

Los comerciantes extranjeros en el Callao y sus conexiones con los puertos del Pacífico norte 1819-1829

The foreign merchants in Callao and their connections with the North Pacific Ports, 1819-1829

Cristina Mazzeo **

Resumen

A partir de la coyuntura del comercio neutral el intercambio entre España y América se vio entorpecido. La situación se precipitó a partir de 1814 hasta 1821, especialmente en el Pacífico Sur, debido a los acontecimientos bélicos. Fue a partir de 1818 con la Independencia de Chile que muchos comerciantes extranjeros aprovecharon para ingresar al circuito del comercio español americano instalándose principalmente en el puerto del Callao. Analizaremos los circuitos mercantiles en el área del Pacífico norte a partir del puerto del Callao hacia California, pasando por puertos centroamericanos (Sonsonate, Realejo), San Blas en México en el período de transición entre el imperio y los nuevos estados (1819-1829), para comparar lo ya investigado para el área sur (Callao- Valparaíso- Buenos Aires) durante el mismo tiempo.

Partimos de datos referentes a embarcaciones, hombres y mercancías que se desplazaron por el Pacífico. ¿Cómo impactaron las coyunturas bélicas en el Pacífico norte? ¿Fueron los mismos comerciantes extranjeros y norteamericanos los

Abstract

The emergence of neutral exchange hindered trade between Spain and the Americas. The situation arose between 1814 and 1821, especially in the South Pacific due to war. It was only after 1818 and the Independence of Chile that many foreign merchants took the opportunity to enter American-Spanish trade routes. We analyze trade routes in the North Pacific from the port of Callao to California passing through Central American ports (such as Sonsonate, Realejo, and San Blas, Mexico) in the transitional period between the Spanish Empire and the era of independent states (1819-1829). We then compare this research to existing knowledge regarding trade in the southern area (Callao- Valparaíso- Buenos Aires) during the same time. We examine records of ships, men, and goods that moved throughout the Pacific. How was trade impacted by the military circumstances in the North Pacific? Were the same American merchants involved in both North and South American trade? What goods were exchanged? This study allows us to visualize the mercantile activity from the port of Callao in the period of

** Pontificia Universidad Católica del Perú, cmazzeo@pucp.pe, <https://orcid.org/0000-0002-6006-6250>.

que participaron en los circuitos norte al igual que en los del sur? ¿Cuáles fueron los productos de intercambio? Esta investigación nos permitiría visualizar los intercambios mercantiles a partir del puerto del Callao en el período de transición entre la etapa virreinal y republicana.

Palabras clave: comercio exterior, Callao, comerciantes, Pacífico Norte.

Key words: Foreign trade, Callao, merchants, North Pacific.

Recibido: 17 de noviembre de 2023

Aceptado: 27 de noviembre de 2023

Introducción

El comercio, la guerra y las finanzas son tres aspectos de la economía global que están totalmente ligados. Las guerras transforman el comercio, lo reestructuran, y las finanzas corren el mismo fin. Para mantener una guerra se necesitan hombres y dinero y este se obtiene mediante el otorgamiento de empréstitos, pedidos de cupos y aranceles que se establecen sobre las mercancías. Esa financiación se obtenía principalmente por el aporte de los comerciantes, quienes a cambio obtenían una serie de prebendas o beneficios arancelarios en el mercado local.

Durante el período virreinal, las guerras no interrumpieron el comercio porque este se hacía mediante los barcos de naciones neutrales, que transportaban no sólo mercancías sino también los caudales del rey. El momento más crítico para el comercio, durante el antiguo régimen, fue en 1796 cuando la coyuntura internacional cambió las relaciones del poder entre España y América y se inició un período bélico que prácticamente duró, con algunas épocas de paz, hasta 1821. Sin embargo, durante dicho período virreinal, España intentó por todos los medios controlar el comercio ya sea intercolonial o internacional, con la ayuda incondicional de los Consulados de Comercio, integrados por los principales comerciantes locales (sean criollos o españoles). Fue a partir de 1821 que se inicia el proceso de Independencia en el Perú y que culminará en 1824¹ con la batalla de Ayacucho, que los comerciantes extranjeros comenzarán a instalarse en el Perú.

Con la llegada de San Martín muchos comerciantes españoles dejaron el país por la aplicación de una política de secuestros llevada a cabo por el secretario Bernardo de Monteagudo. Se habla de unos 10 a 12 mil españoles quienes fueron transportados en navíos extranjeros hacia Europa; otras fuentes hablan de 4 mil personas. Si estas cifras son ciertas estamos hablando de casi un 10% de la población dado que en 1794 la cantidad de españoles que

¹ Aunque quedaría un reducto español en los Castillos del Callao hasta 1826.

residían en el Perú era de 135.755 con sus descendientes (Dancuar, 1901: 7). Durante ese tiempo el comercio estuvo en manos de extranjeros que aprovecharon las coyunturas bélicas para introducirse en el mercado americano, tanto en el cabotaje como en el gran comercio que se mantuvo con Europa y América del Norte. En este período no podemos diferenciar entre los circuitos de cabotaje o el gran comercio porque ambos se interrelacionan e entrecruzan a través de las embarcaciones que van recalando en cada puerto, los cuales funcionan como especie de grandes almacenes que intercambian mercancías ya sean de la región o procedentes de puertos extranjeros (Dancuar, 1902c: 56)². Las embarcaciones que provienen de Europa llegan a Valparaíso o Arica, cargan otras mercancías y continúan hacia el Callao. Fue desde 1821 que el libre comercio, implementado por la nueva república, permitió la aparición de nuevos circuitos mercantiles en el Pacífico, que unen distintos puertos entrelazándose el cabotaje con el comercio internacional.

Por otro lado, el Pacífico se comporta como una especie de báscula y está en relación directa con lo que sucede en el Atlántico. Así, por ejemplo, cuando el puerto de Buenos Aires se encuentra bajo el dominio de los insurgentes en 1810, el puerto de Arica toma una importancia fundamental para la comercialización de mercancías (Mazzeo Cristina, 2017: 317-363). Las mercancías procedentes de Europa recalaban en Río de Janeiro en lugar de Buenos Aires, para luego pasar a Arica en el Pacífico y de allí al Callao. Durante la guerra en el Caribe, la presencia inglesa llevó a que México aprovechara la circunstancia para negociar con Guayaquil el cacao como lo manifiesta Guillermina del Valle en su texto sobre el tema (Del Valle, Guillermina, 2019: 151-196). En México, trabajos como los de Deni Trejo y Antonio Ibarra explican cómo al iniciarse los conflictos emancipatorios entre 1810 y 1818 y producirse el bloqueo de los puertos del Atlántico, el puerto de San Blas cobra mayor presencia en el Pacífico (Trejo Barajas, 2016: 363-381). Situación que se agudizará con la presencia de los corsarios insurgentes en el Atlántico a partir de 1821 en los alrededores de las islas Canarias.

