

Universidad de Costa Rica
Centro de Investigaciones Históricas de América Central
Proyecto 806-97-284

EL COMERCIO MARITIMO ENTRE CENTROAMERICA Y PERU (1700-1850)

Base de Datos 13

MAPAS Y COMENTARIOS SOBRE PATRONES GENERALES DE EVOLUCION
DEL COMERCIO MARITIMO: MERCADOS, RUTAS Y MAGNITUDES

Jorge León
Investigador

Mayo 2000

Universidad de Costa Rica

Centro de Investigaciones Históricas de América Central
Proyecto 806-97-284
EL COMERCIO MARITIMO ENTRE CENTROAMERICA Y PERU (1700-1850)

Base de Datos 13:

MAPAS Y COMENTARIOS SOBRE PATRONES GENERALES DE EVOLUCION
DEL COMERCIO MARITIMO: MERCADOS, RUTAS Y MAGNITUDES

CONTENIDO

I. INTRODUCCION

II. EVOLUCION DEL COMERCIO ENTRE AMERICA ESPAÑOLA Y ESPAÑA
1700-1810

1. Principales Cambios
2. Situación Global hacia 1700-1720

Mapa 1. Flujos comerciales globales entre América y España ca 1700-1720

3. Situación Global hacia 1790-1810

Mapa 2. Flujos comerciales globales entre América y España ca. 1790-1810

III. EL COMERCIO Y MOVIMIENTO MARITIMO POR EL PACIFICO
AMERICANO

1. Comercio por el Mar del Sur, 1700-1710

Mapa 3. Movimiento Marítimo ca. 1700-1710

2. Comercio Intraregional por el mar del Sur en las décadas intermedias del Siglo XVIII: 1750 a 1775.

3. Comercio por el Mar del Sur o Pacífico: 1790-1800

Mapa 4. Movimiento Marítimo ca. 1790-1800

4. Comercio por el Pacífico: 1820-1835

Mapa 5. Movimiento Marítimo ca. 1820-1835

5. 12
Comercio por el Pacífico 1840-1850

IV. CONCLUSIONES

REFERENCIAS

Universidad de Costa Rica
Centro de Investigaciones Históricas de América Central
Proyecto 806-97-284
EL COMERCIO MARITIMO ENTRE CENTROAMERICA Y PERU (1700-1850)

Base de Datos 13

MAPAS Y COMENTARIOS SOBRE PATRONES GENERALES DE EVOLUCION DEL COMERCIO MARITIMO: MERCADOS, RUTAS Y MAGNITUDES

I. INTRODUCCION

En el período bajo análisis, que cubre aproximadamente de 1700 a 1850, el crecimiento del comercio exterior y movimiento marítimo, fueron de enorme magnitud a nivel mundial. Este cambio se reflejó en los diversos circuitos comerciales a nivel de regiones y entre continentes, incluyendo el circuito de comercio intraregional del Pacífico que es el foco de interés del estudio.

Para explicar entonces varios cambios en el patrón de del comercio intraregional, se hace necesario conocer los cambios principales en el comercio mundial que afectaron la región del Pacífico americano durante el siglo XVIII e inicios del XIX. Por los estrechos vínculos políticos y económicos establecidos por el imperio de España con la América española, necesariamente las relaciones de la región con la economía mundial durante la mayor parte del período dependían a su vez de cómo se integraba España en dicho comercio mundial.

La relación de los países hispanoamericanos con España se comenzó a descomponer a inicios del siglo XIX, pero tomó más de dos décadas el rompimiento completo, acontecido con la independencia. Este dominio que ejerció España con el comercio americano, fue sucedido rápidamente en el Pacífico, por el de Inglaterra, que contaba con la capacidad industrial y financiera, así como con la marina mercante mayor del mundo. En menor

medida comerciantes de otras naciones europeas como Francia y de partes de lo que posteriormente serían Italia y Alemania, participaron en el sustitución de España. Los EEUU por su parte tuvieron un papel importante en el comercio, especialmente durante las guerras europeas de fines del siglo XVIII e inicios del XIX, cuando actuaron como el gran país neutral que comerciaba con todos, incluso sirviendo para abastecer las colonias hispanoamericanas. EEUU sin embargo, sólo asume un papel preponderante en el comercio intraregional del Pacífico, al finalizar el período de análisis, hacia 1850.

España, potencia que durante tres siglos monopolizó el comercio regional del Pacífico, desapareció prácticamente del mismo después de 1820.

Con la finalidad de mostrar las características más relevantes de los cambios señalados en el comercio marítimo por el Pacífico, sea en cuanto a los mercados a que se dirigió, sea a las rutas utilizadas, como a las magnitudes relativas del comercio, se elaboraron un conjunto de mapas. Se consideró que presentar la información básica del comercio en forma gráfica, facilitaría la comprensión de la evolución del comercio. Dichos mapas recogen información para períodos extremos e intermedios entre 1700 y 1850, sintetizando aquellas variables que han parecido más importantes para establecer comparaciones que faciliten comprender la evolución de un período a otro.

Para ubicar el comercio del Pacífico en función del comercio total hispanoamericano con España, el resto de Europa y los EEUU, se elaboraron los Mapas 1 y 2, que comprenden información sobre los períodos 1700-1720 y 1790-1810 respectivamente. La información contenida en estos dos primeros mapas, tiene la intención de mostrar cómo se integraba el comercio del mar del Sur con el de la zona comercial mayor que unía a América y Europa a través del Atlántico norte. Estos dos mapas permiten además, conocer a grandes rasgos el masivo crecimiento del comercio intercontinental y principales cambios en la magnitud el comercio entre sus distintos mercados, durante el período desde 1700 hasta 1810 aproximadamente.

Comparando la información contenida en los Mapas 1 y 2, se cuenta con elementos muy importantes para entender la razón de parte de los cambios en el comercio por el Pacífico durante el primer siglo cubierto por el análisis.

Un segundo conjunto de mapas están referidos propiamente al comercio por el Mar del Sur o Pacífico. Estos Mapas numerados 3, 4 y 5, presentan un detalle de información sobre el comercio y movimiento marítimos en tres momentos específicos: 1700-1710; 1790-1800; y 1820-1835.

Los distintos mapas presentados tienen la finalidad de mostrar las direcciones generales del movimiento marítimo. Estos solo de manera aproximada muestran las rutas reales tomadas por los navíos, ya que la escala y la cantidad de información impiden mostrar las rutas con exactitud. Es en los derroteros

marinos utilizados por marinos y pilotos de la Época, donde se señalan con precisión las rutas efectivamente seguidas por los barcos. Estas dependían en parte de ciertas costumbres de navegación de los marinos del Mar del Sur, pero principalmente, de la facilidad o dificultad que ofrecían a la navegación los vientos y corrientes marinas predominantes. Mayores referencias sobre los derroteros seguidos pueden obtenerse en Ortiz (1993) y Howse y Thrower (1992).

II. EVOLUCION DEL COMERCIO ENTRE AMERICA ESPAÑOLA Y ESPAÑA: 1700-1810

1. PRINCIPALES CAMBIOS

El comercio entre América Española y España durante los siglos XVI y XVII, fue en caracterizado por un intercambio, en el que América exportaba en su gran mayoría metales preciosos (oro y plata), a cambio de un conjunto de bienes de consumo importados de España y el resto de Europa. Estos últimos eran demandados por la reducida población que tenía poder de compra, conformada por los descendientes de los conquistadores, por los inmigrantes recientes españoles y la burocracia del imperio español. La demanda americana no creció mucho, debido a que la población total de América durante los siglos XVI y XVII, mostró un fuerte decrecimiento, como consecuencia de la muerte de buena parte de la población aborigen, producto de malos tratos y enfermedades importadas

Por el contrario, a partir de finales del siglo XVII, ocurrió un nuevo crecimiento de la población, lo que generó una demanda creciente por bienes de consumo general como textiles y alimentos. Esta fue en parte cubierta a través del comercio con España y Europa, y complementada con un creciente comercio de la producción local entre las posesiones americanas.

