesión solicitada. En setiembre de ese mismo año, Eyzaguirre presentó un oficio al Ministro de la Guerra en Madrid, diciendo que los anglo-americanos que se dedicaban a la caza de ballenas y lobos marinos, frente a las costas de Chile entraban a los puertos de Concepción, Coquimbo y el Huasco a refrescar y tomar víveres y llenaban esos lugares de efectos clandestinos con grave perjuicio de la Real Hacienda. En lo que tocaba al discutido asunto del retorno de mercaderías de la China, Eyzaguirre opone las ventajas de lograr beneficios de una actividad productiva desconocida hasta ese instante. La resolución final fue, sin embargo, negativa por estar prohibido tal comercio y ser contrario al privilegio de que gozaba la Real Compañía de Filipinas. Pero, considerando la Corona que algunos aspectos del proyecto debían aprovecharse, en especial la idea de recolectar las valiosas pieles, aceptó por vía de ensayo que una moderada cantidad de ellas fueran puestas en el Callao para ser pagadas al precio corriente por la Compañía de Filipinas que debía llevarlas a la China. Si el negocio resultaba efectivo, la Compañía podría seguir adquiriéndolas sin limitación, y actuar de modo directo o por cuenta de Undurraga y sus socios, pagando a estos el producto de la venta con deducción de los fletes, comisiones, derechos y gastos ocasionados.

Lamentablemente, el mercado del Oriente ya empezaba a decaer. Los barcos anglo-americanos, cargados con pieles de nutrias y lobos de dos pelos chilenos, habían hecho bajar los precios hasta hacerlos muy poco remunerativos. Aún podía ser interesante el negocio si se llevaban mercaderías sustitutivas, pero el monopolio del comercio en el Extremo Oriente estaba entregado a la Compañía Inglesa de las Indias Orientales, cuyas flotas llevaban principalmente cobre de las minas europeas y retornaban al Viejo Mundo con té, arroz, azúcar, especias, cosméticos, sederías, encajes y lacas. La guerra de Inglaterra contra Napoleón había paralizado estos viajes y los comerciantes e inversionistas buscaban nuevos países que, siendo productores de cobre, fueran al mismo

tiempo potenciales compradores de productos asiáticos. Chile, Perú y México parecían señalados por el destino y, aunque la corona jamás concedió la autorización necesaria, la revolución de la independencia vendrá a cambiar esta situación.

El mismo Undurraga, asociado con D. Santiago Solo de Zaldívar, solicitó nuevamente al rey en 1815, autorización para llevar a la India \$100.000, en frutos del país y traer el consiguiente retorno en mercaderías producidas allí. Su petición fue apoyada por el gobernador del reino brigadier D. Mariano Osorio, pero fue también rechazada por Real Cédula de 21 de noviembre de 1816, a pocos días del histórico cruce cordillerano del Ejército de los Andes que lograría la independencia definitiva de Chile en los campos de batalla de Chacabuco y Maipú.

Cabe aquí recordar que la primera ley de trascendencia económica dictada en Chile por el gobierno nacional fue el decreto de Comercio Libre de 21 de febrero de 1811 que abrió los puertos de Valdivia, Talcahuano, Valparaíso y Coquimbo al tráfico internacional. Aunque en 1814 quedó derogado con la restauración del régimen absolutista, recuperó su vigencia a partir de 1817.

Como consecuencia de lo expuesto, presurosos acudieron a nuestras costas, desviándose de sus rutas habituales por el Cabo de Buena Esperanza, los famosos "inchimines" o "indiamen", barcos que iban a servir de base a nuestra incipiente escuadra nacional. Aparecen también los navíos de las casas fuertes norteamericanas de Stephen Girard, Le Roy, Le Bayard, Perkins and Company y otras que disputan a los ingleses sus rutas al lejano oriente.

Así comienzan a llegar a Chile los barcos que retornan de la China, procedentes del puerto de Cantón, con su carga de refinamiento y lujo: delicados mahones amarillos, ropas blancas de lienzo, sedas brillantes azules, rosadas y grises, diademas y collares de coralina, finas porcelanas, mantones floreados, bastones de malaca, sillas de junco, biombos policromados, baúles de perfumado sándalo, oloroso té, bellos marfiles y ricas maderas talladas. Este comercio producía a la Compañía de las Filipinas una utilidad calculada en un 200% sobre el capital invertido.<sup>5</sup>

## Agustín de Eyzaguirre y Arechevala

Es en este momento en que se hace presente otra figura precursora del comercio chileno al Oriente, el probo patriota don Agustín de Eyzaguirre y Arechavala, Alcalde de Santiago en 1810 y futuro miembro de las Juntas Gubernativas de 1813 y 1823, Vicepresidente de la República en 1826 y, por renuncia del Presidente Blanco Encalada, primer magistrado de la Nación desde setiembre de 1826 hasta enero de 1827. Asociado a otras figuras eminentes de su época dio vida a la llamada Compañía de Calcuta que estaba destinada a hacer realidad el viejo sueño de Urrutia Mendiburu y Undurraga. De la constitución de esta sociedad comercial, hay abundantes noticias en las "Sesiones de los Cueros Legislativos", en la "Historia General de Chile", de Barros Arana y en las reseñas históricas de nuestra Marina Mercante de Luis Uribe y Claudio Véliz. Por lo tanto, no me referiré a ello, salvo para decir que quedó formada con un capital de \$104.384 e integrada por diez personas: los señores Agustín de Eyzaguirre, Ramón Valero, Santiago Larrain, Agustín Valero, Amalia D'Enos, Joaquín Vicufia, Manuel Yávar Eyzaguirre, Bernardo Solar, Gaspar Marín, Domingo Bezanilla y Antonio Palazuelos. Obtenida la licencia del Congreso y del Director Supremo don Bernardo O'Higgins, la fragata "Carmen", alias "La Sociedad", alias "La Elena", de 396 toneladas y 6 cañones, adquirida en \$22.000, estuvo lista para zarpar de la rada de Valparaíso, al mando del capitán Santiago Henderson y con una tripulación de 35 marineros y oficiales.