Para esa fecha, San Martín llega a las costas peruanas y declara la Independencia en esa zona con lo cual el comercio libre se abrió a todas las naciones del mundo. Se impusieron aranceles escalonados que permitieron que aquellas embarcaciones procedentes de América pagarían un arancel menor de un 16 % que las procedentes de Europa que debían pagar un 20 % y se prohibió a los extranjeros ejercer el comercio en el país. En 1825, Bolívar derogó ese reglamento, y a partir de ese momento la presencia de los comerciantes extranjeros tanto ingleses como americanos y alemanes se hace notable. En un año se instalaron 26 casas comerciales de Inglaterra, Francia, Estados Unidos y Alemania, habilitándose nuevamente el libre comercio con Chile. Los comerciantes extranjeros participaron, además, en los préstamos entregados al gobierno republicano para hacer frente a los gastos bélicos. Según

² Este comercio debía realizarse en embarcaciones nacionales y en caso de no alcanzar podían utilizarse las extranjeras y a través de los puertos menores mientras que por los mayores se realizaría el gran comercio, (Dancuar, 1902: 56).

el reglamento del Consulado en 1826 fueron, además, reconocidos como comerciantes de primera categoría en función de las utilidades que recibían anualmente.

El tema ha sido tratado por otros historiadores, como lo evidencian los trabajos de Jaime Rosenblitt referidos a la región de Tacna y Arica y su comercio 1778-1841, y el circuito comercial durante la temprana República Peruana 1841-1863 (Rosenblitt, 2013: 203-242) o los de Francisco Betancourt sobre el comercio de esclavos y los Circuitos en América del Sur 1800-1810, que de alguna manera tocan el caso del Perú y su relación con Valparaíso (Betancourt, 2017). También contamos con trabajos vinculados con el Pacífico Norte como el de Mariano Bonialian y la relación del comercio con la Compañía de Filipinas (Bonialian, 2012), o el de Deni Trejo, en especial, sobre el Pacífico Norte y Nueva España (Trejo, 2016). Sin embargo, estos trabajos son puntuales referidos a regiones o espacios marítimos específicos. El aporte del trabajo que se presenta está en el uso de una fuente inédita y la comparación entre ambos espacios marítimos en el Pacífico, y cómo se comportó el comercio hacia el norte y al sur del Perú, donde se registran mercancías, precios, y comerciantes, como veremos a continuación.

Este trabajo se centra en el período 1821 y 1830, tomando como base una serie completa de salida y entrada de embarcaciones al Callao según la fuente de “Registro de navíos procedentes de Mares del Sur”, disponible en el Archivo General de la Nación en Lima. Esta definición que abarca un amplio espacio continental que va desde California hasta Buenos Aires, en el Atlántico. El objetivo es visualizar la frecuencia de las actividades mercantiles de los distintos puertos del Pacífico que tuvieron conexión con el Callao, tanto hacia el norte como hacia el sur y sus conexiones con el Atlántico y Europa. Por otro lado, tomaremos los puertos de Estados Unidos, especialmente California, y otros de México como San Blas y Mazatlán identificando comerciantes, mercancías y precios, para evaluar cómo fue la conexión con ellos y ante qué coyunturas políticas se dieron. Algunos comerciantes que se vincularon notoriamente con el sur, también lo hicieron con el norte, pero no en la misma medida. Este trabajo nos permitirá descifrar la competencia que hubo entre Valparaíso y California, tomando como ejemplo, desde donde llegaban las mismas mercancías, como la harina, el sebo, el charqui y las telas. Estas mercancías fueron grabadas con aranceles de hasta un 80 % a partir de 1827 bajo el régimen de Gamarra implementando una política nacionalista y proteccionista, como indica Paul Gootenberg en su trabajo sobre el comercio con Estados Unidos (Gootenberg, 1989). Las mercancías llegaban al Pacífico por tres vías, sea por Panamá o Cartagena desde el Caribe; por México hacia Acapulco y San Blas y por el Cabo de Hornos recalando en primer lugar en Valparaíso y luego el Callao.

1. Los puertos

1.1 Embarcaciones. Frecuencias de Entrada y Salida respecto al Callao

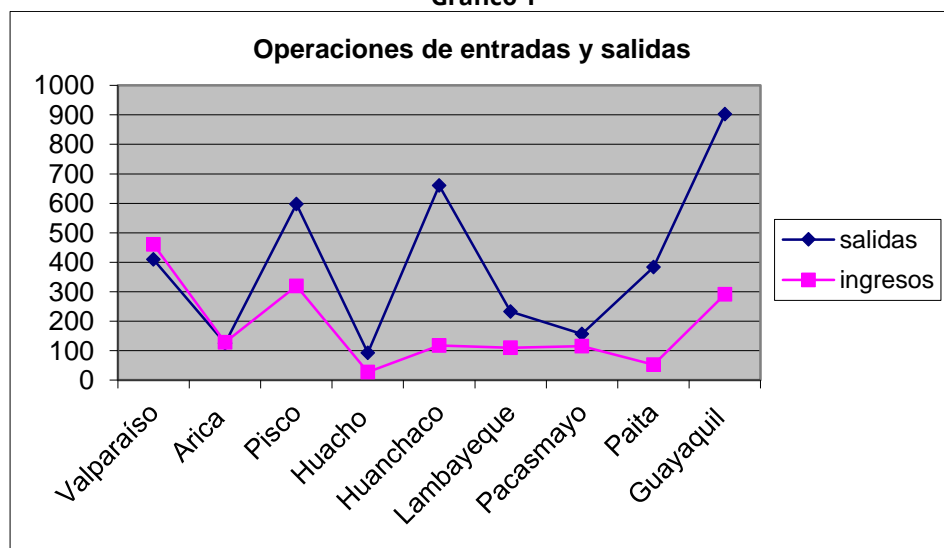
El gráfico muestra la crisis entre los años 1823 y 1824 sufrida cuando la guerra en el Perú se centró en la ciudad de Lima y el puerto del Callao estuvo bloqueado. Otra reflexión es la mayor cantidad de embarcaciones que salen del Callao con relación a las que ingresan, lo cual responde a la política proteccionista que funcionó en el Perú en los primeros años de vida independiente. Los puertos que destacan hacia el sur del Callao son Valparaíso, Pisco y hacia el norte Huanchaco (uno de los distritos de Trujillo) y Guayaquil, puertos considerados mayores para la realización del gran comercio.

