

Lacoste-Adunka, Michelle
¿Hegemonía o complementariedad? El eje Valparaíso-Callao en el comercio transpacífico, 1830-1848
Autoctonía (Santiago), vol. 8, núm. 2, 2024, Julio-Diciembre, pp. 871-896
Universidad Bernardo O'Higgins, Centro de Estudios Históricos

DOI: <https://doi.org/10.23854/autoc.v8i2.469>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=737078873009>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

¿Hegemonía o complementariedad? El eje Valparaíso-Callao en el comercio transpacífico, 1830-1848

Hegemony or complementarity?
The Valparaíso-Callao axis in the transpacific trade, 1830-1848

Lacoste-Adunka, Michelle

Pontificia Universidad Católica de Chile

mmlacoste@uc.cl

 <https://orcid.org/0000-0002-0681-5759>

Resumen

Este trabajo propone, desde el enfoque de la Historia Global, que a fin de comprender el comercio transpacífico entre América del Sur y Asia en la primera mitad del siglo XIX es necesario entender a los puertos de Valparaíso y Callao como ejes articuladores de un sistema portuario, lo que cuestiona la hipótesis de la hegemonía de Valparaíso en el Pacífico Sudamericano. Al aumentar la escala de análisis, incluyendo el comercio con Asia, se observa que incluso la guerra entre Chile y la Confederación Peruano-boliviana no interrumpió la complementariedad de los mercados de la costa del Pacífico sudamericano. A fin de comprobar la hipótesis, se analiza la Estadística Comercial de Chile, para evaluar la importancia del comercio bilateral en este periodo. También se revisan los registros de las Capitanías de Puerto de Valparaíso y Callao, para determinar la cantidad de embarcaciones que pasaban por ambos puertos antes de atravesar el Océano Pacífico, y al retornar. Finalmente, se estudian dos casos de expediciones comerciales a China, organizadas en América del Sur, una desde Valparaíso y otra desde el Callao. Como conclusión,

se afirma que la complementariedad de ambas plazas fue fundamental para hacer rentable el comercio transpacífico.

Palabras clave: comercio, Callao, Valparaíso, Cantón, complementariedad.

Abstract

This work proposes, from a Global History perspective, that understanding the trans-Pacific trade between South America and Asia in the first half of the 19th century requires understanding the ports of Valparaíso and Callao as complementary nodes in a port network, thereby challenging Valparaíso's hypothesized hegemony in the South American Pacific. By increasing the scale of analysis to include trade with Asia, it is evident that even the war between Chile and the Peruvian-Bolivian Confederation did not interrupt the complementarity of the markets on the South American Pacific coast. To test the hypothesis, the Trade Statistics of Chile are analyzed to evaluate the importance of bilateral trade in this period. The records of the Port Captaincies of Valparaíso and Callao are also reviewed to determine the number of vessels that passed through both ports before crossing the Pacific Ocean or upon return. Finally, two cases of commercial expeditions to China organized in South America are studied, one from Valparaíso and the other from Callao. In conclusion, it is demonstrated that complementarity between Valparaíso and Callao was essential to the profitability of trans-Pacific trade.

Keywords: trade, Callao, Valparaíso, Cantón, complementarity.

Recibido: 31 de marzo de 2024 - **Aceptado:** 03 de junio de 2024

1. Introducción

La historia de Chile y Perú ha sido tradicionalmente entendida desde la hipótesis del conflicto. Esto se debe a que las academias de ambos países han dejado que la guerra del Pacífico sea el elemento que define la relación e incluso la identidad nacional (Ugarte, 2014). Esto ha deformado el análisis de las relaciones anteriores al conflicto armado con una visión teleológica, que intenta hacer cuadrar las interacciones previas en un esquema de inevitabilidad de la guerra. Esto se suma al testimonio de actores interesados¹ que entendían la relación como una competencia de suma cero. Esto ha llevado a que gran parte de la atención de la academia se centre en los enfrentamientos bélicos, y en particular la guerra de 1836-1839 (Cid, 2008; Donoso y Rosenblitt, 2009; Serrano del Pozo, 2013; Cavieres y Serrano, 2018).

No obstante, existen esfuerzos recientes por destacar episodios positivos en las relaciones chileno-peruana (Gonzalez Miranda y Parodi, 2014) o incluso señalar que la relación bilateral tuvo más de integración que de competencia

durante la primera mitad del siglo XIX (Lacoste Adunka, 2021). De hecho, Gonzalo Serrano del Pozo ha llegado a la conclusión de que más que una competencia por la hegemonía comercial en el océano Pacífico, la participación de Chile en la guerra de 1836-1839 buscaba «retomar el intercambio que tenían ambos países antes del surgimiento de la Confederación» (2023: 152). Es decir, se ha empezado a observar que la relación económica bilateral era provechosa en sí misma, independiente de la primacía relativa de cada uno. Pero aún no se ha estudiado el comportamiento de ambas plazas comerciales en relación al mercado global del océano Pacífico. En particular, al comercio con China en este periodo genético de ambas repúblicas.

El proceso de emancipación lógicamente afectó la naturaleza del comercio transpacífico tanto peruano como chileno. Desde 1785, el comercio entre el Callao y Cantón se había articulado en torno a Manila y la Real Compañía de Filipinas. Desde Perú, los comerciantes limeños podían reenviar cobre chileno al mercado asiático o vender a consignación de sus socios santiaguinos las

manufacturas chinas en Chile.² A pesar de algunos intentos locales por participar del comercio directamente,³ hasta el quiebre del modelo colonial, Chile no tuvo acceso al comercio transpacífico. El último viaje de la RCF al Callao fue en 1819, y desde entonces los contactos entre las costas del Pacífico sur y China tuvieron como intermediarios principales a los comerciantes norteamericanos, que buscaban productos que intercambiar por el té chino.

En este contexto, el presente trabajo analiza la relación de complementariedad entre Valparaíso y el Callao en relación al comercio transpacífico entre 1830 y 1848. La propuesta es que ninguna de las dos plazas era suficiente por sí misma para hacer rentables expediciones a Cantón. Esto permite proponer que ambos conformaban un eje geohistórico que sirvió como articulador del sistema portuario local y como elemento de integración en redes globales de comercio. Con ello, podemos matizar la idea de la hegemonía del puerto de Valparaíso en el Pacífico sudamericano a partir de la Independencia y sostener en cambio que pensar en términos de eje Valparaíso-Callao

tiene mayor precisión explicativa, cuando se reflexiona en escala global.