El 9 de noviembre de 1819 se hizo a la mar y el buen tiempo la acompañó hasta las islas Sandwich. El 12 de diciembre se acercó al barco una curiosa canoa que conducía a una mujer, la esposa favorita del rey Kamehamaha II del pueblo Canaca, que había organizado la comunidad isleña bajo sabias leyes entre los años 1782 y 1819. La noble aborigen subió a bordo, bebió con gran dignidad una copa de aguardiente que le fue ofrecida y con porte grave regresó a su canoa y se alejó. El 27 de diciembre ancló "La Carmen" en Honolulu y de allí siguió hasta la isla de Formosa y el Mar de la China, estrecho de Singapur y estrecho de Malaca.

El 27 de marzo de 1820 alcanzaba su destino en el puerto de Calcuta y por primera vez en el Extremo Oriente era izada nuestra bandera, saludada desde el fuerte Williams con 19 cañonazos, en respuesta de otros tantos de la fragata chilena.

Todas estas noticias provienen de un raro folleto suscrito con las iniciales J.A.H. que al parecer corresponden al capitán Henderson, titulado "Noticias del viaje de la Fragata "Carmen" alias la "Elena", desde el puerto de Valparaíso a Calcuta", impreso en la Imprenta del Gobierno en 1820, que citan Diego Barros Arana y Pereira Salas y que se conserva en nuestra Biblioteca Nacional.

Este diario termina el 8 de mayo de 1820, y su autor, consciente de ser el primer tripulante de un barco chileno en pisar suelo de Calcuta, emite el siguiente mensaje: "Habitante de las orillas del mapocho; recibe las letras que te escribe un hombre desde las riveras del famoso Ganges, para quien el Mapocho es un niño de teta, y cuando tus ojos se lean, tu debilísima imaginación ha de estar contraída únicamente a tan importante objeto".<sup>6</sup>

El factor de la Compañía de Calcuta vendió los 3.200 quintales de cobre chileno que transportaba la "Carmen", a razón de \$23 —en lugar de los \$17— que podían obtenerse en Londres, pero, debió enajenar la nave y reemplazarla por una nueva, la "Stammore". La razón de este cambio se ha dicho que fue el mal estado del casco de la "Carmen" taladrado por los moluscos tropicales, pero la razón parece haber sido otra. En Calcuta la Sociedad de Eyzaguirre y Compañía quiso obtener una rebaja de los derechos de exportación cobrados por la India, para lo cual necesitaba fletar un barco de bandera británica. Con la intención de obtener este beneficio, el socio factor Manuel Yávar vender la "Carmén" en \$6.000 y adquirir la "Stammore", poniendo a esta última al mando del capitán inglés Charles Gray y registrándola a su nombre. Esta maniobra permitió zarpar de Calcuta pagando derechos de exportación muy reducidos.<sup>7</sup>

Para conocer las peripecias del regreso a Chile de la "Stammore" debemos recurrir a un cuaderno manuscrito de que fue propietario el historiador Jaime Eyzaguirre Gutiérrez, en que se contiene el "Diario de navegación de la fragata "Stammore" en la que me embarqué en Calcuta, pagando

600 rupias, el 12 de mayo para Sudamérica”, escrito por Manuel Yávar Eyzaguirre, socio y sobrino, de don Agustín de Eyzaguirre, hijo de su hermana Manuela.<sup>8</sup>

El 11 de mayo los prácticos del río condujeron la nave hasta el puerto, la que allí esperó vientos propicios para iniciar la travesía. Cruzó en calma el mar de Bengala, pero a comienzos de julio fue sorprendida por una terrible tempestad. Los negros, cipallos y árabes que formaban parte de la tripulación estaban aterrados. La angustia cundió el 14 de julio. El balanceo no cesó hasta el 19 de setiembre en que la fragata cruzó a la altura de Juan Fernández. El 10 de octubre entraba a la rada de Valparaíso.

Aunque el resultado económico de este primer viaje no fue nada halagüeño para la Compañía, el espíritu de la empresa no decayó y la “Stammore”, después de una gira de 68 días por los puertos del país, volvió a zarpar rumbo a Calcuta, esta vez desde el Huasco, con un nuevo cargamento de cobre. Representando a la Compañía viajaba nuevamente el joven Manuel Yávar, quien falleció en Calcuta, recién desembarcado, víctima de fiebre perniciosa.<sup>9</sup>

Por un tiempo la bandera de Chile y la enseña comercial de Eyzaguirre y Compañía, enarboladas en la “Carmen” primero, y luego en las fragatas “Stammore” y “Lady Blackwood” y en el navío “James Scott”, se pasearon por los mares del Oriente, de la India, de la China, de las islas Filipinas y por la costa pacífica de Centroamérica. Además, los viajes a la India de los barcos de la Compañía de Calcuta tuvieron otro efecto curioso. En 1817 se habían acuñado en Chile monedas de plata de valor de un peso. Las naves de Eyzaguirre y Compañía llevaban una buena cantidad de ellas y las utilizaron en las islas del Pacífico para pagar los aprovisionamientos. El diario de J.A.H. a que se ha hecho referencia, deja constancia de un pago de 6.000 de estos pesos en Malasia, que sirvieron mucho para reactivar su comercio, que estaba afectado por la falta de circulante. Dice un autor que hasta el gobierno de D. Manuel Montt circulaban por todo el Pacífico los “chilean dollars”, cotizados a la par con los dólares norteamericanos. En la Polinesia, principalmente, se utilizaban como moneda oficial, llamados “moni manu” o moneda del pájaro.<sup>10</sup>

Desgraciadamente, aunque estos primeros viajes a la India de la Compañía de Calcuta parecían estar cimentando las bases para una brillante actividad mercantil nacional, la operación antes descrita de registrar las naves como chilenas en Chile y como inglesas en la India, para obtener ventajas en el pago de derechos de importación y de exportación respectivamente, vino a echar todo por tierra. Tarde o temprano las autoridades británicas tenían que darse cuenta de la doble nacionalidad de las naves, que era lo que hacía lucrativo el negocio. Sus cónsules tenían la obligación de enviar informes semestrales del movimiento mercantil naviero en la región, con mención de las banderas correspondientes.