Cuadro 1. Período 1819 – 1829 a partir del Callao

Puerto	salidas	ingresos	operaciones comerciales
Valparaíso	410	461	871
Arica	125	129	254
Pisco	597	319	916
Huacho	93	28	121
Huanchaco	660	118	778
Lambayeque	233	110	343
Pacasmayo	157	115	272
Paíta	384	52	436
Guayaquil	903	291	1194
Total	3562	1623	5185

AGN Lima – Embarcaciones Mares del Sur

Gráfico 1



1.2 Otros puertos del norte, europeos y del Atlántico

Las transacciones se midieron en cantidad de registros de aduana lo que podríamos definir también como facturas registradas en la aduana. El total de las transacciones según los valores de aforo de las mercancías llegó a la suma de 10.254.772 pesos fuertes. Los años que mayores cantidades se midieron en el Callao fueron 1821 – 1822, época en que se abre el comercio a todos los puertos del Pacífico, Atlántico y europeos; en 1825, cuando se libera el Callao del último reducto de españoles que se parapetaron en el fuerte de dicho puerto, bajando en 1826 cuando aún se encuentra Bolívar, aunque el Perú está en guerra con Nueva Granada. Curiosamente sube en 1828, posiblemente por la retención en 1827 por los altos aranceles que se establecieron según el reglamento de ese año, y vuelve a bajar en 1829, bajo la administración de Gamarra (1829-1833) año en que están vigente los altos aranceles a las mercancías extranjeras.

Cuadro 2. Operaciones Comerciales

Puertos	entrada	salida	totales
Buenos Aires	4	26	30
California	15	121	136
Costa Rica	3	24	27
Esmeralda	2	2	4
Filadelfia, Boston	6	5	11
Liverpool	57		57
Londres	18	12	30
Realejo, Sonsonate	20	13	33
San Blas, Mazatlán	2	4	6
Punta Arenas	3	3	6
Panamá	20	0	20
México p. desconocido	1	86	87
Total	151	296	447

Archivo General de la Nación, Lima. Fondo Aduana Mares del Sur

Gráfico 2

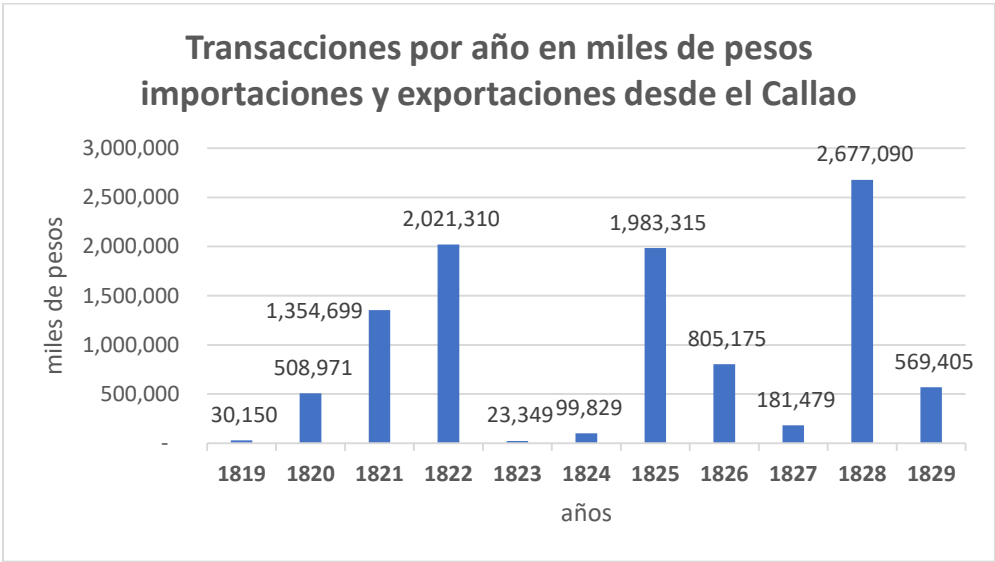
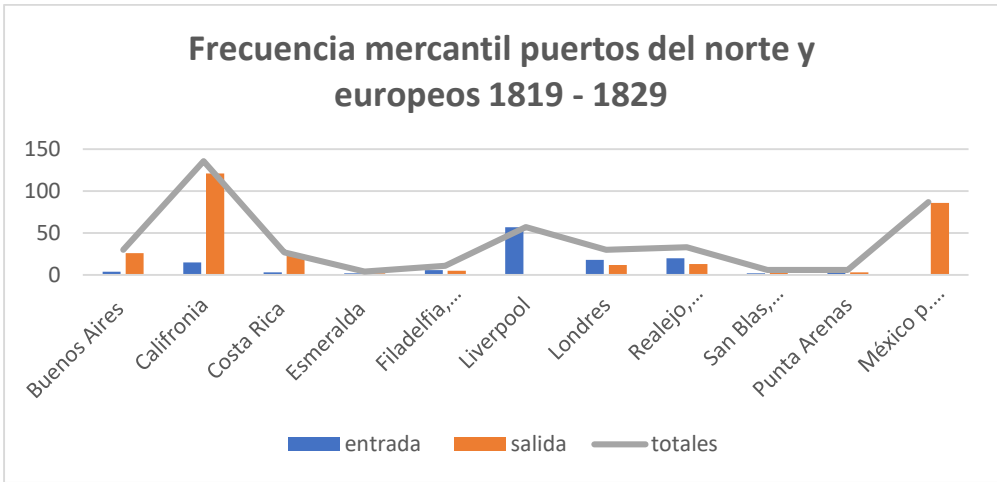


Gráfico 3



En cuanto a la frecuencia en las conexiones con los puertos del norte, se evidencia que tanto California como los puertos de México han tenido una mayor presencia en la comercialización de mercancías que salieron desde el Callao hacia dichos puertos.