La necesidad de discutir la idea de la hegemonía del puerto de Valparaíso surge a partir de la contradicción entre la supuesta importancia del puerto de Valparaíso para el Pacífico durante los inicios de vida independiente según los contemporáneos (Benavente, 1841; Kellenbenz, 1837), que ha sido reafirmado por la historiografía nacional en reiteradas ocasiones (Benavides Navarro, 1974: 161-183; Carrera Núñez, 2017; Couyoumdjan, 2019) y la importancia que se le otorga en los análisis estructurales de la Historia del Pacífico, donde ni siquiera es considerado (Igler, 2009). En el marco del problema de investigación que aquí desarrollamos, cabe señalar que la imagen de la hegemonía de Valparaíso, como contracara de la decadencia del Callao por su inestabilidad política, ha sido construida prestando atención al asombro de los observadores contemporáneos que llegaron a decir que «si se compara el puerto de Valparaíso con el de Callao se demuestra, en el primero, una actividad comercial digna de una ciudad marítima de Francia o de Inglaterra; y en el otro,

un mercado completamente en decadencia».⁴ Pero esto responde a una comparación con la situación anterior, donde el Callao y Lima habían sido la cabeza del virreinato del Perú, mientras que Valparaíso era apenas un pueblo. El mercado peruano seguía siendo una plaza consumidora más potente que la chilena, tal como se muestra en esta investigación. El puerto sureño funcionaba como entrepot, pero no era el lugar donde se tomaban las decisiones ni donde estaban establecidas las casas centrales de comercio, sino que era asiento de agentes de casas extranjeras, al menos en la década de 1830.⁵

Esto nos lleva al segundo punto del argumento. Valparaíso junto con el Callao conformaban un eje geohistórico que articulaba el sistema portuario del Pacífico sudamericano. Esta idea ha sido considerada por historiadores como Eduardo Cavieres, quien proponía que Chile junto con Bolivia y Perú «actuaron virtualmente con una sola gran área económica para los intereses y actividades mercantiles de Gran Bretaña [...] y de ello Valparaíso resultó altamente beneficiado al actuar como uno de los más importantes “terminales” en

el comercio inglés a través de las costas del Pacífico Sur» (Cavieres, 1988). Estamos de acuerdo con Cavieres, y sostenemos que el Callao sería el otro gran «terminal», aunque proponemos la categoría de nodo primario, de acuerdo a la propuesta teórica de Karina Bustos Ibarra (2022). Ambos tenían una localización geográfica estratégica, con alto volumen de exportación y diversidad de productos, además de importación como exportación. Asimismo, presentaban diversidad de rutas marítimas internacionales, con muelle o sistema de desembarque apropiado, con alto movimiento marítimo de altura y cabotaje.

Finalmente, en lo relativo a la necesaria complementación de las plazas de Valparaíso y El Callao, nos basamos en testimonios de la época, que explícitamente mencionan la necesidad de complementar tanto los mercados como la disponibilidad de mercancías en ambas plazas y en casos que evidencian que cuando esto no fue posible, hubo importantes pérdidas para los agentes involucrados. Lo anterior nos permite afirmar que desde una perspectiva global, efectivamente el puerto de Valparaíso creció de manera importante a partir de la

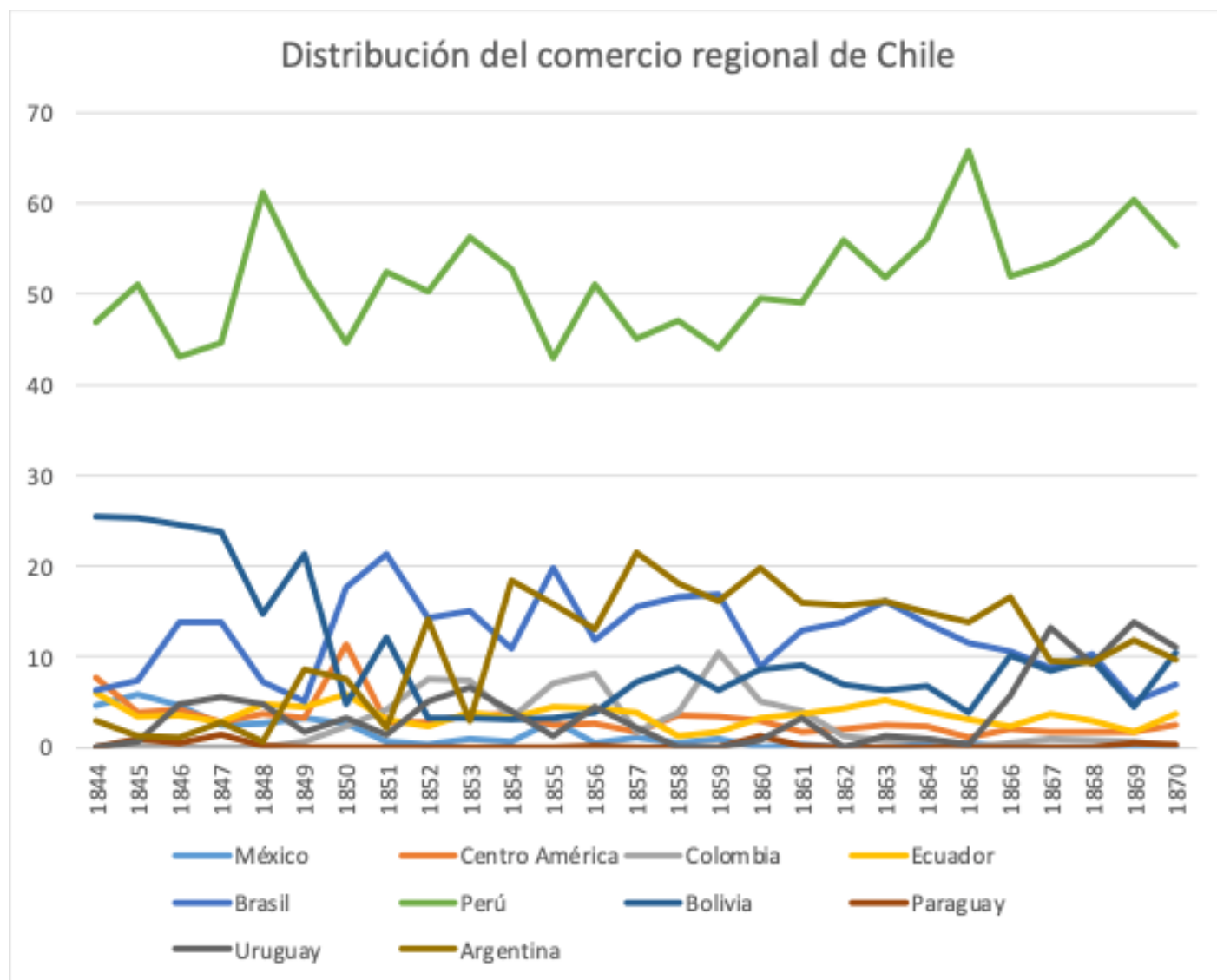
independencia, mientras que el del Callao estuvo sumido en crisis. Pero este fenómeno no debe olvidar que el punto de partida de uno y otro era sumamente desigual, y que a pesar del asombro de los contemporáneos, al ver las cifras del comercio podemos afirmar que la función de entrepot no implica necesariamente hegemonía.