Por otra parte, entre 1824 y 1825 estalló la primera guerra birmana que cerró el golfo de Bengala a la navegación por casi tres años y, coetáneamente, el gobierno de Chile resolvió alzar el impuesto que gravaba la exportación de cobre en \$2 oro, lo que significó para los exportadores un alza en sus costos de un 15% a 18%.<sup>11</sup>

Todo lo anterior llevó finalmente al fracaso a una bella iniciativa, a la que estaban ligados los nombres de quienes le habían dado vida en su imaginación: José Francisco de Urrutia Mendiburu y Manuel María de Undurraga Yávar; y a quien fue capaz de hacerla realidad con talento y esfuerzo: Agustín de Eyzaguirre Arechavala. Quedaba así abierto un nuevo horizonte comercial para Chile, con atrevidas vinculaciones con Hawái, California, Australia, la Polinesia y el Extremo Oriente, que otros esforzados empresarios chilenos deberían transitar muy pronto.

## **Nicolás de la Cruz y Bahamonde y Manuel Riesco Vega**

Pero, volvamos un poco atrás. A fines del siglo XVIII, puede decirse que el comercio de exportación de Chile estaba limitado al envío de trigo al Perú, de algunas partidas de metales a España, vía Buenos Aires, y a muy poco más.

El envío de mercaderías a España aumentó considerablemente al producirse las perturbaciones ocasionadas por la Revolución Francesa y la guerra de esa nación con Inglaterra.

Ello significó un gran incremento del consumo de productos procedentes de la América española, especialmente del azúcar, cacao, tabaco y aguardiente, que fueron objeto de especulaciones afortunadas. Buenos Aires pasó a ser el puerto más opulento de la América meridional. En 1796 se embarcan para España 800.000 cueros del Virreinato del Plata. Chile exporta oro, plata y cobre y el volumen de su comercio con Cádiz asciende a \$1.000.000 que recibe en artículos manufacturados de todo tipo.<sup>12</sup> La situación parece ventajosa a los hermanos Nicolás y Juan Manuel de la Cruz y Bahamonde, nacidos en Talca, quienes constituyen una sociedad comercial que implica el traslado del primero a Cádiz, desde donde pasa a dirigir una empresa con agentes en diversos puertos de América y Europa. El éxito en los negocios hace que don Nicolás, el hermano gaditano, adquiera una gran fortuna, se transforme en un culto caballero ilustrado, coleccionista de libros y obras de arte, viajero por Europa, escritor prolífico, generoso mecenas de su ciudad natal, y protector de los jesuitas expulsos. En 1804 le es concedido el título de Conde de Maule.

Manuel Riesco Vega, español llegado a Chile en 1778, envió a España a su hijo mayor en 1805, con instrucciones para adquirir una fragata que se destinaría a la navegación directa entre Chile y la Península. Debía tener entre 600 y 700 toneladas y el precio debería andar por los \$30.000. Para financiar la compra, el hijo llevaba una partida de cobre para desembarcar en Santander o Barcelona. Aunque la guerra europea hizo imposible este negocio, Riesco no desistió de su propósito y en 1807 impartió instrucciones a su hijo para que comprara o fletara un barco y formara una sociedad para el comercio con la costa del Pacífico. Tampoco fue posible adelantar en este plan a causa de la invasión francesa a España y, entonces, Riesco dispuso que la fragata la comprase su hijo en Inglaterra, forrada en cobre, de unas 300 toneladas y precio entre \$25.000 y \$30.000. En esos trámites andaba su hijo cuando llegó el año 1810 y la situación de Chile tomó un giro inesperado, haciendo fracasar definitivamente su proyecto.<sup>13</sup>

En cuanto al comercio con el Perú, puede decirse que la principal exportación por ese tiempo era el trigo, llegando

a 170.000 quintales métricos anuales. También, sebo, cobre, jarcias, cordobanes y vino. Retorna azúcar, arroz, sal, salitre y tabaco. Este comercio no se suspende del todo después de 1810, pero sí se resiente mucho. Se recupera algo durante la Reconquista y vuelve a deteriorarse al asumir O'Higgins el mando y decretar el bloqueo de los puertos peruanos. Esta medida elevó en Chile el precio de los artículos de esa procedencia y la situación no mejoró con la conclusión de la independencia del Perú, pues ese país aumentó los derechos fiscales. Esto significó que el trigo chileno quedara gravado con \$3 por fanega a partir de 1824 y que el ingreso de la harina chilena se prohibiera. En la década de 1830, la guerra contra la Confederación Peruana-Boliviana paralizó el comercio, que solo viene a activarse nuevamente a raíz de la firma del tratado de amistad, comercio y navegación de 1835 que a la letra expresa: "los productos naturales o manufacturados de cualquiera de las repúblicas contratantes conducidos en barcos chilenos o peruanos, solo pagarán en aduana la mitad de los derechos de internación con los que se hallara en gravados o en adelante se graven las mismas o equivalentes mercaderías de la nación más favorecida".<sup>14</sup> Los atractivos de este mercado atrae a varios empresarios chilenos, entre ellos los que siguen.