La oferta de bienes de exportación a Europa, adicionales a los metales preciosos, fue también en aumento durante el siglo XVIII, e incluso requirió de la importación de mano de obra esclava, adicional a la disponible a pesar del nuevo crecimiento de la población natural en América.

El Cuadro 1 resume los cambios ocurridos por regiones en la población de América desde 1700 a 1850. Si bien los datos de población indicados son poco precisos, si presentan claramente que tuvo lugar un fuerte aumento.

Para el siglo entre 1750-1850, la tasa de crecimiento de población en la América española en su conjunto fue cercana al 0.9% anual. Para la vertiente del Pacífico (Chile, Perú, Ecuador, el Chocó Colombiano, Panamá, Centroamérica), la tasa de aumento poblacional de 1.1% anual fue solamente marginalmente

más alta. Tomando todo el siglo entre 1700 y 1800, se obtiene que la tasa de crecimiento de población debió oscilar entre 0.5% y 1.0% por año.

Cuadro 1. Crecimiento de la población por regiones 1700-1850 (en millones de personas)

Región_1700_1750_1800_1850

__América

Española

_5,4 a 8,5_11,0_14,2_26,0__1.Vertiente del Pacífico

(Centroamérica)

_n.d._2,0

(0,5)_3,7 a 4,0

(1,0)_5,8 a 6,0

(1,8)__2. Nueva España y México

_n.d._3,2_5,9__3. Río de la Plata

_n.d._n.d._1,1_1,5 a 2,0__4. Caribe- N. de Sudamérica

_n.d._1,5_3,5__América Portuguesa y Brasil

_0,3_1,2_3,2 a 4,4_7,0__América Inglesa y EEUU

< 1,0_1,3_5,7_26,0__TOTAL_7,0 a 10,1_13,5_23,1 a 24,3_59,0__

El valor del comercio de América con España y Europa, por el contrario creció en forma más rápida que la población de la primer región, como se observa en el Cuadro 2. Entre 1700-1710 y 1790-1810, la exportación aumentó a un tasa aproximada del 2.5% anual. Si bien los metales preciosos fueron el principal rubro de exportación de América, y estos aumentaron seis veces su valor entre 1700-1710 y 1790-1810, su importancia relativa disminuyó de un 79% a un 44% del total exportado durante ese lapso.

Debe resaltarse el crecimiento entre los dos períodos, de las exportaciones de otros productos, además de los metales preciosos, tales como azúcar (\$ 10 millones), añil, cochinilla, cacao, cueros, etc., que diversificaron en forma muy importante las exportaciones americanas. Así, hacia inicios del siglo XIX, el 56% del valor de exportaciones de América a España correspondían a productos agrícolas u extractivos que no eran plata y oro. Una situación radicalmente distinta a 1700-1720, cuando estos dos metales representaron casi el 80% del total.

Cuadro 2: Comercio Transatlántico América-España 1700 a 1810.

Promedio anual del comercio en millones de pesos

Rubro y período_1700-1720_1790-1810__Exportación de América
_5,6_67,0__Metales preciosos_4,4_29,5__Otros productos
_1,2_37,5__Importaciones de Europa
_3,0 a 3,5_20,0 a 34,0__De origen español_1,6 a 2,1_14,0__De origen
europeo_1,45_19,7__

El origen por región de América de los productos exportados a España y Europa varió sustancialmente durante el período entre 1700-1720 y 1790-1810. Para ésta segunda época, México y Perú perdieron importancia relativa, frente a Cuba, Venezuela, Chile y especialmente el Río de la Plata.

La importación de productos a América creció en menor proporción en el lapso (entre 1.95% y 2.3% anual). En términos del origen de las importaciones a América, los productos españoles aumentaron casi nueve veces entre los dos períodos, pero aún así se redujo su participación del 53% al 44%. El libre comercio ayudó a los productores españoles, pero estos por si mismos no estuvieron en capacidad de abastecer adecuadamente a América, lo que llevó a un aumento fuerte en las importaciones (lícitas e ilícitas) del resto de Europa durante el segundo período.

2. SITUACIÓN GLOBAL HACIA 1700-1720. (VER MAPA 1)

a. Mercados principales. El comercio extracontinental América-Europa hacia 1700-1710, según se observa en el Mapa 1, muestra como se vinculaban los principales mercados del Atlántico, a Nueva España y Perú. Los productos importados lícitamente, eran embarcados casi todos en Cádiz, aunque ya para esta época, la mayoría de esos productos como se indicó en el Cuadro 2, provenían del resto de Europa y no eran productos nacionales españoles. Esta línea principal de comercio alcanzó anualmente hacia 1700-1720, unos \$ 5,6 millones de exportación de América a España, y unos \$4 a 5 millones de importación de España a América.

También en el caso de los metales preciosos y otros productos exportados por América a España, Cádiz fue en gran medida sólo un entrepot, de donde estos se redistribuían a otros mercados mayores de Europa como Amsterdam y Londres. Para el resto de Europa era especialmente importante la entrada de plata y oro, que representaba cerca del 80% del valor de las exportaciones, ya que esta servía para financiar las transacciones internas, así como para pagar los productos importados a Europa desde Asia.

Los montos citados se refieren solamente a las estimaciones del comercio lícito. El contrabando de productos de Europa a América fue de gran magnitud en esta época, como en las siguientes. Por el Atlántico, ingleses y holandeses introducían bienes de contrabando a la América española, utilizando las colonias que habían establecido en las islas del Caribe, especialmente Jamaica y Curazao. Este contrabando se hacía conduciendo en pequeñas naves, los productos desembarcados en esas islas, hasta puertos caribeños menores poco

vigilados o las costas de América Central y del Sur en ese mar.

b. Rutas principales. Hacia 1700-1720, la ruta principal entre España y América era la misma seguida desde el siglo XVI, saliendo de Cádiz hacia el sur, hasta la latitud de las Islas Canarias y luego tomando al oeste, hasta alcanzar los canales de navegación entre las islas de Barlovento y Sotavento en las Antillas Menores. Aunque ya para inicios del siglo XVIII, el sistema de navíos llevados en convoy, conocidos como las (flotas a Nueva España) y (los galeones a Tierra Firme) probaba ser inadecuado para un comercio dinámico, el gobierno español continuaba insistiendo en su uso, para abastecer las ferias de Jalapa (para Nueva España) y Portobelo (para Perú), así como para dejar en Cartagena, los bienes requeridos para Santa Fe y Quito.

La principal vía de retorno de América a España, era también la tradicional desde el siglo XVI: los galeones después de abastecer Portobelo y Cartagena, cruzaban el Caribe, dirigiéndose a La Habana, donde también llegaba la flota de Nueva España, que regresaba de Veracruz. De La Habana el retorno a España se hacía por el Canal de Bahamas, tomando la Corriente del Golfo, que llevaba las naves hasta la costa de Europa y la Península Ibérica.

Una segunda ruta de importancia del comercio en éste período entre América y España, fue la del Pacífico Sur. Esta fue abierta para el tráfico comercial en gran escala solo a partir de este período. En el siglo XVII anterior, unas pocas expediciones comerciales inglesas y holandesas trataron sin Éxito de abrir esta ruta. España por su parte trató de evitar su uso, para que otras potencias no entraran a su (traspatio), que era el Mar del Sur. La debilidad marítima española había alcanzado su máximo a finales del siglo XVIII, y la necesidad de mantener el comercio con América durante la Guerra de Sucesión por el trono español, obligó al Gobierno a hacer uso de los servicios de sus aliados franceses, quienes probaron y encontraron favorable la ruta del Cabo de Hornos. En las primeras décadas del siglo XVIII, este comercio se realizó en barcos franceses, principalmente basados en el puerto de St. Malo, primero en forma legal, y posteriormente extralegal, al prohibir el Gobierno de España este comercio, pero tolerarlo las autoridades de los puertos americanos del Pacífico Sur.