1.3 Distinción entre los puertos del Norte, Sur, los del Atlántico y Europa

Las embarcaciones procedentes y con destinos a puertos del Pacífico no tocaban un solo puerto, sino que en algunos casos paraban en algunos de menor cuantía conocidos como Huanchaco, Huacho, Paita, y por el sur Casma, Islay e intermedios que se dedicaban al comercio de cabotaje, y luego seguían viaje hacia el norte o el sur. En esos casos para definirlo se ha tenido en cuenta el último puerto de llegada o de salida, siempre en relación al Callao.

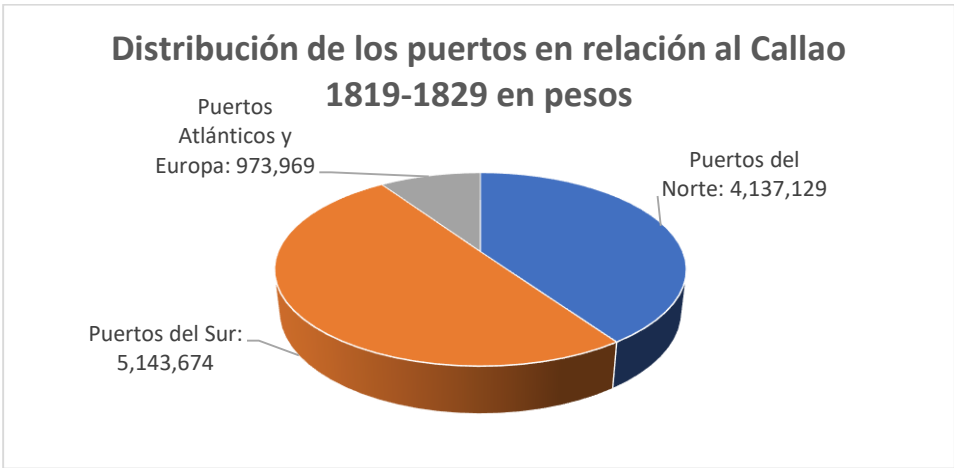
La relación en pesos fuertes según el valor de aforo de las mercancías transportadas es la siguiente:

Cuadro 3. Valores según el aforo de las mercancías

4,137,129.00	Puertos del Norte
5,143,674.00	Puertos del Sur
973,969.00	Puertos Atlántico y Europa
10,254,772.00	Totales

AGN Lima Aduanas Mares del Sur

Gráfico 4



Este gráfico 4 evidencia que hubo un mayor contacto con los puertos del sur desde el Callao que hacia el norte, teniendo en cuenta el valor del aforo de las mercancías que se introducían en el mercado de Lima ya sea del norte o del sur. Además, hubo más envíos que recepción de productos desde los puertos de California, Boston, Filadelfia y “Estados Unidos” (puertos sin especificar).

Cuadro 4. Procedencia

Procedencia	1822	1823	1824	1825	1826	1827	1828	1829	Total
California	13			23	6		75	19	
EEUU					4		3		
Valparaíso-EEUU							5		
Total de operaciones	13	0	0	23	10	0	83	19	148

Cuadro 5. Destino

Destino	1821	1822	1823	1825	1828	1829	Total
California		10		20	72	19	
EEUU					3		
Valparaíso-EEUU					5		
Totatal de envíos	0	10	0	20	80	19	129

En ambos casos se evidencia que la mayor participación en las operaciones comerciales realizadas desde el Callao hacia California y Estados Unidos fue el año 1828. Curiosamente el año que se impuso los más altos aranceles para víveres y otros productos como harina, artesanías y también textiles. Los años anteriores fueron de mucha incertidumbre para el comercio entre Estados Unidos y el Perú, como se evidencia en los cuadros anteriores, razón por la cual a partir de esa fecha decae notablemente.

2. Los comerciantes

La relación de comerciantes que tuvieron mayor contacto con los distintos puertos de California y Estados Unidos fueron:

Cuadro 6. Relación con puertos californianos y estadounidenses

Comercian con California y EEUU	Número de Operaciones	Comercian con California y EEUU	Número de Operaciones
Templeman, Bergmam y Cía	16	Simón de Larraínzan	2
Juan Begg	16	Manuel Igarza	2
Naylor y Cía.	12	Luis Macala y Cía	2
Alsop y Wetmore	13	Luis Macala	2
Federico Huth y Cía	8	Francisco Almirall	2
Bargen y Arton	7	Eduardo MaCall y Co	2
Diego Goldie	6	Samuel Price	2
Juan Heynorth	6	Robert Heath	1
Esteban Anderson	5	Pfeiffer y Hesterberg	1
José María Vásquez	5	Melchor Sevilla	1
Luis Macala y Cía	4	Gibbs Crauley Moens	1
Eduardo MaCall y Co	3	Manuel Lynch	1
Francisco de Sales Vidal	3	Francisco Almirall	1
Juan Robins	3	Juan O'Brien y Cía	1

Diego Aliaga	3	Juan Moens	1
Guillermo Eduardo Hartnell	3	Juan Gates	1
David Moss	2	Viven y Cia	1
Bartolomé Brown	2	J. Riglos y H.	1
Agustín Serrus	2	Francisco de la Melena	1
Nixon Macall y Cía.	2	Manuel Pardiña	1
Total			148

AGN Lima Aduanas Mares del Sur

Los principales comerciantes que concentraron su poder en los circuitos del sur también tuvieron cierta presencia en los puertos del norte, en especial California. Entre ellos los más importantes fueron la firma Templeman y Bergman y Estanislao Lynch, de los cuales ya ha sido trabajados en otro artículo donde se evidencian sus participaciones en el comercio con los puertos del sur (Mazzeo, 2023: 181-211).

Los que ingresaron mercancías desde el puerto de California al Callao, entre 1822 y 1827 (según las guías de aduana) fueron Juan Begg, Diego Goldie, la firma Alsop y Wetmore, y Estanislao Lynch. Este último ingresó desde California 1000 fanegas de trigo al igual que Diego Goldie.