2. El eje geohistórico Valparaíso-Callao

El comercio entre Valparaíso y el Callao fue fundamental para ambas plazas durante la época colonial, y si bien la emancipación política marcó la entrada de nuevos agentes y la legalización de los intercambios con regiones externas al antiguo imperio español, los vínculos entre ambos puertos trascendieron la fracturación política, las continuas tensiones arancelarias, la competencia externa y hasta las guerras que enfrentaron a las nuevas repúblicas (Lacoste Adunka, 2021). Si bien la intensificación de los contactos con otras regiones, impulsadas por la revolución industrial, disminuyó la importancia relativa de esta ruta, a nivel local esta relación se mantuvo como la más importante para ambos.

Por ejemplo, en la década de 1850 Chile era el principal receptor de las exportaciones del Perú sin considerar al guano, lo que permitió subsistir a otras actividades económicas que serían vitales luego para la nación peruana. A su vez, el Perú era el principal destino para las reexportaciones chilenas y su principal socio comercial regional, tal como se puede observar en el Gráfico 1.

Gráfico N° 1. Comercio agregado regional de Chile, 1844-1870



Fuente: Elaboración propia a partir de cifras de la Estadística Comercial de Chile, 1844-1870

El Gráfico 1 permite observar que el Perú representó en promedio cerca del 50% del comercio regional de Chile entre 1844 y 1870, y si bien en términos globales representaba cerca del 10% del comercio exterior del país, el juego de escalas nos permite calibrar la importancia relativa de las plazas. De hecho, observadores contemporáneos llegaron a percibir la relevancia relativa de Valparaíso y el Callao como los puertos importantes en las costas del Pacífico Sudamericano, tal como se manifiesta en el testimonio de uno de los tripulantes de la barca de la marina norteamericana *Falmouth*, que recorrió las costas del Pacífico sudamericano entre 1831 y 1834 (*The Sailor's Magazine, and Naval Journal*, 1834). Esta embarcación llevaba hombres para la *Dolphin* que había estado en la Estación Naval norteamericana en el Perú desde 1822. La *Falmouth* estuvo navegando entre Guayaquil y Valparaíso durante casi 2 años, y las impresiones del autor de la fuente permiten considerar cómo se veía al sistema portuario que hemos estado estudiando, desde los ojos de un extranjero.

El observador destacaba que «las banderas (norte)americanas y las inglesas son las más numerosas, y hay comerciantes respetables de ambas naciones, en [...] la Costa Oeste de Sudamérica», y señalaba que; «los principales puertos eran Valparaíso, Callao, Paita y Guayaquil», pero luego describe a cada uno de ellos. De Guayaquil dice que «es el puerto que está más al norte» y «es una ciudad con muy poco comercio en el presente, pero es visitada por cientos de marinos que hablan inglés en el curso del año». Más adelante, sobre Paita dice que «es muy visitado por balleneros, y es uno de los puertos favoritos por su situación, seguridad, pureza del aire y los excelentes vegetales que se obtienen allí, y es un lugar “disipado” para los marineros» (*The Sailor's Magazine, and Naval Journal*, 1834: 209).

En contraposición, sobre el Callao señalaba que «es el puerto de Lima [...] Las banderas de la mayoría de las naciones comerciantes se ven en su Bahía a lo largo del año», y de Valparaíso señalaba que «es el puerto principal de la República de Chile, es un lugar de comercio considerable [...] hay muchos residentes de familias inglesas y norteamericanas»

(The Sailor's Magazine, and Naval Journal, 1834: 210). El autor está preocupado por la conducta de sus connacionales en las costas de Chile y Perú, y para cerrar su texto señala que «Capellanes [protestantes] se necesitan en Valparaíso y Callao, para evitar que el trabajo hecho en el Atlántico se deshaga en el Pacífico» (The Sailor's Magazine, and Naval Journal, 1834: 211). Con esta última reflexión, el autor reconoce la preponderancia de los puertos de Callao y Valparaíso en la costa oeste del Pacífico sudamericano.

Para el periodo comprendido entre 1832 y 1839, la intensidad de los contactos entre Valparaíso y el Callao pueden ser observados a partir de los registros de la Capitanía de Puerto del Callao. A tal fin, se presenta la Tabla 1, que muestra el porcentaje de las embarcaciones que mencionaron su origen o escala en el puerto de Valparaíso, del total de embarcaciones registradas en el principal puerto peruano.