Otras rutas de importancia fueron: (i) las del norte de Europa a las Antillas, por donde pasaba el comercio de contrabando hacia las costas del Caribe; (ii) las de la trata de esclavos, desde el Golfo de Guinea en Africa hasta las costas de Brasil y el Caribe, que estuvieron en manos de monopolios otorgados por España, primero a la Cie. de Guinéa francesa (hasta 1710) y luego a la South Seas Company inglesa, que utilizó esta vía no solo para comerciar esclavos, sino toda clase de contrabando con las posesiones españolas; y (iii) debe tomarse en cuenta la ruta de comercio con Oriente, conocida como la ruta del galeón de Manila, cuyo puerto de arribo en América, era Acapulco en Nueva España. Estas en conjunto eran las rutas comerciales que hacia 1700 afectaban el comercio por el Mar del Sur.

c. Magnitudes del comercio marítimo hacia 1700-1720. Como se manifestó antes, el comercio transatlántico España-América era el flujo más importante, alcanzando en las cifras oficiales unos \$ 5,6 millones en exportaciones anuales en promedio a España en el período 1717-1720. Este provenía en su conjunto de Nueva España, Perú y los países del Caribe. De este monto unos \$ 4,4 millones lo constituían los metales preciosos y \$ 1,2 millones en otros productos. Estos datos están referidos al comercio legal, pero puede haber sido hasta un tercio más alto, considerando las remesas no registradas de plata y oro.

Respecto al comercio de importación de América desde España y el resto de Europa, la información disponible indica que este comercio debió alcanzar unos \$ 6 millones anuales en las primeras décadas de 1700. Este comercio lo constituían los productos exportados de Cádiz a América, por medio del viejo sistema de flotas, que se estimó eran de solo \$ 1,6 a \$ 2,1 millones anuales en 1717-1720. Un segundo flujo de comercio aún más importante lo constituían productos de origen francés que en ese período entraron masivamente por la ruta del Cabo de Hornos, como consecuencia primero de la alianza franco-española, y posteriormente como contrabando tolerado por las autoridades virreinales. Este último comercio se dirigió al Perú, pero con el tiempo se orientó más a Arica, el puerto de salida de la plata de Potosí, y se estimó podría alcanzar \$ 3 millones anuales. Algunas naves francesas salían de Perú conduciendo directamente la plata a Oriente, donde compraban bienes asiáticos que transportaban luego a Francia.

Un tercer flujo de productos importados a América española eran los productos del norte de Europa que entraban en forma de contrabando por vía del Caribe. La magnitud real de estos flujos por ser ilegales, obviamente no eran registrados. Su magnitud puede aproximarse sin embargo, considerando que solo Inglaterra, exportaba a sus colonias del Caribe unos \$ 1,5 millones anuales, y que la mayoría de esto se reexportaba a la América española. Para introducir estos productos se utilizaban desde pequeñas naves de contrabandistas hasta las naves autorizadas para realizar la trata de esclavos de la South Seas Company inglesa. Considerando que otras naciones como Holanda también participaban en el contrabando por el Caribe, la magnitud de comercio ilegal europeo por esta ruta pudo haber alcanzado entre \$ 1,5 y 2,0 millones anuales.

Las importaciones totales de América entonces, considerando tanto las legales (que eran la minoría) como las ilegales, pudieron haber sido del orden de entre \$ 5,6 y \$ 7.1 millones, si se suman simplemente los montos indicados antes para cada ruta. Unos \$ 6 millones anuales podría ser una estimación realista, hasta tanto se obtengan mejores datos y elaboren estimaciones más precisas del comercio de contrabando.

Respecto al comercio con Asia, además del ya mencionado realizado por naves francesas, por la ruta del galeón de Manila se estimaba hacia principios del siglo

XVIII, que este representaba unos \$ 3 a 4 millones en importaciones de telas, porcelana y otros bienes asiáticos, y un monto similar de plata y productos menores de Nueva España, remitidos a Filipinas por comerciantes para adquirir nuevos bienes. (Berthe, 205-6)

d. Movimiento marítimo. Un aspecto a relevar en relación con el comercio marítimo a inicios del siglo XVIII, es el hecho que los productos transados en el comercio intercontinental, eran transportados por un número reducido de naves.

En el Mapa 1, se indica cuando se tiene información, el número de travesías (viajes de naves) que ocurrían anualmente en cada ruta. La ruta de comercio principal, que unía a Nueva España con España, por ejemplo, registró 11 naves por año entre 1691 y 1700; solo 6 naves entre 1701 y 1710; y 8 naves en la década siguiente. Es decir, menos de 10 barcos por año, transportaban el grueso del comercio americano. El comercio con Oriente se realizaba con muchos menos navíos, solo 1 o 2 por año.

El transporte de productos de España a América, por la ruta tradicional de las flotas, de Cádiz a Cartagena y Portobelo y a Veracruz, se realizaba por unas 18 naves anuales entre 1691 y 1700; unas 11 naves entre 1701 y 1710; y 14 naves entre 1711 y 1720. Un número mayor de naves cruzaban el Atlántico de este a oeste que en el retorno de oeste a este, debido a pérdidas por accidente, pero especialmente a que en la costa del Mar del Norte americano se fabricaban pocas naves grandes, y el comercio regional por ese mar requería de barcos para ese comercio, adquiriéndolas de las que llegaban de España. De hecho la mayoría de esas naves no eran de fabricación española, sino de otras partes de Europa.

El comercio vía el Cabo de Hornos, que se abrió en gran escala sólo a partir de 1700, también fue reducido en el número de navíos que hacían la travesía anualmente. En promedio entre 1700 y 1720, unos 7 barcos al año transitaban por esa vía. Hubo un período corto, entre 1710 y 1714, cuando tuvo lugar un auge en el contrabando, en que el número de naves anuales se duplicó hasta 13 por año, pero luego decayó al imponer España controles más efectivos contra los barcos franceses, los cuales dejaron de hacer la travesía después de 1720.

Para recapitular, tanto el comercio de exportación como el de importación entre América Española y España y resto de Europa, ascendía al menos a unos \$ 6 millones anuales, el número de naves en el comercio eran pocas, y las rutas principales del comercio intercontinental en orden de importancia eran:

- Veracruz, Portobelo y Cartagena con Cádiz y retorno;
- Manila con Acapulco y retorno;
- Cádiz y St. Malo con Callao y Arica y retorno;
- De el Golfo de Guinea, el tráfico del asiento de los esclavos, con

América; y

-De los puertos del norte de Europa con el Caribe, de donde se reexportaban como bienes de contrabando a la América Española.

3. SITUACIÓN GLOBAL HACIA 1790-1810. (VER MAPA 2)

La situación del comercio intercontinental casi un siglo después, en el período aproximado de 1790 a 1810, muestra una situación muy diferente respecto a 1700-1720. La revolución industrial y el rompimiento de viejos esquemas de comercio, incluso al interior del Imperio español, contribuyeron a un enorme crecimiento del comercio mundial y también entre América y España. Nuevos países como EEUU habían entrado a competir, y la hegemonía española en el comercio con América española estaba a punto de ser sustituida por la hegemonía comercial inglesa, aunque el proceso de cambio en el poder económico de estas dos potencias había iniciado décadas atrás.

a. Mercados principales. La evolución del comercio en 1790 a 1810 respecto al período anterior de 1700-1720, se observa con una simple comparación visual entre el Mapa 1 y el Mapa 2. La complejidad de rutas de comercio marítimo ha aumentado, se han abierto nuevos importantes mercados, y el valor del comercio entre América española y Europa se ha casi multiplicado por 10 veces.

Entre los cambios más notables es el resurgimiento comercial de Nueva España, que a inicios del siglo XVIII había desarrollado más su mercado interno en vista de los problemas del comercio ultramarino con España, pero que durante la segunda mitad de ese siglo, bajo el estímulo de las políticas del libre comercio decretadas a partir de 1760 y la recuperación de la minería, aumentó mucho su comercio exterior. Así, de Veracruz salían por año unos \$ 25 millones, del cual 80% era en plata.