### **Francisco Xavier y Francisco Salvador Alvarez**

En 1813 se estampa en los libros parroquiales de la iglesia Matriz de Valparaíso el matrimonio de Francisco Xavier Alvarez, natural del reino de Portugal, con la porteña Dolores Pérez Flores. Muy poco se sabe del origen del contrayente, solo que en su juventud fue marino. No hay noticias acerca de su llegada a Chile ni de sus primeros pasos en el comercio porteño. La primera información la proporciona Barros Arana, al decir que "los realistas, después de la batalla de Chacabuco, quisieron embarcarse precipitadamente hacia el Perú y se apoderaron de nueve barcos que estaban en el puerto. Como el capitán inglés de la fragata "The Will" se resistió a obedecer órdenes, se le arrojó violentamente del buque y se obligó a desempeñar esa función



a un comerciante portugués establecido en Valparaíso, llamado Francisco Alvarez, que había sido marino". Habiendo vuelto más tarde a Chile, llegó a ser uno de los más acaudalados comerciantes de la plaza.<sup>15</sup>

Tres lustros más tarde el portugués Alvarez, como se le llama en el puerto, es dueño de un almacén de abarrotes y actúa como proveedor de agua dulce, de víveres y de otros elementos para los barcos mercantes que arriban a Valparaíso. Además, en el año 1827 remata el impuesto de entrada y salida de mercaderías de Valparaíso, lo que le significará recibir un real por cada carga.<sup>16</sup>

Sin embargo, estas modestas actividades no resultan suficientes para generar la enorme fortuna que Francisco Alvarez logró reunir, lo que ha dado lugar a la formulación de algunas hipótesis, como la que dice relación con una afortunada especulación comercial. Dice un autor que el secreto del gran caudal de Alvarez, está en una hábil operación que realizó gracias a su amistad con el capitán norteamericano William Thayer, dueño de la goleta "Yankee" con la que realizaba negocios de cabotaje. Este último conoció en Valparaíso a la bella joven María del Carmen Garretón con la que contrajo matrimonio. Su goleta, la más velera entre las que zurcaban nuestras costas, recibió el nombre de "María del Carmen" al tiempo de su matrimonio y la puso al servicio de Chile durante la guerra que nos enfrentó contra Perú y Bolivia.

El capitán Thayer y el portugués Alvarez se habían hecho amigos y, ante la eminencia de un viaje de la "María del Carmen" al Callao acordaron que al regreso, si traía noticias de algún triunfo chileno que decidiese la contienda, pondría en su palo de mesana una señal convenida, de modo bien visible. En caso contrario entraría sin señal alguna, aunque demorando lo más posible el desembarco para dar tiempo a Alvarez de hacer algunas gestiones.

El portugués debió otear impaciente el horizonte con su catalejo, hasta que el 16 de diciembre de 1837, de madrugada, vio venir la goleta de su amigo Thayer, sin señal alguna y rondando la bahía, sin entrar al puerto. Inmediatamente el activo lusitano, recorrió el comercio local vendiendo todo el trigo posible y comprando toda la provisión de azúcar existente en las bodegas de la plaza.

Thayer traía noticias del tratado de Paucarpata, que fue rechazado con indignación por el gobierno de Chile, lo que prolongaba el estado de beligerancia e impedía por largos meses la exportación de trigo al Perú y la importación de azúcar desde ese país.<sup>17</sup>

Aunque varios autores dicen que esta novelesca historia es absolutamente verídica, debe tenerse presente que Francisco Alvarez era dueño de una goleta desde 1831 y, por lo menos desde 1833, había realizado operaciones de comercio con Perú y Bolivia. Además, era dueño de una gran barraca en El Almendral, que destinaba a la reparación de su goleta y más tarde, de su flota de barcos. Es decir, ya poseía un capital no despreciable.

En todo caso, la fortuna de Alvarez llegó a tan alto rango que le permitió comprar, casi enseguida, las dos ricas haciendas de "Las Siete Hermanas" y "Viña del Mar", separadas por el estero de Marga Marga, por las que pagó en conjunto cerca de \$100.000.<sup>18</sup>

En 1838 entra en contacto con José Tomás Ramos y Font, hijo de portugués y quillotana, que había sido su representante en Santiago, cuatro años antes, y al que acogió en su casa comercial en calidad de "dependiente interesado", a sueldo y comisión. A no otra calidad podía aspirar Ramos en ese momento, ya que no disponía aún de capital propio importante.

El giro principal de la compañía entre Alvarez y Ramos fue el comercio nacional e internacional con los barcos que aportó el primero. Estos eran la fragata "Hermosa Chilena", de 333 toneladas, el bergantín "Valparaíso", de 247, la fragata "Aguila", de 227, y la barca "Pacífico", de 127. En un principio, las operaciones mercantiles se orientaron hacia Perú y Brasil. Al Perú iba el trigo, harina, cobre, charqui, grasa, orégano, mantequilla, nueces, cocos, sebo y cáñamo. Los barcos llegaban a los puertos de Lambayeque, Paita, Huanchaco y Cerro Azul y retornaban con tabaco, azúcar, arroz, cordobanes, sombreros, algodón, salitre, chancaca, sal y café.

El intercambio con Brasil no estaba tan equilibrado y era frecuente el envío de numerario para saldar las compras de azúcar, yerba mate y café, ya que su valor no alcanzaba

a quedar cubierto con el valor de las remesas de nueces, cocos, anís, cobre, alpiste y trigo chilenos.<sup>19</sup>

Francisco Xavier Alvarez sólo tuvo un hijo en su matrimonio con Dolores Pérez, que fue D. Francisco Salvador Alvarez. Su gran fortuna se incrementó a partir de 1831 hasta alcanzar la increíble suma de \$1.700.000 a la fecha de su muerte acaecida el 8 de octubre de 1843. Falleció a consecuencia de una fuerte pulmonía que contrajo al mojarse los pies en su Hacienda "Viña del Mar", cuando celebraba su onomástico con sus amigos. Había llegado a ser el hombre más rico de Chile y dejaba a su hijo un sólido imperio comercial e inmobiliario. Su viuda lo sobrevivió 30 años y tuvo la sensatez de mantener sin ser tocadas sus haciendas, las que se valorizaron enormemente, en especial con el tendido de la línea del ferrocarril de Santiago a Valparaíso y con la estación de Viña del Mar, corazón del futuro balneario.