Tabla N° 1. Entradas registradas a la Capitanía de Puerto de Callao, 1832- 1839

Nacionalidad de Embarcación	Escala u origen en Valparaíso	Pesca	Total	Porcentaje Valparaíso (sin considerar pesca)
Peruana	40	2	1011	4,0
Inglesas	119	5	537	22
Norteamericana	138	114	416	46
Chilena	53	2	159	34
Franceses	70	0	150	47
Ecuatorianas	9	1	94	10
Mejicanas	4	0	21	19
Centroamericana	1	0	47	2
Otros europeos	41	0	98	42
Colombianos o granadinos	5	0	74	7
Argentina	2	0	7	29
Otros	4	0	10	40
Total	486	124	2624	19

Fuente: elaboración propia a partir de registros Capitanía de Puerto del Callao, Archivo de la Armada del Perú. Otros europeos incluye embarcaciones que se declararon «alemanas», «sardas», «holandesas», «prusianas», «danesa», «española», «belgas», «genovesa» y «hamburguesas».

Entre 1832 y 1839, se registró la entrada de 2624 embarcaciones en el Callao. De ellas, 486 indicaron que habían estado en Valparaíso antes de llegar al puerto peruano. Si no se considera a las embarcaciones pesqueras, que por definición tocaban tierra tras varios meses en el mar, las cifras reconstruidas sugieren que el 19% de todas las embarcaciones que llegaron al Callao habían estado antes en Valparaíso. Este cálculo incluye todas las embarcaciones peruanas, que muchas veces se dedicaban al comercio de cabotaje, y también a embarcaciones de nacionalidad ecuatoriana y colombiana o granadina, que en general vendían sus productos en la capital peruana, manteniendo la tendencia de la década anterior (Mazzeo, 2023).

Una cifra similar a la del porcentaje total es la que corresponde a las embarcaciones inglesas, y esto se explica por la diversidad de rutas que llevaban a cabo, su presencia preponderante en el comercio latinoamericano después de las Independencias. Pero el cuadro permite observar otros elementos. Entre las embarcaciones chilenas, el 66% de las embarcaciones no indicaron venir de Valparaíso, sino de otros

puertos chilenos, lo cual muestra que existía cierto comercio directo entre puertos menores de Chile y la principal plaza comercial del Perú. Esto fortalece una vez más la idea de cuestionar la hegemonía de Valparaíso.

Pero en el resto de las embarcaciones europeas y en las norteamericanas, la escala en Valparaíso es notablemente más significativa, aún en una década que se caracterizó por las tensiones aduaneras entre Chile y Perú, e incluso la guerra de la Confederación a finales del periodo. Se trata, en estos casos, de barcos de mayor calado que en general están llevando a cabo viajes más largos, y que por lo tanto necesitan detenerse en diversas plazas para asegurar la rentabilidad de la empresa.

Estos porcentajes disminuyen de manera importante cuando se analiza el flujo en sentido contrario (con la excepción de las embarcaciones norteamericanas). Este marcado cambio de tendencia puede tener que ver con la mayor dificultad de la navegación a vela entre el Callao y Valparaíso, haciendo el viaje el doble de largo en general (Kehallet, 1861: 178), pero también con la fuerza de atracción

de puertos del norte, como Guayaquil, o incluso con la menor necesidad de detenerse

para reabastecerse en la plaza en el viaje de retorno a sus puertos de origen.

Tabla N° 2. Destino declarado por las embarcaciones al dejar el puerto de Callao, 1832-1839

Nacionalidad de Embarcación	Destino Valparaíso	Pesca	Total	Porcentaje Valparaíso (sin considerar pesca)
Peruana	34	3	949	3,6
Inglesas	69	6	489	14
Norteamericana	18	128	147	95
Chilena	40	2	154	26
Franceses	48	3	140	35
Ecuatorianas	2	0	202	1
Mejicanas	1	0	14	7
Centroamericana	3	0	38	8
Otros europeos	24	0	85	28
Colombianos o granadinos	1	3	72	1
Argentina	2	0	6	33
Otros	1	0	7	14
Total	243	145	2303	11

Fuente: elaboración propia a partir de registros Capitanía de Puerto del Callao, Archivo de la Armada del Perú. Otros europeos incluye embarcaciones que se declararon «alemanas», «sardas», «holandesas», «prusianas», «danesa», «española», «belgas», «genovesa» y «hamburguesas».

Hasta aquí, hemos podido mostrar que cerca de la mitad de las embarcaciones norteamericanas, francesas y europeas en general que llegaban al Callao habían pasado antes por Valparaíso, y que mientras cerca del 30% de las europeas que salían del puerto peruano informaban que se detendrían en Valparaíso, el 95% de las norteamericanas (que no se dirigían a la pesca) informaban dirigirse al puerto chileno al salir. Esto demuestra que aunque el eje Valparaíso-Callao no era una ruta obligada para todas las embarcaciones que circulaban por las costas del Pacífico sudamericano, sí tenía especial importancia para las empresas de mayor calado, que se dedicaban a viajes más largos. En este sentido, el eje facilitaba que la región se integrara en redes globales de comercio.

Al revisar las fuentes chilenas para la década siguiente podemos observar la trayectoria de estas tendencias. Por ejemplo, en 1846, de los 379 barcos ingleses que salieron de Chile, 92 indicaron como destino a Perú y 142 puertos chilenos. Esto mismo sucedió con 12 de los 82 buques comerciantes norteamericanos, mientras que 36 de ellos indicaban «puertos

nacionales». Asimismo, 37 de los 58 peruanos indicaron que iban a Perú, mientras que 18 se dedicarían al cabotaje en Chile (Estadística Comercial de Chile, 1846: 94.). Si bien este panorama no permite desglosar por puerto, sí permite inferir que los puertos intermedios tenían especial relevancia en la década de 1840. Además, en dicho año, el 63,22% de las exportaciones de Chile a Perú salieron del puerto de Valparaíso, y el 94,4% de las importaciones peruanas llegaron a dicha plaza (Estadística Comercial de Chile, 1846: 69). Por lo tanto, existía un claro predominio del puerto chileno en estas rutas.

Esto nos permite avanzar en la argumentación en torno a la relevancia del eje Callao-Valparaíso en el comercio transpacífico. Con tal fin, se revisará la información disponible en la Capitanía de Puerto del Callao, pero también en el registro del Movimiento Marítimo de Valparaíso, y por último se analizan dos casos de expediciones transpacíficas que permiten explicar el sentido que los agentes otorgaban a sus prácticas.