Juan Begg tenía sus conexiones al interior del Perú. Entre ellos destaca Domingo Villarino, vecino de Trujillo y también fue uno de los principales prestamistas del estado durante la guerra de emancipación. En 1827 reclamaba, aún a la caja de Consolidación unos 20.000 pesos que el estado le debía por los préstamos otorgados. Había entregado al gobierno republicano préstamos por 35.300 pesos en 1821, 1822 y 1823. Fue representante también de la firma Wadington y Green cuando estos decidieron cerrar su “giro en Lima” y quedó a cargo de las cuentas por cobrar de dicha firma.³ En el año 1825 recibió 4.000 pesos por la venta del Bergantín Cora que hacía el tránsito de mercancías desde los puertos de Guayaquil (suelas, pita, aceite y cacao), Pacasmayo (arroz, azúcar) Huanchaco (zurrónes de tabaco, cascarilla y arroz) Lambayeque (tabaco, arroz, vino, vinagre, alfalfa y suelas), y Pisco (botijas de aguardiente, vino y harina). El gran comercio lo realizó con el puerto de California desde donde introdujo al Callao en 1825 y 1826 jabón, sebo, charqui, vino y lengua por valor de 7.720 pesos fuertes. Begg se dedicó especialmente a enviar algodón, lana y lino además de ropa hecha como pantalones, camisas y medias, tanto de lana como de algodón, quimones, entre otros.

³ AGN Lima Registro de notarios, Antonio López Escudero.

Desde 1818 que Begg y Cía. operaba en Santiago de Chile, una filial comercial de la compañía Storn de Liverpool (Inglaterra). Desde allí inició sus actividades mercantiles las cuales fueron creciendo poco a poco en el Pacífico desde Coquimbo a Guayaquil. Ya en 1820 instaló una sucursal en Lima desde donde continuó sus actividades mercantiles. En 1822 navegó hacia Monterrey (California) junto con McCulloch, Hart y tomó contacto con el gobernador Solá y el prefecto para promover un contrato con las misiones de la región y exportar sebo y cueros, lo cual se manifestaba como un negocio muy rentable. Los cueros serían para el mercado inglés y se evaluaron a un peso (al igual que en la plaza de Buenos Aires) y el sebo sería enviado a América del Sur estableciendo un precio de dos pesos la arroba (Ogden, 1927: 254-26).

De acuerdo a la Aduana de los Mares del Sur, Begg comercializó a lo largo de todo el Pacífico, registrando en los Mares del Sur mercancías de siete puertos del norte como California, Costa Rica, Pacasmayo, Huanchaco, Puente Arenas, Realejo y Sonsonate, y cinco puertos del sur; como Concepción, Arica, Islay (puertos muy cercanos a Arequipa) y Valparaíso, productos que llegaban tanto del sur como del norte, alcanzando un valor total de 138.442 pesos. Además, comercializó telas varias, jabones y vino procedente de Liverpool por un valor total de 14.800 pesos.

A diferencia de Begg, la firma Alsop y Wetmore se concentró principalmente en la introducción de mercancías desde Valparaíso y Guayaquil. El valor total de sus importaciones al Callao fue aproximadamente de 168.749 pesos. Dichas mercancías eran charqui, vino, té, jamones, telas varias, posiblemente llegadas desde Europa y reexportadas al Perú desde Valparaíso, lo mismo con las llegadas desde Arica. También cubrió la ruta Callao-Panamá a donde llevaba vino, aguardiente, pimienta, pañuelos de seda y rasos. En el año 1827 transportó mercancías a dicho puerto por un valor de 7.180 pesos.⁴

El otro comerciante que se destaca en esta ruta mercantil en el norte del Pacífico fue Diego Goldi cuya principal conexión fue con el puerto de California de donde ingresaba mahones, jabones, azúcar, arroz, cuero y sebo. Diego Goldie también trajo trigo, cueros, azúcar y lengua. Al igual que Estanislao Lynch otros de los comerciantes importantes de la época, Diego Goldie introducía telas como quimones, y también pañuelos de china, sarazas, herramientas y otros productos. La firma Alsop envió a California cacao, harinas, galletas y vino procedente de Concepción.

Es evidente que California competía de alguna manera con los productos que llegaban desde Valparaíso y posiblemente, según las coyunturas políticas y el mercado, los comerciantes decidían comerciar con un puerto u otro. Sin embargo, cuantificando la importación de ambos

⁴ AGN Lima Aduana barcos con destino a Mares del Sur, 1827.

puertos se evidencia que Valparaíso siguió siendo el puerto de preferencia de los comerciantes asentados en Lima.

Goldi, además fue uno de los proveedores del ejército revolucionario en el año 1823, entregando piezas de género de la India para el vestuario del ejército por un valor de 5.537 pesos. El estado le entregó a cambio letras contra la Aduana que serían descontadas como pago de los derechos que adeudase (Mazzeo, 2018: 191-215). En 1822 participó en el empréstito otorgado al gobierno de 72.900 pesos, con 2.500 pesos mientras que Beeg aportó 12.000 pesos; Parish Robertson 6.000 y Templeman y Bergman 7.000 pesos, empréstito que fue recaudado por el Consulado de Comercio (Mazzeo, 2012).

3. Las mercancías

En cuanto a las mercaderías comercializadas en el Pacífico en ese período que llegan a un total de 10.254.772 pesos, los principales rubros fueron:

Cuadro 7. Rubros

	Total en pesos		Total en pesos
Telas	4,196,958	Minerales	210,323
otros (productos varios)	1,086,544	Ganado, carne	194,715
Industrias e insumos	1,035,568	Azúcar y dulces	180,074
Licor	742,190	Armas	108,347
Trigo y derivados	637,521	Frutas	47,687
Vestimenta y accesorios	609,859	Especias	44,874
Panllevar	374,843	Medicinas	19,544
Aceites y grasas	265,638	Mobiliario	12,242
Quinquillería	262,263	Pescado	4,127
Madera	221,455		
Total			10,254,772

Las telas y la vestimenta también fueron los principales rubros que se comercializaron con California y Estados Unidos, como podemos apreciar en el siguiente cuadro:

Cuadro 8. Productos comercializados con California-EEUU

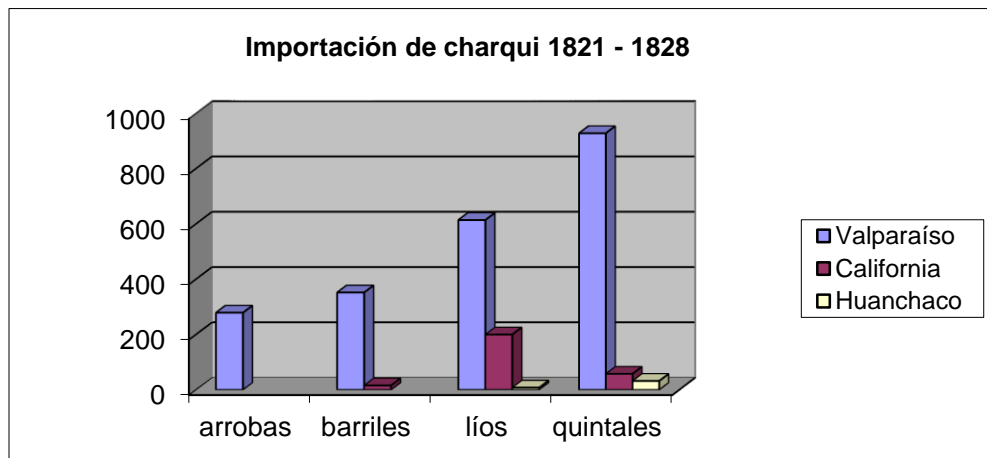
Categoría	Carga (registros)
Telas	76
Vestimenta y accesorios	45
Industrias e insumos	38
Quinquillería	26
otros	18
Aceites y grasas (sebo)	17
Licor	15
Ganado, carne (charqui)	14
Trigo y derivados (harina)	10
Azúcar y dulces	7
Panllevar	6
Medicinas	3
Mobiliario	2
Madera	2
Minerales	1
Total	280

Los precios son muy aleatorios, y no guardan relación alguna con el puerto de importación. Por ejemplo, el charqui llegaba de California a entre 8 pesos y 12 pesos el barril, (1826) mientras que de Arica y Valparaíso llegó a 10 pesos en 1828, al igual que el de Filadelfia.

Cuadro 9. Charqui procedente de distintos puertos

	arrobas	barriles	líos	quintales
Valparaíso	279	352	614	928
California		16	200	58
Huanchaco			8	32
Total	279	368	822	1018

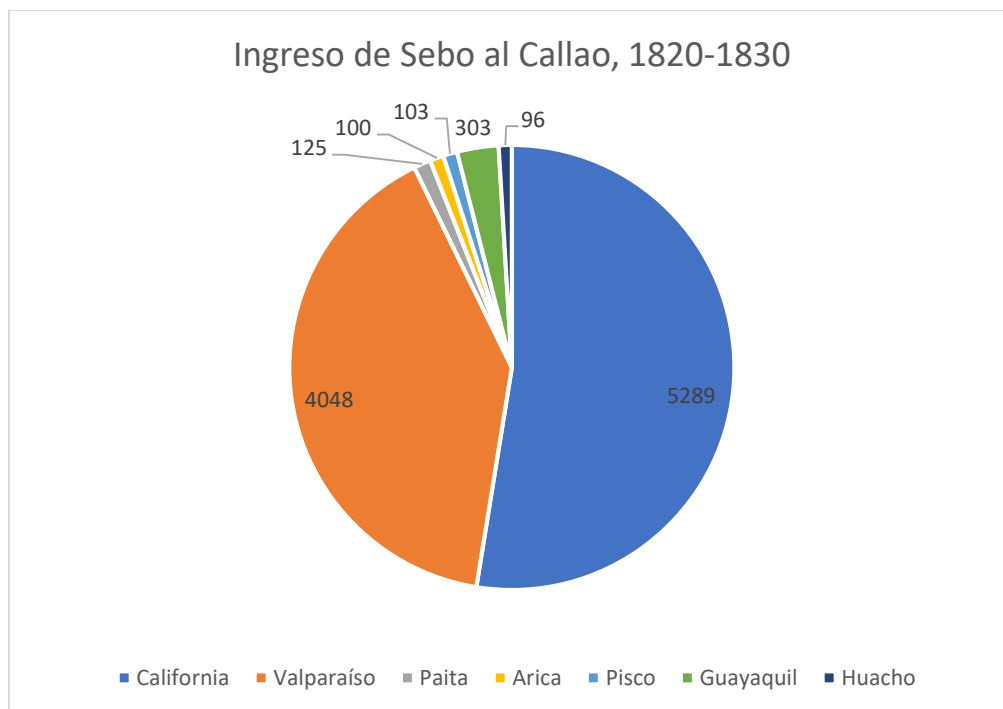
Gráfico 5



3.1 Sebo

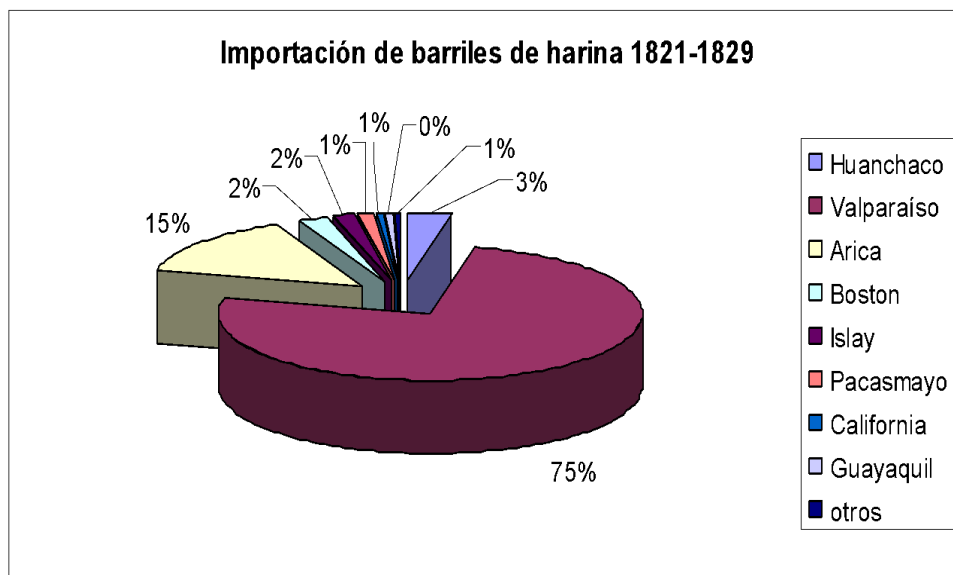
El sebo utilizado para la producción de velas y jabón procedía de Guayaquil, California, San Blas, Paíta, Lambayeque y también de Valparaíso. El precio del quintal procedente de California podía oscilar entre 10 y 12 pesos, mientras que el de Valparaíso era de 11 u 8 pesos habiendo incluso, llegado desde Pisco a 20 pesos.

Gráfico 6



En cuanto a la harina, también provino de distintas partes como podemos apreciar en el siguiente gráfico, siendo el principal puerto Valparaíso. El valor de aforo de la harina, tanto la que llegaba de estados Unidos como de Chile era de 12 pesos el barril.