Don Francisco Salvador Alvarez figuró en su primera juventud en Valparaíso, por su fortuna y capacidad, y con certeza habría sido uno de los chilenos más notables de su tiempo si no hubiese adquirido el mal hábito del juego y la manía de viajar incansablemente a los más lejanos puntos del orbe. Venía muy de tarde en tarde a Valparaíso, por cortas temporadas, para emprender siempre nuevas y prolongadas travesías. El mar lo atraía intensamente. Entre los bienes que le dejó su padre se encontraba una flotilla de tres navíos llamados "Mercedes", de 337 toneladas, "Elena", de 180, y "Dolores". Con ellos emprendió sus viajes, cruzando todos los océanos. Sintió especial predilección por la Isla de Macao, posesión portuguesa situada en el mar de la China meridional, por la que se hacía todo el comercio occidental con ese país hasta el tratado de Nankin (1842) que concedió Hong Kong y otros puertos a Inglaterra. Macao era una especie de Montecarlo en el Extremo Oriente, donde se podía disfrutar de todos los placeres y donde se jugaba desenfrenadamente.<sup>20</sup>

En el curso de sus viajes, Don Francisco Salvador Alvarez se dedicó al comercio naviero con casa principal en Valparaíso y Manila, Golfo de Bengala, Siam, Bali, Shanghai, Cantón, Hongkong, Bangkok, Singapur y naturalmente Macao. También tuvo agentes en Nueva York y en Europa.

Desde Cádiz y Londres recibía mercaderías con destino a California durante la fiebre del oro. Hay constancia en su documentación comercial, que también comerciaba con los puertos peruanos de Lambayeque, Paíta y Callao y que hacía negocios en Australia. Su archivo muestra, asimismo, sus innumerables viajes a bordo de la "Mercedes" de la que hizo su hogar, como también sus menos frecuentes navegaciones en barcos comerciales de línea para pasajeros.<sup>21</sup>

En 1848 pasó un tiempo en California y es tradición que allí estuvo a punto de morir ahorcado. Realizaba en ese entonces complejos negocios de aprovisionamiento de abarrotes para los aventureros buscadores de oro. De ello da constancia una carta de sus agentes en Cádiz, los Sres. Lacave y Echeopar, con noticias de haber embarcado a su consignación una carga de 40 toneladas de abarrotes por orden de los Sres. Darther Hnos. de Londres, en el bric-barca inglés "Esther Francis", su capitán Thomas Davies. El mismo transporte conduce otras cargas para él, consignadas a los puertos de Veracruz y Tampico, por si deseara hacerlas pasar a México.<sup>22</sup>

Todo parece indicar que el Sr. Alvarez trató de continuar con la actividad comercial de su padre, especialmente con sus empresas navieras que extendió hacia el Extremo Oriente impulsado por un irrenunciable espíritu de aventura. En un primer momento debió tener éxito en su gestión a juzgar por la amplitud de contactos que revela su archivo epistolar,<sup>23</sup> pero muy pronto debió hacerse incompatible la dirección de su casa comercial con su vida rumbosa y disipada. Lo cierto es que, 25 años después de la muerte de su padre, en 1868, la inmensa fortuna dejada por este, que hemos estimado en \$1.700.000 —se hallaba reducida a \$631.700— Así consta en la escritura de partición de sus bienes hasta entonces indivisos, y debe tenerse en cuenta la gran plusvalía obtenida por los bienes raíces, lo que hace aún mayor la pérdida de capital imputable a D. Francisco Salvador Alvarez.<sup>24</sup>

Algunas de las ausencias de D. Francisco Salvador Alvarez de Valparaíso llegaba a durar hasta 12 años consecutivos. Dice Larrain de Castro que su amante madre llegó a creerle muerto por la falta de noticias, hasta que de pronto

aparecía en el puerto con sus veleros, atestados de plantas tropicales que traía desde lejanas tierras y que ella plantaba y cuidaba amorosamente en el maravilloso parque que es hoy la Quinta Vergara.

En 1849 el Sr. Alvarez se dejó tentar por la política y aceptó ser candidato a diputado por Valparaíso como suplente de D. Manuel Antonio Tocornal, contra el candidato del gobierno que lo era D. José Tomás Ramos, el antiguo socio de su padre. El Intendente de Valparaíso, Almirante Blanco Encalada, hizo fracasar los planes intervencionistas del gobierno y garantizó la más absoluta libertad electoral, lo que permitió el triunfo de los candidatos opositores por amplio margen.

Minada su salud por tantos viajes y aventuras y muy disminuida su fabulosa fortuna, D. Francisco Salvador fue víctima de una aguda neurastenia. Se encerró en su casa portueña y vivió algún tiempo aislado y distante. En 1873 falleció su madre, dejándole las haciendas "Las Tres Hermanas" y "Viña del Mar" intactas hasta entonces. Impulsado por urgentes necesidades de dinero, su hijo se apresuró a vender muchos sitios y casas a sus arrendadores de largo plazo, proyectó una población y comenzó a enajenar terrenos en abierta contravención de las disposiciones y reglamentos vigentes. Ello lo enfrentó con el Intendente D. Francisco Echaurren quien ordenó paralizar estas operaciones. La población que soñó D. Francisco Salvador en su hacienda "Viña del Mar" solo pudo ser realidad años más tarde, gracias a la gestión de su yerno D. José Francisco Vergara Echevers.<sup>25</sup>

Don Francisco Salvador Alvarez falleció de pulmonía, igual que su padre, el 13 de octubre de 1873, a los 59 años.