3. Callao-Valparaíso como eje local en el comercio transpacífico

A fin de revisar si el eje Callao-Valparaíso facilitaba la articulación de la región con redes globales de comercio, hemos decidido analizar si las embarcaciones que declararon su destino final en Cantón o la India al salir del Callao habían estado antes en Valparaíso. Para hacerlo, hemos realizado la tabla 3, a partir de los registros de la Capitanía de Puerto del Callao, contrastándolos con el registro de Movimiento Marítimo del Puerto de Valparaíso y los anuncios publicados localmente en el Mercurio de Valparaíso.

Tabla N° 3. Embarcaciones que declararon Cantón o la India como su destino final en puerto del Callao, y presencia en Valparaíso 1832-1839

Año	Nombre del Barco	Nacionalidad	Presencia en Valparaíso	Presencia en Callao	Destino final
1832	Don Quijote	norteamericana	No	enero	Cantón
1832	Perla	norteamericana	septiembre	diciembre	Cantón
1833	María	norteamericana	diciembre 1832	enero	Cantón
1833	Ricardo Alsop	norteamericana	febrero	noviembre	Cantón
1833	Perla	norteamericana	diciembre	diciembre	Cantón
1834	Girad	norteamericana	No	septiembre	Cantón
1835	Juan Gilpin	norteamericana	abril	septiembre	Cantón
1835	Porcia	norteamericana	julio	noviembre	Cantón
1835	Hellespont	norteamericana	marzo	abril	Islas Sándwich e India
1836	Juan Gilpin	norteamericana	diciembre 1835	septiembre	Cantón
1837	Rosa	norteamericana	No	febrero	Cantón
1837	Porcia	norteamericana	No	marzo	Cantón
1837	Juan Gilpin	norteamericana	agosto	septiembre	Cantón
1837	Premier	inglesa	No	junio	India
1837	Pilot	hamburguesa	enero	septiembre	India
1838	Porcia	norteamericana	abril	julio	Cantón
1838	Juan Gilpin	inglesa	mayo	septiembre	Cantón
1838	Henry Clay	norteamericana	enero	abril	India
1839	Anna Mc Kim	norteamericana	enero	octubre	Cantón

Fuente: Elaboración propia a partir de registros de Capitanía General de Puerto del Callao, registros del Movimiento Marítimo del puerto de Valparaíso y Mercurio de Valparaíso

Tal como se puede observar en la tabla 3, de las 19 embarcaciones que dejaron el Callao rumbo a Cantón o la India entre 1832 y 1839, sólo 4 no habían estado en Valparaíso antes. Existe también un claro predominio de barcos de nacionalidad norteamericana, lo cual se ha visto también en otros trabajos para el caso chileno (Lacoste Adunka, 2022: 34). En cualquier caso, debido a que en esta época las embarcaciones dependían de los vientos y las corrientes marinas, el trayecto desde Valparaíso a Manila o Cantón requería avanzar hacia el norte primero, para tomar dirección oeste a la altura de Lima.⁶

En este contexto, cabe detenerse en la expedición del bergantín *Ocean*. El viaje, promovido en Valparaíso por la casa Alsop, Wetmore y Cryder en 1828, tenía originalmente como objetivo hacer una expedición a las costas de Calcuta y Manila. Una tormenta frente al puerto de Valparaíso cuando estaban a punto de desembarcar la carga traída de Asia, generó un caso de «responsabilidad legal difusa» (Cavieres, 1988, p. 154) que impulsó un juicio entre las partes interesadas que duró 10 años y logró que se conservaran detalles de este

tipo de expediciones, que permiten observar desde la perspectiva de los agentes, los riesgos, horizontes de posibilidad y estrategias empleadas para sobrevivir en un contexto de alta incertidumbre y especulación (Lacoste Adunka, 2023).

En 1828, John Searle, el capitán del *Ocean*, negoció con el comerciante chileno José María Arteaga la comisión de un envío de cobre a vender en Filipinas. Luego, en el Callao, se sumó a la expedición Máximo Mendieta, sobrino de un antiguo factor de la Real Compañía de Filipinas en Calcuta, quien había acordado un préstamo con la misma casa Alsop en el Callao para comprar productos en Cantón y Manila. La expedición llegó a Manila y luego pasó a China, donde Mendieta y Searle negociaron con la casa Dent otro préstamo con el que compraron mercaderías en Cantón, que esperaban vender en el Callao y Valparaíso. Cuando la expedición emprendió el retorno traía azúcar (27% del valor del cargamento), manufacturas chinas, especialmente textiles (un 50%) y petates (7,5%), y vinos de madera. En abril de 1830 el bergantín arribó a Valparaíso, pero una tormenta generó importantes daños

en el buque antes de que terminara de descargar, lo que generó dos problemas importantes: fue preciso tirar una parte importante del azúcar al mar para preservar la embarcación y el resto de la carga, y el barco quedó en tan malas condiciones que no fue posible continuar con el viaje hasta el Callao.

Esto impidió que los consignatarios en Chile pudieran «buscar mejores precios en otras plazas» para el cargamento que se salvó del siniestro (Archivo Nacional (AN), Fondo Judiciales de Valparaíso (FJV), Caja 30236-6. Cobro de Cuentas. Máximo Mendieta, 1832, p. 43 v). Según el pleito, el remanente del azúcar se vendió a bajos precios por el arribo de 2000 sacos de azúcar de Brasil, en noviembre de 1830, lo que generó una caída general del precio (Carta de Carlos Bispham a Máximo Mendieta, 30 de noviembre de 1830. AN, FJV, Caja 30236-6. Cobro de Cuentas. Máximo Mendieta, 1832, p. 64). Finalmente, en 1832 se enviaron sedas por un valor de 14.000 pesos a Lima «por estar mejor adaptadas a esta plaza» (AN, FJV, Caja 30236-6. Cobro de Cuentas. Máximo Mendieta, 1832, f. 205). En cualquier caso, la dificultad para vender el cargamento

del *Ocean* en Valparaíso y la imposibilidad de complementar el mercado con la demanda limeña desde el primer momento, llevaron a que no hubiese ganancias en la expedición, y tanto Máximo Mendieta como José María Arteaga quedaron arruinados (el primero incluso fue condenado a prisión por deudas).