Un nuevo y muy importante mercado para el comercio de la América española, es el de los EEUU. A partir de la independencia de esa colonia inglesa en 1777, la industria marítima que se había desarrollado bajo la égida de Inglaterra, le permitió a EEUU proyectarse al comercio mundial. Las varias guerras europeas, durante las cuales EEUU declaró su neutralidad, favoreció notablemente su comercio, no sólo de productos norteamericanos, sino especialmente como entrepot, recibiendo en sus puertos mercaderías europeas, que luego reexportaba a América española, a cambio de plata. Filadelfia y en menor medida Boston, Nueva York y Savannah, fueron nuevos e importantes puertos para el comercio de la América Española, cuyo principal contraparte fue La Habana.

En la zona del Caribe de América se desarrollaron nuevos mercados, tales como el de Cartagena y el de Venezuela, que se comunicaban directamente con Cádiz y otros puertos españoles. El Mapa 2 releva un comercio de Guatemala con España, utilizando a La Habana y no Veracruz como entrepot.

La Habana que durante la primera parte del siglo XVIII no pasaba de ser un puerto importante para las flotas, se convirtió en la parte final de ese siglo en un nuevo emporio productivo, en parte por su mayor apertura al comercio con otras naciones, incluyendo los EEUU, como por el desarrollo de la industria azucarera, especialmente después de que la revolución en Haití destruyó la industria del azúcar de ese país, hasta 1790, la más importante del mundo.

Más importante de todos fue el desarrollo del Buenos Aires como nuevo mercado importante. Con la creación del Virreinato del Río de la Plata en la segunda mitad del siglo, y la adscripción de Potosí a esta nueva entidad política, ocurrió un gran cambio en las rutas comerciales internas del sur de la América española. La plata de Potosí, en lugar de salir hacia Arica y el Pacífico, para ser trasladada a Lima y de allí a España, se reorientó por un trayecto por tierra más largo, pero más seguro, hacia Buenos Aires. Esta reorientación del tráfico de la plata, estimuló fuertemente el comercio (legal e ilegal) con este puerto.

El comercio de Chile también mostró un auge significativo, pasando de ser subsidiario del comercio de Lima, a comenzar a detentar su propia capacidad, especialmente por la exportación de metales como oro y cobre.

Guayaquil como puerto de Quito, fue otro cuyo comercio creció significativamente en el período, basado principalmente en la exportación de cacao.

Finalmente, en el Pacífico, Lima continuaba siendo el mercado más importante del comercio intracontinental, tanto por el consumo de la ciudad, sino porque abastecía a través de caminos y la navegación de cabotaje a otras ciudades del interior como Arequipa, Cuzco y aún Trujillo. En esta época, a través de los barcos de la Real Compañía de Filipinas, Lima comerciaba directamente con Oriente, sin necesidad de utilizar a Acapulco como ocurrió en el pasado.

El tráfico con Oriente, aunque ya no era monopolizado por Nueva España a través de Acapulco, mantuvo un nivel similar al que tenía un siglo antes.

b. Principales rutas de comercio marítimo. El Mapa 2 evidencia claramente el auge del comercio. La ruta con mucho más importante era la del Atlántico norte, de América a España. Esta sin embargo, no fue una ruta muy estable, debido a las continuas guerras en el período. En ciertos momentos, el comercio de y para América tuvo que utilizar otras rutas alternas. Una fue el uso de los EEUU como país neutral, que permitía a los españoles continuar el comercio entre ambos continentes, usando barcos estadounidenses. Esta fue utilizada cuando el enemigo era Inglaterra. Cuando después de la invasión francesa a España, los ingleses se convirtieron en aliados, entonces el comercio con América española se realizó en gran parte en barcos británicos a los que se les autorizó entrar en puertos de aquellos países.

Nuevas rutas importantes ya fueron señaladas: de Buenos Aires, Chile, Cartagena, Venezuela y Cuba con España, que ya para entonces había abierto diversos otros puertos al comercio con América. El monopolio de Cádiz fue roto y Barcelona, Valencia, San Sebastián, La Coruña y Vigo recibieron parte del tráfico de América.

En este período no sólo continuó el tráfico de esclavos de África, sino que mostró un fuerte aumento, debido a la demanda por mano de obra esclava en las plantaciones, de caña de azúcar en particular, que fueron de los productos que más dinamizaron el comercio entre continentes. La ruta del Golfo de Guinea y también del Congo vieron aumentado fuertemente su caudal en el período, ahora dirigido tanto al Caribe, como al Río de la Plata y el Pacífico Sur. El crecimiento de la población esclava impulsó el desarrollo de rutas secundarias, como fue la de Buenos Aires a Habana, para llevar carne salada de la primera para alimentar a esclavos en la segunda.

En el Pacífico Sur, la ruta principal continuó siendo la de Cádiz a Callao, prolongándose incluso esta hasta Manila. Sin embargo, tanto Guayaquil como Valparaíso, lograron establecer un comercio directo con España, que no existía un siglo antes.

El comercio con Nueva España por el Pacífico siguió la ruta de Guayaquil y en menor medida por Centroamérica, hasta Perú. Este sin embargo, fue de reducido monto durante el período. En la ruta de Panamá, mientras tanto, el comercio oficial con el Pacífico Sur fue muy escaso, pero existió importante contrabando, especialmente de los ingleses, que trasladaban importantes cantidades de bienes de Jamaica al Pacífico Sur por veredas al oeste de Panamá.

c. Magnitudes del comercio hacia 1790-1810. El valor total del comercio de exportación de América a España se estima en casi \$ 60 millones anuales durante el período, pero existieron grandes altibajos, debido a las frecuentes guerras. Estas exportaciones provenía principalmente de Nueva España, con unos \$ 25 millones anuales, seguida por Lima, La Habana y Buenos Aires, cada una con entre \$ 7 millones y \$ 8 millones de exportaciones. Seguían Cartagena (\$ 4 millones); Venezuela (\$ 3 millones) y Chile (\$ 2.5 millones). Guatemala (\$ 1 millón) y Guayaquil (\$ 0,6 millones), completaban el cuadro de exportaciones a España.

Respecto al promedio de 1700 a 1720, lo más notable a señalar fue que el comercio en 1790 a 1810 era diez veces mayor (tal vez un poco menos, debido a la dificultad de estimar el comercio de contrabando, que porcentualmente fue probablemente de mayor importancia en el primer período).

En relación al comercio con Asia, este cambió su dirección en parte, pero en cuanto a su monto, se mantuvo entre \$ 2 y \$ 3 millones anuales, poco más o

menos el mismo valor que cien años antes.

d. Movimiento marítimo. La información sobre la frecuencia de viajes por ruta (ver Mapa 2) no es completa. Sin embargo, observando las pocas rutas donde este se registra, como la Río de la Plata a España, o de los EEUU a la Habana, los datos incluidos reflejan claramente el crecimiento del movimiento marítimo. En lugar de un puñado de barcos (como se observó en el Mapa 1 para el período 1700-1720) en éste período, los viajes anuales de naves en rutas importantes son del orden de 40 a 50 por año.

III. EL COMERCIO Y MOVIMIENTO MARITIMO POR EL PACIFICO AMERICANO

Para un análisis más detallado del comercio y movimiento marítimo entre 1700 y 1850, como se mencionó se elaboraron los siguientes mapas: Mapa 3 para el período aproximado entre 1700 y 1710; Mapa 4 para el período de 1790 a 1800 circa.; y el Mapa 5, para el período circa 1820-1835.

Cada uno de estos mapas est. referido a un período representativo de una a dos décadas, y aunque no pretenden ser representativos en el detalle de lo acontecido con todo el comercio marítimo en el período extenso de 1700 hasta 1850, sí permiten mostrar los principales cambios, las tendencias del comercio y movimiento marítimo y facilitan el análisis.