### **José Tomás Ramos Font**

El último personaje que mencionaré en esta disertación como precursor de nuestra Marina Mercante es don José Tomás Ramos y Font, al que me he referido antes como "socio interesado" del portugués Francisco Xavier Alvarez, lo que le permitió reunir un pequeño capital propio y quedar habilitado para instalarse en Valparaíso con casa comercial independiente.

El señor Ramos era hijo de Antonio Ramos Pereira, comerciante portugués llegado a Valparaíso en 1792 como marino en la fragata "Aurora" que venía desde España con registro de comercio. Al año siguiente se le encuentra instalado con una pulpería en el puerto y dos años después contrae matrimonio en Quillota con doña Juana Josefa Font Azaola. Su hijo José Tomás nació en 1803 y se educó en Lima junto a un tío comerciante que lo introduce en los secretos del oficio. A su regreso, con poco más de 20 años, abre un pequeño comercio en Santiago en que vende jabón de California, becerros y licores franceses. Por 1829 desempeña algunas tareas comerciales por encargo de los comerciantes de Valparaíso Francisco Alvarez y José Vicente Sánchez, con los que después habría de tener estrecha relación. Por ese tiempo se inicia como productor de cerveza en sociedad con Luis Infante y forma sociedad con don Miguel Zañartu Santa María para producir y vender trigo, harina y lanas. Aún carece de capital para instalarse de manera independiente y es el momento (1831) en que se asocia con Francisco Alvarez, como antes se dijo. Se ha dado cuenta que las grandes utilidades sólo pueden obtenerse del comercio ejercido también en grande. Por eso es indispensable hacerse de un mediano capital y transformarse en mercader independiente. En poco más de tres años junto a Francisco Alvarez logra reunir un capital de \$24.000 e instala en Valparaíso su Casa Comercial propia en el sector más cercano a la rada, donde funcionaba el corazón comercial del puerto.<sup>26</sup>

El escritorio de cualquier firma porteña se componía de dos o tres habitaciones, de las cuales el mercader destinaba una para su uso exclusivo pues allí sostenía reuniones, contestaba su correspondencia, preparaba contratos y cuidaba todos los detalles de sus variados negocios. No lejos de su mesa podía verse la caja de fondos. Los dependientes solían ser un contador o tenedor de libros, un cajero, un dependiente de aduana y un bodeguero, y se reclutaban entre los numerosos jóvenes que anhelaban interiorizarse en los secretos del comercio y labrarse una situación junto a un empresario experimentado. En el escritorio de Ramos trabajaron Zenón Navarro, Joaquín Meirelles, Gregorio Valenzuela, José

Santos Bordalí, Conrado Ehlers, Carlos César Maass, Antonio Ferreira y Salvador Vidal.<sup>27</sup>

En poco tiempo Ramos tuvo establecidos agentes de su casa comercial en Montevideo (1846), San Francisco de California (1848), Lima (antes de 1851), Panamá, Río de Janeiro y Hamburgo (1857), San José de Costa Rica (1861), Guayaquil (1865) y Buenos Aires (1867).

Sin duda los primeros negocios de comercio exterior los realizó Ramos con el Ecuador, proveyéndolo de harina procedente de sus propios molinos, a cambio de café, sombreros y cacao que vendía luego en Chile o remitía a los mercados de Brasil o Europa. Para mejor aprovechar el ramo del cacao solicitó y obtuvo del gobierno privilegio exclusivo para fabricar en Chile chocolate que comercializaba en el país o remitía a Alemania. Del Brasil comenzó a traer azúcar y yerba mate a cambio de trigo y harina de sus molinos. La yerba se embarcaba en el puerto de Paranaguá y el azúcar en Pernambuco.

Las operaciones de Ramos hacia California fueron hechas a través de una sociedad que formó con los españoles José Besa y Luis Mondiere. Este último debía viajar con la remesa y permanecer en San Francisco. La sociedad de Ramos, Besa y Mondiere no sólo llevó mercaderías sino que, además, habilitó al menos a 7 compañías mineras, entregando a sus peones y capataces las herramientas, víveres y pañales y todo lo demás necesario para el trabajo de extracción del metal, a cambio de una participación del producto obtenido.

Entre las mercaderías enviadas por Ramos a California se cuentan camisas de color, levitones de paño, chaquetas, jarabes, nueces, frangollo, quesos de durazno, panes de higos secos, huevos, chocolate, jabón, vino, casas de Madera, carretones y carretas.

Este comercio con la costa oeste de Norteamérica que atraía aventureros de todo el mundo en busca del oro fácil, fue inicialmente muy satisfactorio para Ramos y sus socios, pero muy pronto la situación cambió. Los precios bajaron por exceso de oferta. Mondiere, establecido allí, informa en 1850 que "no se vende más porque todo aquí es abundante; el vino cuesta trabajo venderlo por su mala

calidad comparativa con los de Madera, el jabón está estancado por haber mucho y ser su uso muy limitado, las velas de esperma escasearon un tiempo pero ahora son abundantes y baratas; las casas de madera que se vendían entre \$1.600 y 1.800 cada una, no valen nada, pues han llegado muchas y mejores". Sobre las compañías mineras habilitadas por la firma de Ramos, Besa y Mondiere, el informe de este último dice que sólo han producido pérdidas.<sup>28</sup>

También tuvo Ramos negocios con Uruguay, al que enviaba harina, trigo y productos extranjeros, a partir de 1852, en una de las naves de su flota, la "Jesús Ramos". El retorno lo hacía con "yerba misionera", pasada desde el Paraguay. La competencia norteamericana en la costa atlántica terminó por desplazar de allí a los comerciantes chilenos, entre ellos a Ramos.

Todo este intenso tráfico comercial hacia diferentes lugares del globo, lo realizaba Ramos con una flota de naves que comenzó a adquirir con temprana previsión. Tuvo la visión de advertir que la falta de regularidad en las comunicaciones por mar, dejaba al mercader casi maniatado para realizar sus envíos. De nada servía tener un cargamento si llegado el momento de embarcarlo, se carecía de transporte a su destino. Pero quizás la mayor ventaja de tener una flota propia era la de mantener sigilo sobre las remesas recibidas o enviadas, lo que reportaba beneficios al momento de fijar los precios.