El caso del *Ocean* muestra algunos de los elementos que configuraban el comercio transpacífico de la época. Había una fuerte vinculación entre los comerciantes de Valparaíso y el Callao (en este caso, la misma casa comercial Alsop tenía presencia en ambas plazas), y la posibilidad de complementar la demanda de Valparaíso con la de Callao aumentaba las posibilidades de hacer rentables las expediciones. Justamente la falta de esta opción fue uno de los problemas que llevaron al fracaso de Máximo Mendieta. Es interesante ver cómo estos elementos seguían vigentes casi 15 años después, esta vez desde los ojos de un experimentado comerciante asentado en Lima.

Justamente, otro caso de complementariedad de mercados entre Valparaíso y el Callao con relación al comercio transpacífico se

encuentra en el diario de Heinrich Witt, el comerciante alemán que había llegado al Perú en 1824 como agente comercial de la casa de Antony Gibbs and Sons en Arequipa (Mücke, 2017: 178). Witt se independizó formalmente en 1842 y en dicha década organizó, junto a Juan Diez, el hijo de su esposa, dos viajes a Cantón. Analizar su punto de vista sobre la organización, desarrollo y resultado de estas expediciones permite observar hasta qué punto los comerciantes de la época entendían la necesidad de articular negocios en las costas del Pacífico sudamericano para hacer rentable el viaje.

En relación con el tema que nos ocupa, Witt menciona tres elementos donde queda plasmada la relación entre las plazas comerciales de Chile y Perú: el tipo de mercaderías que convenía comprar y traer, y finalmente, la conveniencia de volver directo al Callao o hacer escala en Valparaíso antes, en función del derrotero de otras expediciones que estaban llevando a cabo la misma empresa desde Chile y la forma de enviar dinero para las compras en China con el menor costo de cambio posible.

El segundo punto a revisar, es el de las mercaderías a comprar en Cantón por estas expediciones y la conveniencia de ir directo al Callao o pasar antes por Valparaíso. En una carta enviada por su hijo desde Cantón, Witt señala que Juan estaba considerando:

«where to buy their sugar, whether in Canton or Manilla, nor had they decided whether to sail for Callao direct, or to go first to Valparaiso, which would depend upon the movements of the “Cayuga”, which vessel consigned to Alsop & Co., both in Chile and Perú was about completing her cargo in Canton» (Diario de Heinrich Witt, Tomo 4, p. 88)

Esta preocupación por la posible abundancia de productos asiáticos en Valparaíso y el consecuente bajo precio de las mercaderías (crisis de sobrestock en una plaza de mercado limitado) tenía fundamentos. Vimos que eso afectó el precio de las ventas de los productos introducidos por el *Ocean* en 1830, pero también perjudicó finalmente a Witt en 1847. Una vez que retornó el *Lambayeque* a Callao, las sedas destinadas al mercado local se vendieron

rápidamente. Pero vender el azúcar requería de más gestiones. El 5 de agosto: «only the Manilla sugar, destined for the Valparaiso market, remained on hand». En septiembre del mismo año Juan viajó a Valparaíso y dejó el azúcar a consignación de la firma Naylor, Oxley y Co., pero en noviembre todavía no había sido vendida (Diario de Henrich Witt, 2016, 4: 132). El negocio no funcionó porque esta mercadería era entonces abundante y barata en Valparaíso. Tal como se le había advertido a Witt en abril de 1847: «I learned from Garland that sugar was abundant and cheap in the Valparaiso market, which did not augur well for my son Juan's expedition to China» (Diario de Henrich Witt, 2016, 5: 72). Según los registros del puerto de Valparaíso, el bergantín *Cayuga* hizo al menos 5 viajes entre Cantón y Valparaíso. Fue registrado en 1842, 1843, 1845 y 1846, siempre consignado a la casa de Alsop y Cía. (Movimiento Marítimo del Puerto de Valparaíso, Ministerio de Marina, Chile). Cabe señalar que en la década de 1840, tras la apertura comercial impulsada por la guerra del opio, se intensificaron los contactos con China. De hecho, 24 embarcaciones llegaron desde Cantón a Valparaíso en este

periodo, en contraste con las 14 registradas en la década anterior, y las dos registradas entre 1850 y 1855. Por lo tanto, el sobrestock de azúcar en Valparaíso tenía sentido, aún más considerando que había terminado la intermitencia de la oferta proveniente del sur del Perú.

Respecto al problema sobre cómo enviar el dinero para hacer las compras en Cantón, Witt escribió lo siguiente:

«I, in the meanwhile, racked my mind how to place the funds from Lima to Canton in the least disadvantageous manner. I thought of purchasing copper in Chile which cost, at the time, from 15 to 16 dollars the quintal, and Mur wrote from Canton that there it would not fetch more than 21 to 22 dollars the picul of 140 lbs, which price, calculating freight, insurance and commission, would clearly leave a loss. I might have obtained letter [...] of credit upon England; in Canton the exchange for 6 months sight bills was 4s. 5d, in Lima, at the time 43d, a loss of about 23%. Remained to be sent bar silver, gold ounces or Spanish small change; by repeated

experience it was known that the two former always netted in China less than what they had cost in Lima and Spanish small change would, it is true, do well in Manilla, where it fetched a premium of 6%, but where was the possibility of collecting in Lima 60,000 dollars in this coin?» (Diario de Henrich Witt, 2016, 5: 145).

En la primera expedición, Witt había enviado monedas de oro a China, pero para la segunda, concluyó que lo mejor era enviar cobre desde Valparaíso: «we also agreed that instead of sending to Canton coined gold ounces, as I had done per “Lambayeque”, we would purchase 4000 quintals refined copper in Chile which we flattered ourselves would leave a fair result» (Diario de Henrich Witt, 2016, 5: 234). Según Witt, no eran ellos los únicos en seguir esta estrategia, ya que cuando fue a despedir a su hijo Juan al puerto del Callao, que iba a Valparaíso a buscar el cobre, visitó la embarcación «Sea Witch» que estaba lista para salir a Cantón, consignada a la Casa de Alsop y Co., cargada de cobre y barras de plata (Diario de Henrich Witt, 2016, 5: 235). Cabe señalar que la estrategia de enviar cobre

para vender en Manila o Cantón ya había sido utilizada en la expedición del *Ocean*.