1. COMERCIO POR EL MAR DEL SUR, 1700-1710 (Ver MAPA 3)

En este período, el comercio regional por el Mar del Sur se encontraba en un fase de ascenso, a pesar de los problemas de España por la guerra de sucesión y significó también la primera vez que hubo una intromisión externa fuerte en el comercio, debido a la mencionada alianza entre España y Francia. La llegada de barcos franceses a partir de 1703 tuvo un doble impacto: primero sobre el comercio regional, porque primero en forma legal, y luego de contrabando, se introdujeron en el Mar del Sur grandes cantidades de bienes de Europa, que antes sólo se obtenían a través de Panamá, a mayor costo y en menores cantidades, provenientes de las flotas y galeones que mantenían el monopolio de Cádiz. Segundo, porque demostró en forma convincente, que la ruta del Cabo de Hornos era viable para el comercio, la cual antes de este período, España había activamente desanimado su uso.

1700 a 1710 es entonces un punto útil de partida del análisis del comercio regional. Este ya es próspero en su parte interregional que suministra productos de la región, y enfrenta una masiva irrupción del comercio intercontinental de bienes manufacturados de Europa, a través del Cabo de Hornos. En este período además, es importante el comercio con Oriente, como complemento a los dos anteriores.

a. Mercados principales. Hacia 1700-1710, el mercado principal del Mar del Sur es Perú, y concretamente Lima, la capital, y Potosí, el principal centro minero, que se abastece principalmente de la primera. En el Mapa 3 se puede observar como la mayor parte de las rutas de comercio marítimo confluyen hacia El Callao, el puerto de Lima.

Mercados también de importancia son Guatemala, Santa Fe y Quito, pero estos son suplidos de bienes europeos, principalmente por vías terrestres, que los vinculan con puertos del Mar del Norte como Veracruz y Cartagena. La demanda en esos mercados de bienes de primera necesidad como alimentos y textiles burdos locales (ropa de la tierra), era suplida por su hinterland. Un tercer conjunto de mercados significativos lo constituían ciudades menores como Arequipa y Cuzco en Perú, Santiago en Chile, y León en Nicaragua.

b. Rutas del comercio marítimo. En el Mapa 3 se observa como a inicios del siglo XVIII, el eje de donde irradia el comercio, y hacia donde confluye este de otras partes de la región, es Lima. En términos de valor de comercio, la ruta principal de Lima es de España, para abastecerse de textiles y otros bienes, y hacia Cádiz, para la conducción de plata y oro. Lima en sí es un entrepot, recibiendo metales de Potosí y reembarcándolos a Europa. La diferencia de este movimiento con respecto a los siglos XVI y XVII anteriores, es que esos metales preciosos eran llevados en esos siglos por vía de Panamá para embarcarlos en los galeones que llegaban a Portobelo. A inicios del XVIII en cambio, el comercio con Panamá se ha reducido a muy poco, y los metales viajan principalmente por la ruta del Cabo, recién abierta.

El movimiento por la ruta del Cabo de Hornos, se revirtió posterior a 1720 por un tiempo, volviendo de nuevo el comercio a seguir la ruta Callao-Panamá, debido a que se volvió a imponer la política del Gobierno español de tratar de impedir el acceso al Mar del Sur por dicha ruta. La razón de esto, es que exponía este comercio al riesgo de no poder ser controlado, debido a que no pasaba por territorio español, como si sucedía en el caso de Panamá. Sin embargo, con el crecimiento del comercio por el Mar del Sur en décadas posteriores, y ante el hecho comprobado de que la ruta por el Cabo era viable, especialmente si se evitaba la época invernal con sus tormentas, así como la ante el fracaso en revivir el sistema de Flotas a Portobelo después de 1740, el comercio retomó la ruta del Cabo hacia España a partir de mediados del siglo XVIII. Está continuó en el resto del siglo XVIII y todo el siglo XIX, como la ruta principal de comercio con Europa y el Atlántico.

Si bien la ruta por el Cabo fue la de mayor magnitud en términos de valor, como se observa en el Mapa 3, muchas otras rutas marítimas fueron utilizadas.

Las principales de estas, principalmente aquellas correspondientes al comercio intraregional de los países ubicados en la costa del mar del Sur, se analizarán en detalle en las secciones siguientes.

c. Magnitudes del comercio en el Mar del Sur. Con un valor de comercio anual cercano a los \$ 3 millones de importación y de \$ 3.5 millones de exportación, la ruta entre Perú y España a través del Cabo de Hornos, fue por gran medida la de mayor importancia. Las importaciones consistían en telas y otros bienes importados de España (y especialmente de Francia entre 1710 y 1720), y las exportaciones eran por valor casi todo correspondiente a plata en forma de moneda acuñada o en barras.

De origen extraregional eran también los productos que formaban la mayoría del comercio por la ruta entre Acapulco y Perú, la segunda ruta en importancia por el monto del comercio. La mayoría de los bienes lo formaban telas de Oriente y algunos productos de Nueva España, que se vendían en los puertos de Centroamérica y Perú, a cambio de plata, que luego era utilizada por comerciantes novohispanos y algunos peruanos, para comprar más bienes orientales en Filipinas. Debido a que mucho de este comercio no era aceptado por el Gobierno, los datos sobre su magnitud son muy aproximados, pero a inicios del siglo XVIII, se estima que debió representar al menos \$ 1 millón por año, tanto de importación como de exportación.

La tercer ruta en importancia, era la de Arica a Callao, que era subsidiaria de la ruta principal Cádiz a Callao, ya que en Arica se embarcaba la plata proveniente de Potosí, destinada a Callao, donde se reembarcaba para España. Este era un comercio poco balanceado, debido a que era principalmente de extracción de producción minera, con una exportación de plata de Arica de cerca de \$ 1 millón anual, mientras que el comercio recíproco de mercaderías para de Callao a Arica y Potosí, alcanzaba apenas unos \$ 60,000 anuales.

Las demás rutas de comercio intraregionales movían menores magnitudes de bienes, pero eran importantes para suplir a los mercados de la región con bienes de primera necesidad como textiles (de la tierra), harina y trigo y vino. A partir de Callao y en menor medida de otros puertos, se reexportaban productos manufacturados traídos de Europa, hacia los mercados secundarios y terciarios tanto de la costa como de tierra adentro. El comercio peruano adquiría estos bienes en la Feria de Portobelo mientras funcionó, pero en el período 1700-1720, se abastecía para estos directamente vía el Cabo. Sin embargo, muchos de estos bienes eran también suministrados por vía terrestre, especialmente en el caso de Guatemala, que importaba la mayoría de estos bienes de Veracruz o de Acapulco, para abastecer a los pueblos y ciudades de Centroamérica; y en el caso de Santa Fe y Quito que se abastecían desde Cartagena y luego distribuían los productos a lo largo de las largas rutas internas que unían esos reinos, y que penetraban hasta el norte de Perú.

En orden de magnitud, estas rutas fueron: (a) de Valparaíso y Concepción en Chile, que llevaban trigo, harina y sebo por un valor anual de casi \$ 400,000 a Callao; (b) de Callao a Panamá, que como se indicó en este período fue muy

reducido, del orden de los \$ 100,000 anuales en bienes de consumo para la población del Istmo, pero que luego creció en décadas posteriores; (c) de Callao a los puertos centroamericanos o de (la otra costa) como se los denominó en Perú, con una importación significativa de unos \$ 125,000 anuales ; (d) de Guayaquil a Callao, que llevaba cacao y cascarilla por un monto anual de unos \$ 75,000; y (e) el comercio costero entre puertos peruanos, con el que los valles del sur suministraban vino y otros productos a Lima y Callao, y los valles del norte, aportaban harina, azúcar y otros.