La gran etapa de Ramos como armador corresponde a los años 1841 a 1860 en que fue propietario de los siguientes barcos: el pailebote "Antonio Ramos" de 111 toneladas, el "Juana Josefa Font", el "Gaitero", el "María" y la fragata "Rumena" de 293 toneladas. En 1856 su flota llegaba a las 1.562 toneladas y al año siguiente ordenaba construir otro sólido buque en los astilleros privados de Nueva York, tal vez la fragata "Jesús Ramos" de 480 toneladas. Más tarde se agregan el bergantín "Antonio Joaquín Ramos" de 137 toneladas, la barca "Margarita Ramos" de 298 toneladas, el bergantín "Rómulo" de 154 toneladas, el pailebote "Teresa Ramos" de 69 toneladas, el bergantín-goleta "Antonio Ramos" que remplazó al pailebote del mismo nombre, y el bergantín "Emma". En 1878 aparece como dueño de los barcos



“Mathilde” y “Monroe”, del bergantín “Washington”, del bergantín goleta “Cobija” y de la goleta “Franklin”.<sup>29</sup>

Don José Tomás Ramos obtenía algunas entradas extras por la conducción en sus barcos de carga y pasajeros. La forma de hacer publicidad era colocando avisos en “El Mercurio” y otros periódicos, con datos de la salida, puertos de arribada, fecha aproximada del zarpe y nombre de las personas con que podían tratar los interesados. El mismo D. José Tomás se encargaba de estos negocios en su escritorio, también sus capitanes y algún “corredor marítimo”. En los puertos distantes, sus agentes velaban por sus barcos, como él hacía por ellos en Valparaíso.

Con esta impresionante flota, Ramos mantuvo varios circuitos que ha sido posible reconstruir tras la revisión de los periódicos de la época, hecha por Vargas Cariola.<sup>30</sup>

El circuito del Atlántico lo hacía, principalmente, la fragata “Rumena”, de 293 toneladas, con frutos y productos de Chile que llevaba a Buenos Aires, Montevideo y después al Brasil, regresando cargado con azúcar.

El circuito del Pacífico lo cumplía de modo regular el pailebote “Teresa Ramos” de 89 toneladas, al mando del capitán Froedden, que iba hasta Panamá, con escala en Coquimbo, Arica, Paíta, Lambayeque y Guayaquil. Pronto, este tráfico sólo pudo ser regular con los puertos peruanos, por haber siempre carga que llevar y mercaderías que retornar. De allí que los viajes a Guayaquil y Panamá terminaran por hacerse con menos frecuencias y sólo cuando había certeza de negocios rápidos y efectivos.

También don José Tomás Ramos emprenderá ocasionalmente, negocios más complejos y ambiciosos. En 1857, envió su fragata “Jesús Ramos” de 480 toneladas a Guayaquil a buscar cacao. Llegó allí al mando del capitán Guillermo Antzen y una tripulación de 20 hombres embarcó 14.000 cargas de “cacao limpio”, zarpando de ese puerto para Hamburgo el 17 de setiembre. Tras un viaje de 4 meses esta nave llegó a su destino, entregó su carga y fue reparada convenientemente para emprender el regreso. A la vuelta hizo su primera escala en el puerto galés de Swansea. Allí recibió los últimos víveres, cargó 635 toneladas de carbón y una partida de “piedras de enlozar”, de

fácil colocación en el norte minero de Chile. En el Atlántico, a la altura del Brasil, la "Jesús Ramos" sufrió serios daños a consecuencia de una fuerte tempestad y debió efectuar una "arribada forzosa" a Río de Janeiro, cuyo costo significó a Ramos, un fuerte desembolso que terminó por absorber casi la totalidad de las utilidades esperadas.<sup>31</sup>

También Ramos hizo negocios de compraventa de barcos. Los adquiría a bajo precio en Valparaíso, generalmente en pública subasta, y los vendía en sumas superiores en otros puertos del Pacífico. Algunos capitanes, después de duras travesías a través del peligroso Cabo de Hornos, llegaban a Valparaíso con sus naves en malas condiciones y requerían dinero para repararlas. A veces podían conseguir un préstamo a la gruesa ventura, pero si no, no tenían más remedio que deshacerse de las naves, licitándolas al mejor precio. Así adquirió Ramos la ballenera "Bárbara", la mitad de la fragata norteamericana "Freermont" y los pailebotes de la misma nacionalidad "J.C. Mitchell" y "Lambert Suydham". Además, Vargas Cariola menciona un poder otorgado por Ramos al capitán del "Antonio Ramos" para la venta de este pailebote en Panamá, en precio no inferior a \$8.000, en circunstancias en que la tasación de esta nave en Chile no pasaba de \$2.000.<sup>32</sup>

En los primeros nueve años de su Casa Comercial, es decir entre 1841 y 1849, Ramos vio aumentar su capital desde los \$24.000 iniciales a \$357.000. Buena parte de este incremento se debió a sus afortunadas operaciones en el comercio exterior y a la inteligente explotación de su flota de barcos en la que transportaba sus propios productos y que también fletaba para el uso de terceros. Ha podido sortear situaciones negativas como las pérdidas de "Besa y Cía." en California y el alto y permanente riesgo de trabajar con proveedores y compradores que no siempre cumplen con sus compromisos.

Ya para 1870 se advierte un franco alejamiento de estas actividades de comercio exterior, no sólo por parte de Ramos, sino también de otros mercaderes chilenos. Mientras el medio económico fue el propio del capitalismo mercantil, con agentes de características similares, aquellos no tuvieron problemas para incursionar en los mercados internacionales.