4. Conclusiones

Este trabajo ha mostrado que ampliar la escala de análisis permite matizar afirmaciones tradicionales, como la supuesta hegemonía de Valparaíso en las costas del Pacífico en las primeras décadas de vida independiente. Es lógico afirmar la hegemonía respecto a otros puertos chilenos, pero esta posición se desdibuja al ampliar la escala hacia el sistema portuario del Pacífico sudamericano. Se trataba de un nodo primario, pero no era más importante que el Callao. Por tamaño de mercado, por intensidad de contactos con otras regiones y por volumen de transacciones, ambas plazas compartían un espacio predominante en las costas. De hecho, varias casas comerciales tenían sede en ambas plazas, pero las casas matrices durante largo tiempo estuvieron en Inglaterra, Estados Unidos e incluso Cantón (Correspondencia de Richard Alsop, Biblioteca de la Universidad de Notre Dame, South Bend). Como se ha señalado antes, los testimonios de observadores contemporáneos reflejaban

el asombro ante el crecimiento de Valparaíso y la decadencia de el Callao, en función a la posición previa a la Independencia. Pero en términos absolutos, ni Valparaíso era tan grande ni el Callao tan pequeño. La tendencia de magnificar la importancia de Valparaíso se mantuvo después, como parte de la explicación de la tesis de la «excepcionalidad chilena» que explicaría luego la victoria de la guerra del Pacífico. Pero detenerse en las cifras, en el efectivo flujo comercial y en las observaciones de contemporáneos que no tenían intereses políticos permite analizar las relaciones de poder y de gravitación de estos nodos en sí mismos con menos distorsiones. A su vez, este trabajo insiste en la idea de que a pesar de que el eje Valparaíso-Callao perdió importancia relativa después de la Independencia, el flujo bilateral persistió, y esto queda demostrado por los contactos registrados en las Capitanías de Puerto del Callao y por las cifras de la Estadística Comercial de Chile, a pesar de que no haya recibido gran atención por parte de la historiografía hasta ahora, con algunas excepciones.

Por último, hemos podido observar, a través de estudios de caso y la cuantificación de las embarcaciones que llevaron a cabo el comercio entre las costas de China o India y el Pacífico sudamericano, que ni el Callao ni Valparaíso bastaban por sí solos para garantizar la rentabilidad de estos viajes de larga distancia. Tanto por el tamaño acotado de sus mercados, como por las diversas preferencias en el consumo y los riesgos constantes de caída de precios por sobrestock ante la competencia de cargamentos originarios de otras regiones, se tornaba necesario complementar los puertos del Callao y Valparaíso. Lo entendía Heinrich Witt y por eso envió a su hijo Juan a comprar cobre para enviar a Asia, a fin de reducir los costos de envío del capital y a vender azúcar de Manila en el puerto chileno cuando volvió de su primer viaje. También lo tenía claro Máximo Mendieta, cuando se lamentaba el no haber podido vender de manera más ventajosa las mercaderías traídas por el *Ocean* debido a la tormenta de abril de 1830, que impidió al bergantín continuar al Callao después de desembarcar parte de la carga en Valparaíso. Y también lo comprendieron el 75% de las embarcaciones que zarparon rumbo a Cantón o la

India en la década del 30 desde el Callao, cada vez que incluían a Valparaíso en su derrotero.

Agradecimientos: Esta investigación ha sido financiada por la Beca Doctorado Nacional ANID 21190792, y la beca History Proyect, otorgada por la Universidad de Harvard en 2023. Además, una primera versión de este trabajo fue presentado en el workshop *La litoralización de las sociedades del Pacífico Sur, siglos XIX-XX*, en mayo de 2023 en la ciudad de Tocopilla. Agradezco a los participantes del workshop por sus comentarios y recomendaciones. Finalmente, agradezco al equipo editorial de la Revista *Autoctonía*, así como a los evaluadores por sus críticas y anotaciones, las que han enriquecido la versión final de este trabajo.

Fuentes primarias

Archivo Nacional de Chile: Fondo Judiciales de Santiago.

Archivo Histórico de Marina del Perú (Lima): Registro de Capitanía de Puerto de el Callao.

Biblioteca Santiago Severín (Valparaíso, Chile): Registro de embarcaciones en el puerto de Valparaíso.

University of Notre Dame (South Bend, Indiana, USA): Correspondencia de Richard Alsop.

Benavente, D. J. (2010): *Opúsculo sobre la Hacienda Pública en Chile*, editado por Rafael Sagredo Baeza, Biblioteca Fundamentos de la Construcción en Chile, Santiago de Chile, Facultad de Historia, Geografía y Ciencia Política de la Pontificia Universidad Católica de Chile y Biblioteca Nacional de Chile.

El Mercurio de Valparaíso 1828-1848

Kellenbenz, H. (1987): «Eduard Wilhelm Berckmeyer, mercader hamburgués en Valparaíso (1837-1838)», *Historia* 22, pp. 26-45

Kerhallet, Ch. (1861): *General Examination of the Pacific Ocean, followed by Nautical Directions for avoiding Hurricanes*, New York, E & G. W. Blunt.

Mücke, U. (Ed.) (2016): *The Diary of Heinrich Witt*, vols. 4 y 5, Boston y Leiden, Brill.

The Sailor's Magazine, and Naval Journal, vol. VI, Nueva York, The Society Office, 1834.

Estadística Comercial de la República de Chile, 1844-1870, Santiago, Imprenta de los Tribunales y Valparaíso, Imprenta del Mercurio.

Referencias citadas

Benavides Navarro, L. (1974): *La formación de Valparaíso como «Entrepot» de la costa Pacífico 1810- 1850*, Bélgica, Societé Jean Bodin.

Busto Ibarra, K. (2022): *El Pacífico Mexicano y sus transformaciones. Integración marítima y terrestre en la configuración de un espacio internacional 1848-1927*, México, El Colegio de México.

Carrera Núñez, J. (2017): *Desarrollo Comercial y naviero en los comienzos del Chile republicano 1811-1864*, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.

Cavieres Figueroa, E. (1988): *Comercio chileno y comerciantes ingleses 1820-1880: (un ciclo de*

historia económica), Universidad Católica de Valparaíso, Instituto de Historia.