Gráfico 7



AGN, Lima, Fondo de Aduana, Mares del Sur

3.2 El comercio con los puertos de México

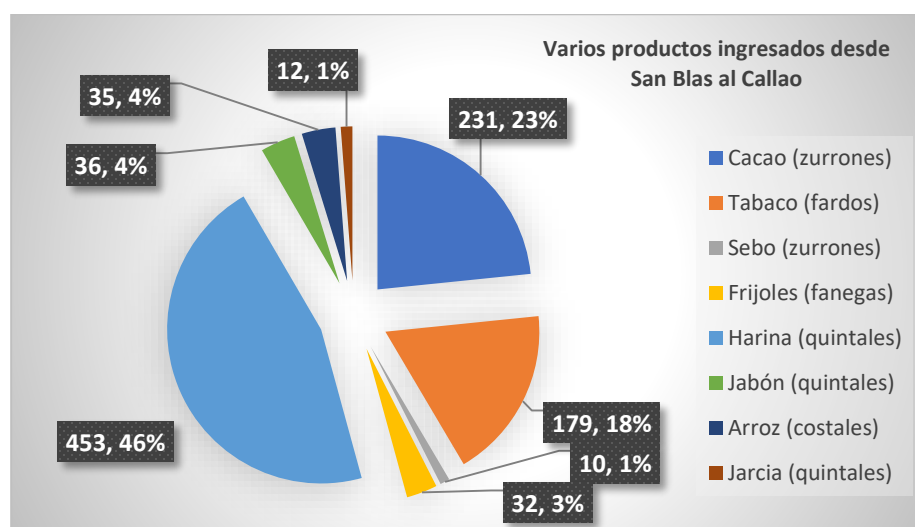
Los productos procedentes del puerto de San Blas (México) cuyos principal comerciante fue Francisco Sales y Vidal.

Cuadro 10. Francisco Sales Vidal

Fecha	Comerciante	Nombre	Procedencia	Producto	Cantidad
11/4/1822	Francisco Sales Vidal	Bergantín inglés Devonshire	San Blas (México)	Cacao (zurrones)	231
11/4/1822	Francisco Sales Vidal	Bergantín inglés Devonshire	San Blas (México)	Tabaco (fardos)	179
11/4/1822	Francisco Sales Vidal	Bergantín inglés Devonshire	San Blas (México)	Sebo (zurrones)	10
11/4/1822	Francisco Sales Vidal	Bergantín inglés Devonshire	San Blas (México)	Frijoles (fanegas)	32

11/4/1822	Francisco Sales Vidal	Bergantín inglés Devonshire	San Blas (México)	Harina (quintales)	453
11/4/1822	Francisco Sales Vidal	Bergantín inglés Devonshire	San Blas (México)	Jabón (quintales)	36
11/4/1822	Francisco Sales Vidal	Bergantín inglés Devonshire	San Blas (México)	Arroz (costales)	35
6/30/1828	Juan Rodríguez	Bergantín inglés Vulture	San Blas (México)	Jarcia (quintales)	12

Gráfico 8



Como podemos apreciar en el gráfico que antecede, los productos que se destacan son harina 46%; tabaco 18% y cacao 23%.

3.3 Exportaciones hacia los puertos de México

Cuadro 11. Exportaciones hacia los puertos de México

Fecha	Nombre	Destino	Comerciante	Producto	Cantidad	Pesos
15/09/1825	Devon (Bergantín)	México	Alsop Wetmore y Cía	Mobiliario (Cajones)	0	500
15/09/1825	Devon (Bergantín)	México	Juan Thevaites	Dinero (pesos)	2400	2400
19/05/1827	High (Bergantín Angloamericano)	México	Juan Maclean	Pañuelos (docena)	208	1248

19/05/1827	High (Bergantín Angloamericano)	México	Cochran y Robertson	Pañuelos de Gasa (docenas)	40	180
19/05/1827	High (Bergantín Angloamericano)	México	Cochran y Robertson	Trajes Ordinarios (unidades)	300	300
19/05/1827	High (Bergantín Angloamericano)	México	Cochran y Robertson	Pañuelos de Gasa (docenas)	60	360
19/05/1827	High (Bergantín Angloamericano)	México	Cochran y Robertson	Pañuelos de Gasa (docenas)	36	216
19/05/1827	High (Bergantín Angloamericano)	México	Cochran y Robertson	Trajes Ordinarios (unidades)	98	122
19/05/1827	High (Bergantín Angloamericano)	México	Cochran y Robertson	Trajes de Gasa (unidades)	200	300
19/05/1827	High (Bergantín Angloamericano)	México	Alsop Wetmore y Cía	Silletas (docenas)	2	100
19/05/1827	High (Bergantín Angloamericano)	México	Alsop Wetmore y Cía	Platillas de Algodón (piezas)	100	200
19/05/1827	High (Bergantín Angloamericano)	México	Cochran y Robertson	Trajes de Gasa (unidades)	100	150
19/05/1827	High (Bergantín Angloamericano)	México	Eduardo Macall y Cía	Algodón (fardos)	95	11480
19/05/1827	High (Bergantín Angloamericano)	México	Eduardo Macall y Cía	Cacao (cargas)	249	1248
19/05/1827	High (Bergantín Angloamericano)	México	Eduardo Macall y Cía	Algodón (fardos)	18	2058
19/05/1827	High (Bergantín Angloamericano)	México	Alsop Wetmore y Cía	Aguardiente cognac (Pipas)	1	90
09/06/1827	María Antonieta (Bergantín Frances)	Acapulco y Costas de México	Juan Maclean	Clavazón (barriles)	15	150
09/06/1827	María Antonieta (Bergantín Frances)	Acapulco y Costas de México	Cristobal Briggs	Cristales Surtidos (Cajones)	4	120
09/06/1827	María Antonieta (Bergantín Frances)	Acapulco y Costas de México	Juan Maclean	Pañuelos (docena)	130	243
09/06/1827	María Antonieta (Bergantín Frances)	Acapulco y Costas de México	Federico Huth y Cía	Acero (quintales)	12	120
09/06/1827	María Antonieta (Bergantín Frances)	Acapulco y Costas de México	Templeman Bergmam y Cía	Cuchillos (docenas)	30	67