En relación al comercio de productos de (la otra costa) con Callao, era más importante en la dirección de Realejo y Sonsonate a Callao que viceversa. Perú importaba de Centroamérica principalmente, añil para las industrias textiles de Quito y el sur de Perú, brea para impermeabilizar las botijas de vino perulero y para la industria naval, y otros. Perú a cambio solo suministraba vino, aceitunas y algunas frutas secas y otros reexportados de Chile. Perú pagaba la diferencia en moneda de plata, dotando a Centroamérica con los medios de pago que necesitaba para realizar su comercio interno y externo. El desbalance en este comercio se observa en el Mapa 3 en que las exportaciones peruanas no alcanzaban los \$ 20,000 anuales, mientras que las importaciones de (la otra costa) llegaban a más de seis veces ese monto. Para ambas colonias este comercio era importante como complemento a su comercio principal con España.

d. Movimiento marítimo. La frecuencia de travesías por cada una de las rutas del comercio mencionadas era relativamente baja, con algunas excepciones. Por ejemplo, la ruta de Callao a Cádiz, a pesar de que era de mucho valor en cargas transportadas, la hacía solo uno o dos barcos autorizados al año, y aún en 1705-1714, los años de mayor contrabando francés, el número de barcos de esa nación haciendo la travesía por el Cabo fue de unos 10 por año.

Entre 1700 y 1720, las rutas con mayor frecuencia de viajes fueron: Chile-Callao, con unos 25 viajes por año; Panamá a Callao, con unos 9 por año; cabotaje del sur de Perú con Callao., con unos 7 por año; Guayaquil a Callao, 6 por año; norte de Perú a Callao, 6 por año; Centroamérica con Perú, que promediaban sólo 3 por año; Panamá con Centroamérica, de 1 a 2 por año; y por último l Callao y Guayaquil con Centroamérica y México, que era cada una inferior a una nave por año en promedio.

e) Situación general. Hacia 1700-1720, entonces el comercio y movimiento marítimos por el Mar del Sur, mostraban un nivel de actividad relativamente bajo, reflejando el hecho que la economía de esa región era aún incipiente. Por una parte, la población comenzaba a recuperarse del descenso sufrido durante los dos siglos anteriores, pero no había crecido lo suficiente como para haber generado una demanda adicional significativa por bienes que entraban al comercio intraregional. Por otra, las medidas restrictivas al comercio entre las dependencias españolas de la región, aún se encontraban en pie. Por último, la

política extractiva y mercantilista, que daba gran importancia a la minería de plata y oro, como manera de aumentar el caudal de metales preciosos hacia España, pero que no estimulaba la producción de productos agrícolas o de la industria, no favorecía el crecimiento del comercio entre los países del Mar del Sur .

La información disponible sobre el volumen y valor del comercio intraregional se encuentra dispersa y como en la época no había aún preocupación entre las autoridades de gobierno por recopilar datos de manera regular sobre el comercio, la poca información recogida no respondía a un patrón reconocido, sino que dependía del propósito que tenía quien lo recolectaba. Por esta razón, las cifras encontradas no son comparables ni en calidad ni en el tiempo, ni cubren todo el espacio geográfico del Mar del Sur. Sin embargo, las recopiladas, se presentan en el Cuadro que forma parte del Mapa 3, con la finalidad de dar al lector una idea del orden de magnitud del comercio entre los puertos del Mar del Sur hacia 1700-1710. Esta información, a pesar de reconocer que tiene defectos, puede ser útil para compararla con datos de comercio y movimiento marítimo de épocas posteriores.

El cuadro contenido en el Mapa 3 sin embargo, está referido al total del comercio, tanto de importación como de exportación por los países del Mar del Sur. Para analizar en forma más útil los datos, estos se han reagrupado y se ha extraído la información que corresponde solo a exportaciones que se hacían por vía marítima, presentando ésta en el Cuadro 3.

El predominio en el comercio marítimo de Lima a través de su puerto de Callao es claro. Casi \$ 5 millones (81%) de un total de \$ 6.1 millones anuales del comercio total por el Mar del Sur pasaban por ese puerto. Guayaquil manejaba un distante 8% del comercio marítimo y Valparaíso otro 6%. Centroamérica representó el 3% de las exportaciones regionales y Panamá poco más del 1%.

El comercio marítimo total destinado a mercados del Mar del Sur se estima en unos \$ 1. 6 millones. Al examinar cómo se distribuye por puerto de origen este comercio intraregional, llama la atención como cambia el rango de los puertos: Ya no es Callao el primero en importancia, sino Guayaquil (31%), y entre Callao que es segundo (26%) y Valparaíso (24%) hay poca diferencia. Centroamérica representa el 12% y Panamá un 6% de ese total. La importancia de los puertos es entonces claramente diferente si esté referido al total del comercio por el Mar del Sur o si esté referido al comercio entre los países que se encontraban en la costa del Pacífico americano.

Cuadro 3. Valor de Exportaciones por Puertos del Mar del Sur: 1700-1710

Origen /

Destino_Otros puertos del Mar del Sur_España y Europa_Filipinas y
Asia_TOTAL__Callao_\$ 415,000

\$ 3,500,000 \$ 1,000,000_ \$ 4,915,000__ Valparaíso_ \$ 390,000
 ___ \$ 390,000__ Arica_ (\$1,000,000) transbordado en Callao_____ Guayaquil_ \$
 500,000
 ___ \$ 500,000__ Panam. _ \$ 100,000
 ___ \$ 100,000__ Centroamérica_ \$ 200,000
 ___ \$ 200,000__ Acapulco_ (\$1,000,000)
 transbordado de Perú_ (+\$ 1,000,000 de N. España)___ TOTAL_ \$ 1,605,000
 _ \$ 3,500,000_ \$ 1,000,000_ \$ 6,150,000
 (sin N. España)___

De los totales del Cuadro 3, se han eliminado aquellas cantidades que si bien se originaban en un determinado puerto (como Arica), pero que eran luego transbordados en un segundo puerto (como Callao), antes de dirigirse al destino final. Caso similar ocurre con el comercio con Oriente originado en Perú y transbordado en Acapulco para Filipinas. En este caso el producto (plata en moneda o barra principalmente) era de origen peruano, y se prefirió cargar a Callao que a Acapulco, ya que en este segundo puerto, se cargaba plata y otros productos provenientes del comercio de Nueva España con Filipinas, que no conviene confundir con el comercio originado en el Pacífico Sur.

2. COMERCIO INTRAREGIONAL POR EL MAR DEL SUR EN LAS DECADAS INTERMEDIAS DEL SIGLO XVIII: 1750 A 1775

Para los años 1701 a 1704, la información presentada en Moreyra (1994) permite conocer en detalle el flujo comercial de Lima, como principal mercado del Mar del Sur, con los demás puertos y mercados de la región. Dicha información da detalles de los bienes exportados de Callao como puerto de Lima, tanto en cuanto a los tipos de bienes como a las cantidades físicas trasegadas, y los derechos de salida pagados. Para contar con información disponible igualmente detallada del comercio marítimo regional, hay que saltar hasta la década de 1790 cuando el Mercurio Peruano incluyó el diagnóstico detallado del comercio de Perú con el resto del Pacífico elaborado por Baquíjano (1791).

La información sobre el comercio en las décadas intermedias en el Mar del Sur, todavía requiere de mucho trabajo en las fuentes originales para reconstruir en forma pormenorizada las magnitudes y dirección de este comercio. Estudio como los de Carmagnani (1973) sobre Chile, de Millan (1795) sobre Guayaquil y de Schlupmann (1993) sobre Paita y (1995) sobre Trujillo, aportan detalles importantes del comercio de esos mercados durante el siglo XVIII. Para Perú mismo, Mazzeo (1994) presenta información muy valiosa sobre el comercio entre Callao y Guayaquil con Cádiz, pero solo menciona de paso el comercio con otros puertos de la región.

No se encuentra entonces para el período de las décadas intermedias del siglo, con información que analice la evolución general del comercio marítimo en el Mar del Sur. En los archivos nacionales de varios países sin embargo, existen

registros de naves que participaron en el comercio, así como otros datos que permitirían reconstruir el desarrollo comercial de esa época.