Pero, cuando las condiciones cambiaron como consecuencia de la revolución de las comunicaciones y de otros factores, quedaron enfrentados a la competencia de empresas de alta especialización y grandes capitales y, con sabiduría y prudencia, optaron por buscar otros negocios más seguros y rentables.

Ramos concentra, entonces, sus operaciones mercantiles y su actividad naviera, primero, hacia el Brasil, Ecuador y Perú, y luego hacia este último país donde adquiere en 1861 las dos valiosas haciendas o ingenios azucareros de "Patapo" y "Tulipe".

De ese modo se hace doble productor y transportista, pues en Chile tiene haciendas de trigo y molinos de harina y en Perú es productor de azúcar, mercaderías que transporta en sus propios barcos. Ha cerrado el círculo de un negocio admirable y sencillo, que le genera muy buenas utilidades, con un mínimo de riesgos.

Su flota naviera va disminuyendo en la misma medida en que aparecen firmas especializadas en el transporte marítimo, tales como la Pacific Steam Navegation Company, a la que alcanza a recurrir para el traslado de sus mercaderías.

La guerra del Pacífico desestabilizó los negocios de Ramos y el término del conflicto lo sorprendió ya viejo y cansado. Falleció el 21 de Junio de 1891.

Había sido un gran empresario mercantil con casa comercial propia en el puerto de Valparaíso y con agentes suyos distribuidos por el mundo. Había sido dueño de una flota importante de barcos comerciales que pasearon el pabellón nacional por mares distantes. Había demostrado que Chile podía producir hombres de talento y empuje como las grandes naciones desarrolladas del orbe.

## Notas

1. Eugenio Pereira Salas. "Relaciones entre Chile y Oriente". En: *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*. No. 39. Segundo semestre de 1948. p. 9.
2. Publicadas por Sergio Carrasco Delgado en su trabajo "José Francisco Urrutia Mendiburu". En: *Revista de la Sociedad de Historia de Concepción*. No. 9. Concepción: 1995. Editorial Pinto S.A.

3. Eugenio Pereira Salas. op. cit. p. 9.
4. Eugenio Pereira Salas. op. cit. p. 11.
5. Eugenio Pereira Salas. op. cit. p. 11
6. El texto completo de esta carta y del diario de Yávar se encuentra en el trabajo de Carlos Torres Gandolfi, titulado *Primeras Monedas de Chile en los confines del Pacífico*, aún inédito, que me fuera facilitado gentilmente por el autor.
7. Claudio Véliz. *Historia de la marina Mercante de Chile* Santiago. Ed. de la Universidad de Chile. Ed. Universitaria S.A., 1961. p. 30.
8. Ver nota N° 6.
9. Jorge de Allende Salazar Arrau. "Los Yávar, señores de la casa de Herrero". En: *Revista de Estudios Históricos*. No. 12. Imprenta Los Andes. 1964.
10. Carlos Torres Gandolfi. op. cit. p. 62.
11. Claudio Véliz. op. cit. p. 31.
12. Sergio Martínez Baeza. *Epistolario de don Nicolás de la Cruz y Bahamonde, primer conde de Maule*. Santiago: Editorial Universitaria S.A., 1994. p. 26.
13. Sergio Villalobos Rivera. *Comercio y contrabando en el río de la Plata y Chile*. Editorial Universitaria de Buenos Aires. 1965. p. 120.
14. Sergio Sepúlveda. *El trigo chileno en el mercado mundial*. Instituto de Geografía. Universidad de Chile. Editorial Universitaria S.A. 1959. p. 31.
15. Carlos J. Larrain. *Vinya del Mar*. Santiago: Editorial Nascimento, 1946. p. 224.
16. Juan Eduardo Vargas Cariola. José Tomás Ramos Font. *Una fortuna chilena del siglo XIX*. Santiago: Fundación Mario Góngora. Editorial. Universidad Católica de Chile. Editorial Universitaria S.A., 1988. p. 43.
17. Carlos J. Larrain. op. cit. p. 228.
18. Juan Eduardo Vargas Cariola. op. cit. p. 50.
19. Juan Eduardo Vargas Cariola. op. cit. p. 51.

20. Carlos J. Larrain. op. cit. p. 238.
21. Documentos en poder del autor.
22. Carta en poder del autor.
23. Documentos en poder del autor.
24. Carlos J. Larrain. op. cit. p. 230.
25. Carlos J. Larrain. op. cit. p.p. 238-241
26. Juan Eduardo Vargas Cariola. op. cit pp .41-44.
27. Juan Eduardo Vargas Cariola. op. cit pp. 81-84.
28. Juan Eduardo Vargas Cariola. op. cit. p. 127.
29. Juan Eduardo Vargas Cariola. op. cit pp. 135-136.
30. Juan Eduardo Vargas Cariola. op. cit. p. 137.
31. Juan Eduardo Vargas Cariola. op. cit. p. 139.
32. Juan Eduardo Vargas Cariola. op. cit. p. 140.



# **GENTES DE LA MAR. MARINOS Y COMERCIANTES EN EL PACIFICO CENTRAL MESOAMERICANO, 1830-1860**

*Miguel Ángel Herrera C.\**

## **Introducción**

El tema de esta ponencia es la constitución de nuevas redes comerciales en el Pacífico central centroamericano y el papel que la comunidad de marinos tiene en su construcción. La cultura de trabajo juega un papel muy importante en la construcción de las redes de solidaridad y sociabilidad, que han de permitir la constitución de la comunidad de marinos-comerciantes, residentes en el Pacífico centroamericano. Por ello, se analiza la actividad del transporte marítimo continental durante las décadas de 1840-1860.

Nuestro estudio parte de la existencia de una comunidad de marinos sudamericanos y europeos, quienes desde los puertos centroamericanos de Istapa, Acajutla, La Unión,

---

\* Investigador del Instituto de Historia de Nicaragua y Centroamérica, Universidad Centroamericana, Managua, Nicaragua.