Cavieres, E. y Serrano, G. (2018): «La guerra de Chile contra la Confederación Perú-Boliviana (1836-1839): El trigo y la agricultura como bases de un proyecto nacional», *Revista América Latina en Historia Económica*, 25, 1, pp. 136 y 164.

Cid, G. (2008): «Nacionalizando la 'segunda independencia' chilena. Fiestas y discursos cívico-religiosos en torno a la Guerra contra la Confederación, 1836-1851», *Bicentenario. Revista de Historia de Chile y América*, 7, 2, pp. 5-33.

Contreras, C. y Cavieres, E. (2005): «Políticas fiscales, economía y crecimiento», en C. Aljovín de Losada y E. Cavieres, *Chile - Perú, Perú - Chile: 1820 -1920. Desarrollo Políticos, Económicos y Culturales*, Valparaíso, Ediciones Universidad Católica de Valparaíso.

Couyoumdjan, R. (2019): «La incorporación de Chile al comercio Global», en F. Silva y J. Vargas, eds., *1826 Historia de la República de Chile. Vol 2 La búsqueda de un orden republicano 1881*, Santiago, Ediciones UC.

Donoso, C. y Rosenblitt, J. (eds.) (2009): *La Confederación Perú-boliviana 1836-1839*, Santiago, Editorial Andrés Bello y Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.

González Miranda, S. y Parodi, D. (comp.) (2014): *Las Historias que nos unen. Episodios positivos en las relaciones peruano-chilenas, siglos XIX y XX*, Santiago, Ril Editores - Universidad Arturo Prat.

Igler, D. (2013): *The Great Ocean: Pacific Worlds from Captain Cook to the Gold Rush*, New York and Oxford, Oxford University Press.

Lacoste Adunka, M. (2021): *Nueva Historia de la Relación Económica entre Chile y Perú (1822-1865) De la independencia a la guerra con España*, Santiago de Chile, Centro de Estudios Bicentenario.

Lacoste Adunka, M. (2022): «Comercio Transpacífico entre 1815 y 1855. Valparaíso, Cantón y Manila», en B. Escobar, R. Nazer Ahumada, M. Llorca Jaña y M. Matus, eds., *Perspectivas de Historia Económica*, Santiago, Asociación Chilena de Historia Económica.

Lacoste Adunka, M. (2023): «Máximo Mendieta y el Ocean», *Illes i imperis*, 25, pp. 163-186. DOI: <https://doi.org/10.31009/illesimperis.2023.i25.08>.

Llorca-Jaña, M. (2012): «The economic activities of a global merchant-banker in Chile: Huth & co of London, 1820s-1850s», *Historia*, 45, 2, pp. 399-432. DOI: <https://dx.doi.org/10.4067/S0717-71942012000200002>

Mazzeo, C. (2023): «Los comerciantes extranjeros en el Callao y sus conexiones con los puertos del Pacífico norte 1819-1829», *Macrohistoria*, 1, 5, pp. 99-111. DOI: <https://doi.org/10.62120/mch.v1i5.49>

Mücke, U. (2017). «El diario de Heinrich Witt y la historia del Perú en el siglo XIX», *Histórica*, 41, 1, 171-186. DOI: <https://doi.org/10.18800/historica.201701.006>

Serrano del Pozo, G. (2013): *1836-1839 Portales y Santa Cruz. Valparaíso y la Guerra con la Confederación*, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso.

Ugarte, E. (2014): «La Guerra del Pacífico como referente nacional y punto condicionante de las

relaciones chileno-peruanas», *Si somos americanos*, 14, 2, pp. 159-185.

Villalobos, S. (1990), *El comercio y la crisis colonial*, Santiago: Editorial Universitaria.

Notas

1 Diego Portales afirmaba, en su famosa carta a Manuel Blanco Encalada, el 10 de septiembre de 1836 que «va usted, en realidad, a conseguir con el triunfo de sus armas, la segunda independencia de Chile [...] La posición de Chile frente a la Confederación Perú Boliviana es insostenible. No puede ser tolerado ni por el pueblo ni por el gobierno, porque ello equivaldría a un suicidio [...]» Carta publicada en *Epistolario de Diego Portales*, Dirección general de Prisiones, 1936-1939, p. 453.

2 Por ejemplo, entre las pertenencias que la junta de secuestros registró entre las pertenencias de Antonio del Sol, destacaron: 36 piezas sargas de China de a 34 varas, 9 piezas de damascos, 32 piezas Sayasayas de a 50 varas, 24 quitasoles de raso, 22 paquetes de pañuelos de seda de a 20 pañuelos, y 8 colchas imperiales que pertenecían a José de Arizmendi. Razón de los efectos de ultramar que

existen en esta comisión de secuestros recibidos de los siguientes y pertenecientes a los siguientes. Santiago, 2 de mayo de 1817. Contaduría Mayor, 1era serie, vol. 1150. P. 172v

3 José Urrutia Mendiburu solicitó autorización para participar del comercio asiático, pero este fue denegado por el privilegio exclusivo del que gozaba la Real Compañía de Filipinas. Sergio Villalobos, *El comercio y la crisis colonial* 2ª ed. , Santiago: Editorial Universitaria 1990, 335-349.

4 Note sur le commerce du Valparaíso et de Lima en 1833. Paris, 1835. P.5. Citado por Rodolfo Urbina Burgos, 1999, Valparaíso. Auge y Ocaso del Viejo «Pancho» 1830-1930. Editorial Puntangeles, Universidad de Playa Ancha, p.51.

5 Esto queda en evidencia en el juicio entre Máximo de Mendieta y las Casa de Alsop y Dent, llevado a cabo en Santiago de Chile, pero donde los agentes locales informaban de todo lo sucedido a las casas centrales ubicadas en Estados Unidos y Cantón, respectivamente. Con el avance de la década de 1830, algunos comerciantes que habían llegado como agentes de firmas mayores, lograron independizarse, como en los casos de Huth

y Witt. Al respecto, véase Lacoste Adunka, 2023
y Llorca Jaña, 2012.

6 Se puede ver un mapa de la ruta tradicional
en el mapa trazado por la expedición de Ignacio
Mária de Álava, Archivo General de Indias, MP,
Filipinas, 192.