Dado que el lapso entre el período analizado anteriormente (1701-04) y el siguiente con el que se cuenta con información detallada (1790-1800), es muy extenso, para buscar cubrir este período se ha recurrido a documentos del Archivo General de la Nación de Perú (AGNP), así como a la Base de Datos 1, para presentar datos que permitan hacer ciertas comparaciones sobre cómo evolucionó el comercio marítimo a lo largo de las décadas entre 1700 y 1790.

En el AGNP se analizaron documentos sobre salidas de naves y derechos de salida pagados en el puerto de Callao para los años 1751 y 1775, que podían compararse con las de 1701-1704. Se escogieron estas fechas para investigación, como momentos intermedios que se separaban el primero unos 50 años del inicio de siglo, y el otro otros 25 años. Al encontrarse datos resumidos sobre el movimiento marítimo para 1751, esta fecha sustituyó a la de 1750 que originalmente se había seleccionado. La información en los documentos del AGNP, no contienen detalle de bienes transportados de Callao a otros puertos del Mar del Sur, por lo que no se puede con estos comparar la evolución por tipo de bienes. Otra información incluida en la Base de Datos 8, en la cual se analiza la evolución de los productos transados, permite analizar estos cambios, que no se tratan en esta sección.

En el Cuadro 4 se presenta información comparativa para el movimiento marítimo entre Callao y los demás puertos del Mar del Sur para los períodos 1701-1704; 1751; y 1775, medido en términos del número de naves que anualmente hacían travesías con esos puertos. El Cuadro 5 mientras tanto, permite comprar para esos mismos períodos y para los mismos destinos, los derechos de salida pagados.

Debe hacerse la salvedad de que las fluctuaciones de año a año en el comercio regional hacen difícil establecer comparaciones entre las columnas de estos cuadros, cuando en el caso de 1751 y 1775, estas se refieren a un sólo año, mientras que las de 1701-04, se refieren a cuatro años.

Cuadro 4. Movimiento marítimo entre Callao y los demás puertos del Mar del Sur en 1701-04, 1751 y 1775, según número promedio de naves por año y su distribución porcentual.

Puertos de destino	Promedio anual 1701-04	%_Promedio anual 1751	%_Promedio anual 1775
Número de naves			
Número de naves			

Número de naves %__Chile

Valparaíso

Concepción

Valdivia y Chiloé

Coquimbo

Alto Perú

Arica

Sur de Perú

Pisco, Nazca, etc.

Norte de Perú

Huanchaco, Paita,

Guyaquil

Panamá

Centroamérica

Realejo, Acajutla

_(25)

14

7

2

2

2.5

8

4.5

6

9

2.5_(41%)

23

12

3

3

4

13

8

10

15

4_(28)

21

3

4

-

2

7

6

9

3

2_(48%)

36

5

7

-

3

12

10

16

5

3_(31)

20

5

5

1

-

7

1

14

1

1*_(56%)

36

9

9

2

-

13

2

25

2

2__Total_ 60 100%_ 58 100%_ 55

100%__* Aunque no aparece registrado en documentos del AGNP, dos naves hicieron el viaje ese año.

Cuadro 5. Derechos de salida pagados en el Callao sobre carga dirigida a los demás puertos del Mar del Sur en 1701-04, 1751 y 1775, según monto de derechos por año y su distribución porcentual.

Puertos de destino_Promedio anual 1701-04

Derechos %_Promedio anual 1751

Derechos %_Promedio anual 1775

Derechos %__Chile

Valparaíso

Concepción

Valdivia y Chiloé

Coquimbo

Alto Perú

Arica

Sur de Perú

Pisco, Nazca, etc.

Norte de Perú

Huanchaco, Paita,

Guyaquil

Panamá

Centroamérica

Realejo, Acajutla_

3057

613

138

187

no pagó

n.d.

635

1876

2347

652_42%

-

-

7%

20%

25%

7%

-

4665

1024

167

-

365

61

144

799

322

989_65%

4%

1%

2%

9%

4%

12%_

5219

582

255

397

-

59

-

1213

448

331_76%

-

1%

-

14%

5%

4%__Total_ \$ 9,505 100%_ \$8,536 100%_ \$8,504

100%__Fuentes: AGNP (1751), (1775).

Los datos contenidos en el Cuadro 4, referidos al número de naves que se dirigieron de Callao a distintos puertos del Mar del Sur, indican que a lo largo de todas las primeras siete décadas del siglo XVIII, el total de estas no varió sustancialmente. Se observa sin embargo, una redistribución importante en los destinos de las naves, sobresaliendo la creciente importancia del vínculo de

Perú con Chile (41% de las salidas en 1701-04; 48% en 1751; y 56% en 1775).

Guayaquil, Panamá y Centroamérica, los otros tres destinos fuera del Perú, muestran la siguiente evolución durante el siglo XVIII: Guayaquil aumentó su participación como destino en forma sostenida (10% en 1701-04, 16% en 1751 y 25% en 1775); mientras que Panamá mostró una baja sostenida (15%, 5% y 2% respectivamente); y Centroamérica esencialmente tuvo poco cambio (4%, 3% y 2%).

El Cuadro 5 presenta la información sobre los derechos de salida pagados en Callao. Durante todo el período, éstos se mantuvieron en el orden de 2.5 % del valor fiscal de aquellos productos afectados al impuesto de salida. Esta información debe ser valorada cuidadosamente porque aunque la tasa de impuesto no varió en el período, los productos que la pagaban si cambiaron en algunos casos. Además debe tenerse presente que ciertos grupos, principalmente ordenes religiosas fueron eximidas de pagar derechos sobre productos que se originaban en sus haciendas y que luego exportaban a otros países, para el consumo presumiblemente de miembros de esas ordenes, pero que podían también ser consumidos por otros. El caso del vino y aguardiente producido en las haciendas de las ordenes en los valles al sur de Lima es un caso conocido.

Los niveles totales de recaudación de derechos interesantemente según el Cuadro 5, disminuyeron en forma constante pero lenta durante el período. Este comportamiento de los impuestos pagados, sería contrario a lo esperado, dado que a lo largo del siglo XVIII, como se verá en la sección siguiente, el comercio intraregional creció sustancialmente. Esta aparente paradoja podrá ser despejada en el futuro, cuando se cuente con datos mejores y más desglosados sobre dicho comercio.

La disminución en importancia relativa de los puertos al norte de Callao como destino del comercio, que se observa en el Cuadro 4 en relación a la creciente importancia de Chile como destino, se refleja también y en forma más acentuada en el Cuadro 5, al observar que los derechos pagados por Guayaquil, Panamá y Centroamérica pasaron de representar el 52% del total en 1701-04 a sólo 25% en 1751, y 23% en 1775.

La disminución en la importancia de los puertos al norte de Lima que muestran estos cuadros, debe contrastarse con otra información que evidencia un crecimiento del tráfico de Callao hacia el norte durante el siglo XVIII. La información recopilada en la Base de Datos 1 Movimiento Marítimo por la Costa del Pacífico de Centroamérica 1700-1821, que recoge datos correspondientes a unos 890 viajes en ese período, se presenta en el Cuadro 6, donde el movimiento anual promedio de naves se desglosa por las tres grandes rutas que unían a Sur y Centroamérica: Perú-Centroamérica; Guayaquil-Centroamérica; y Perú- Centroamérica-Nueva España. Los datos se presentan para cada década

del siglo.

Comparando datos de movimiento de naves anuales del Cuadro 4 con los del Cuadro 6, se puede deducir que efectivamente el primero de estos cuadros tiende a subestimar el número de buques que anualmente realizaban las rutas de Callao hacia el norte de la región; Centroamérica y Nueva España. El Cuadro 6 además, incluye la ruta de Guayaquil con Centroamérica y Nueva España, que permite obtener una idea más precisa del tráfico sur a norte por el Pacífico, ya que por esta vía se condujeron grandes cantidades de cacao a Nueva España.