09/06/1827	María Antonieta (Bergantín Frances)	Acapulco y Costas de México	Mariano Zamudio	Café (sacos)	3	48
09/06/1827	María Antonieta (Bergantín Frances)	Acapulco y Costas de México	Juan Begg	Pañuelos (docena)	135	202
09/06/1827	María Antonieta (Bergantín Frances)	Acapulco y Costas de México	Templeman Bergmam y Cía	Clavos de Cobre (cajones)	6	60
09/06/1827	María Antonieta (Bergantín Frances)	Acapulco y Costas de México	Eugenio Rossel	Vino (barriles)	30	450
09/06/1827	María Antonieta (Bergantín Frances)	Acapulco y Costas de México	Eugenio Rossel	Corchos (sacos)	50	50
Totales					4322	22462

Tomando en cuenta los cuadros 10 y 11, se evidencia que hubo mayor circulación de comercio hacia México desde el Perú que lo que llegaba de dichos puertos hacia el Callao, lo cual concuerda con la política de alguna manera proteccionista que se mantuvo en el Perú en los primeros años de vida independiente. Las embarcaciones procedentes de México hacia el Perú fueron mayormente inglesas, mientras que las que salían hacia dicho puerto fueron angloamericanas y francesas. Si tenemos en cuenta las fechas fue al principio de los años independientes, en 1822, cuando ingresan mayor cantidad de embarcaciones y mercancías desde los puertos del norte y salieron con más asiduidad en el año 1827 cuando regían impuestos muy altos para las importaciones.

Algunas consideraciones finales

La documentación trabajada en este ensayo muestra cómo los puertos del sur tuvieron una mayor presencia en la comercialización de productos a través de los comerciantes extranjeros establecidos en Lima a partir de 1820. Esto concuerda con los estudios realizados por Paul Gootenberg sobre la política proteccionista mantenida en esos años por los distintos gobiernos, debido a las restricciones establecidas para el ingreso de mercancías. También se evidencia que primaron más las exportaciones que las importaciones.

Coincidiendo con lo anterior la frecuencia de las transacciones hacia el norte desde el Callao y hacia el sur, se evidencia que los circuitos más importantes según los precios de aforo en las mercancías fueron hacia el sur (véase gráfico 4).

En segundo lugar, tanto del norte como del sur llegaban las mismas mercancías como trigo, y sus derivados, como la harina, así como también telas, sebo, incluso cacao procedente de San Blas. En el año 1822, año que se encontraba por la zona el almirante Cochrane tocando los puertos de cuando aún existían fuertes conflictos en el Pacífico, estas mercancías fueron consideradas como perjudiciales para la agricultura e industria del estado peruano. Por esa razón se establecieron altos aranceles a partir de 1827.

En tercer lugar, los mismos comerciantes extranjeros que se desplazan hacia el sur también lo harán hacia el norte, destacando fundamentalmente la firma Templeman y Bergman que llegó al Perú ni bien San Martín declaraba la Independencia. Ellos comercializaban muchos productos como el trigo, el charqui, y la harina, e incluso las telas llegaban tanto del norte como del sur. También se evidencia la presencia de telas chinas que ingresaban al Callao a través tanto de Valparaíso como de California, incluso llama la atención que llegara cacao desde San Blas.

Por último, se puede identificar la frecuencia de los circuitos, a través de embarcaciones que iban tanto hacia el norte como al sur y cuyo principal rubro de importación eran las telas que eran prácticamente monopolizadas por los comerciantes extranjeros. Esto es solo una aproximación de los circuitos mercantiles que se realizaban a lo largo del Pacífico donde se identifican mercancías, comerciantes y puertos conectados en un período de transición entre la colonia y la república, aún convulsionada por las secuelas que dejaban las guerras de independencia.

Bibliografía

- Betancourt Francisco, 2017, *De mercaderías y Esclavos. Negocios y circuitos en América del Sur, 1800-1810*, Editorial Universitaria Chile.
- Bonialian Mariano, 2012. *El Pacífico Hispanoamericano, política y comercio asiático En el Imperio Español (1680-1784)*, México, El Colegio de México.
- Dancuart, Emilio, 1902, *Anales de la Hacienda de la República del Perú*. Tomo II, Lima, Imprenta y Librería de Guillermo Stolle.
- Dancuart Emilio, 1902, *Anales de la Hacienda de la República del Perú* Tomo 1, Lima, Imprenta y Librería de Guillermo Stolle.
- Del Valle, Guillermina, 2019, "Redes empresariales de Francisco Ignacio de Yraeta e Isidro Antonio de Icaza" *RIRA*, vol. 4. número 1, p. 151-196.

- Gootenberg, Paul, 1989, *Tejidos, harinas, corazones y mentes: el imperialismo norteamericano del libre comercio en el Perú 1825-1840*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos.
- Mazzeo, Cristina, 2017, "La interconexión de los puertos del Pacífico, redes portuarias y mercantiles a partir del puerto de Arica 1785-1830", En *Redes, corporaciones y mercados Hispanoamericanos en la economía Global, siglos XVII-XIX*, Guillermina del Valle Pavón y Antonio Ibarra, coords., México, Instituto d. México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, p. 317-363.
- Mazzeo, Cristina, 2023, "Foreign Traders in South America and the Financing of the Independence Wars, 1820- 1830", *JESB* Volume 8, Number 1, 181-211.
- Mazzeo, Cristina, 2018, "Pagando por la guerra: comercio y finanzas: Entre la Independencia y la Guerra de la Confederación." En *Tiempo de Guerra Estado, nación y conflicto armado en el Perú, siglos XVII-XIX*. (pp. 191 - 215). Lima, Instituto de Estudios Peruanos.
- Mazzeo, Cristina, 2012, *Gremios Mercantiles en las guerras de Independencia. Perú y México en la transición de la Colonia a la República 1740-1840* BCR – IEP, Lima.
- Rosenblitt Jaime, 2013, Centralidad Geográfica, marginalidad política: La región de Tacna -Arica y su comercio, 1778-1841. Los circuitos comerciales Tacna y Arica durante la temprana república RIRA vol. 3, n° 2 (octubre 2018) pp. 203-242.
- Ogden, Adele, "Hides and Tallow: McCulloch, Hartnell and Company 1822-1828", *California Historical Society Quarterly*, Vol. 6, No. 3 (Sep. 1927), pp. 254-264.
- Trejo Barajas, Deni, 2016, "El océano Pacífico en el cruce de intereses imperiales Una perspectiva desde la costa noroeste de la Nueva España al final del periodo colonial". *Revista Histórica Digital*, p. 363-381.