El Cuadro 6 permite ver como evolucionó durante el siglo el movimiento de naves. De la década de 1700 a la de 1730, se evidencia un decrecimiento lento en las naves que hacían la ruta Centroamérica a Perú y luego una recuperación sustancial hasta la década de 1750, a partir de la cual el nivel anual tiende a estabilizarse y mantenerse hasta la década final, donde de nuevo hay una disminución, aunque como posteriormente se verá, de nuevo aumenta en la primera década del siglo XIX. La ruta Guayaquil a Centroamérica se mantuvo prácticamente sin cambio durante todo el período, con una nave anual en promedio. La ruta de Nueva España a Centroamérica y Perú, aumentó en importancia durante el período, aunque sin una tendencia definida.

Tomando en cuenta las tres rutas conjuntamente, las décadas de 1700 a 1730 confirman la reducción progresiva del número de naves por año, lo cual apuntaría a una posible contracción del comercio durante esta época. Luego a partir de 1740, se observa un repunte muy importante hasta la década de 1770, seguido por otra tendencia a la baja hasta 1790, a partir de la cual se llega a frecuencias de 6 a 8 naves por año ya en los inicios del siglo XIX.

Cuadro 6. Frecuencia de viajes anuales según ruta principal del comercio del mar del Sur 1700-1821

Décadas_Ruta Centro-america-Perú y retorno_Ruta Centro-américa-Guayaquil y retorno_Ruta Perú-Centro-américa-Nueva España y retorno_Ruta Perú- Panamá y retorno_Ruta Asia (Manila, Calcuta) - Perú y retorno_Total de naves por año__1700-09

1710-19

1720-29

1730-39

1740-49

1750-59

1760-69

1770-79

1780-89

1790-99

1800-09

1810-19
1820-21_2.8
2.2
2.1
2.0
2.3
3.0
2.9
2.8
3.2
2.2
4.0
2.1
3.0
_1.0
1.2
1.0
1.0
1.5
1.0
1.0
1.2
1.0
1.0
2.0
1.0
0_-
0.5
-
-
1.0
2.0
1.0
1.9
-
1.6
2.5
3.0
1.0_n.d.
n.d.
n.d.
n.d.
n.d.
5.0
1.3
2.2

n.d.
n.d.
n.d.
4.9
3.0_-
-
-
-
-
-
-
0.8
0.7
1.1
0.7
0.2
_3.8
3.5
3.1
3.0
4.8
11.0
6.2
8.1
5.0
5.5
9.6
11.7

7.2__Fuente: Base de Datos 1.

La información disponible lleva a la conclusión que el movimiento marítimo por el Mar del Sur durante el siglo XVIII mostró una etapa de estancamiento hasta la cuarta década y luego una tendencia hacia el crecimiento, pero no de manera constante, siendo más bien bajo el movimiento en las décadas de 1780 y 1790, llegando a su punto más alto más bien en las primeras décadas del siglo XIX.

En términos de cambios en el valor del comercio marítimo, este puede estimar basándose en el número de naves en el comercio y el valor medio de la carga de cada nave. Datos derivados de la Base de Datos 9 Volumen y Valor Estimados de las Cargas Transportadas por la Costa del Pacífico, indican que el valor medio de la carga transportada por nave fue en aumento. Si se agrega a esto el número creciente de naves en el comercio, se puede concluir que ambos datos apuntan a un aumento en el valor del comercio intraregional. Esto se confirma en el análisis más detallado en la sección siguiente, sobre el comercio por el Pacífico entre 1790 y 1800.

3. COMERCIO POR EL MAR DEL SUR O PACIFICO, 1790-1800. (Ver MAPA 4)

En relación con la situación del comercio del Mar del Sur a inicios del siglo XVIII, analizada anteriormente, para finales de ese siglo la situación había cambiado de manera muy importante, puesto que el comercio por el Pacífico, había prácticamente duplicado su valor, casi todas las rutas llevaban más comercio y aumentó también la frecuencia con que los barcos utilizaban las mismas.

Lo anterior fue un reflejo en el ámbito del Mar del Sur, de los cambios y crecimiento dinámico del comercio entre América y España en ese período, referidos en la sección 3 del capítulo II.

a. Principales mercados. Comparando el comercio marítimo mostrado en el Mapa 3 referido al estado de este hacia 1700 -1710, con el Mapa 4 que presenta información de dicho comercio para 1790 -1800, se observa que hay una mayor diversidad en puertos y mercados que participan en el comercio, por lo que el papel de Lima, como principal mercado, se reduce pero en forma moderada, del 80% que representaba a inicios de siglo, a un 76% a finales. Es decir con el devenir del nuevo siglo, más mercados regionales aparecen para el comercio marítimo, y especialmente Valparaíso aumenta en importancia relativa como mercado del comercio marítimo.

El comercio marítimo en el Pacífico hacia 1790-1800, muestra además otra característica importante, y es que durante el siglo XVIII, fue más rápido el crecimiento de la porción sur de ese comercio, es decir entre Callao y los puertos chilenos y del Alto Perú, que de Callao, con la región al norte que comprendía Guayaquil, Panamá y Centroamérica.

El comercio de Lima a través de El Callao aumentó de un promedio anual de \$4.9 millones hacia 1700-1710 a unos \$ 7.9 millones anuales en 1790-1800, como se observa comparando los Cuadros 3 y 7. Este incremento en el valor del comercio limeño fue similar para la parte de dicho comercio dirigida a España y Europa (aumento de 86%), como a la parte dirigida a los otros puertos del Mar del Sur (aumento de 82%). Por el contrario, la parte del comercio de Lima con Oriente parece haber disminuido, y el comercio intraregional con los demás puertos americanos del Mar del Sur, asumió así el segundo lugar en importancia, después del comercio con España.

El crecimiento del comercio con Chile, llevó a que la proporción del comercio total exportación de la región pacífica, que pasaba por el puerto de Valparaíso pasara del 6% hacia 1700 a cerca del 14% hacia 1800. Esto fue un reflejo del

dinamismo de la economía de Chile durante el siglo XVIII, tanto con exportaciones agrícolas (trigo) como minerales (cobre). El incremento en la importancia del intercambio entre los puertos sureños, llevó a aumentar el comercio intraregional entre Callao y Valparaíso de un 50% del total de las exportaciones intraregionales hacia 1700 a un 63% hacia 1800.

El tercer mercado marítimo regional continuó siendo el Alto Perú, adscrito administrativamente a partir de 1776 al Virreinato del Río de la Plata, que realizaba ahora su principal comercio de exportación (plata) por tierra con Buenos Aires, y su comercio marítimo a través del puerto de Arica. Sin embargo, la orientación de su comercio había cambiado radicalmente hacia el Atlántico en lugar del Pacífico, y su importancia relativa se encontraba en franca disminución.

La Audiencia de Quito, que también se había desligado del Perú para formar parte del Virreinato de Nueva Granada a partir de 1718, representaba el cuarto mercado de importancia regional. Guayaquil era el puerto para este mercado, durante el siglo XVIII mostró menor dinamismo que Chile, y su participación en el comercio intraregional, pasó de 31% del total en 1700, a 28% hacia 1800. Crisis poblacionales y productivas (en las telas de lana) de la Audiencia, ocasionaron esta caída relativa, que no fue compensada por el aumento de las exportaciones de cacao de Guayaquil a Nueva España y otros mercados regionales.

Otro mercado regional poco dinámico en el siglo XVIII fue el de Guatemala. Los datos existentes indican que la "Otra Costa" mantuvo casi sin cambio el valor total de los productos exportados hacia los otros mercados regionales, y esto redujo su participación relativa de 12% hacia 1700 a 9% hacia 1800. Se han identificado algunas inconsistencias significativas entre los datos globales utilizados en el Cuadro 7 y datos derivados de registros de naves que realizaban el comercio con Centroamérica, que hacen suponer que el comercio de exportación de esta fue mayor que el que aparece en dicho cuadro. La revisión futura de las estadísticas permitir- identificar si efectivamente el comercio de la "Otra Costa" perdió importancia relativa o no.

El papel de Panamá en el comercio intraregional si cayó en forma drástica durante el siglo XVIII, pasando de representar cerca del 6% hacia 1700 a ser menos del 1% a fines de siglo. La reorientación del comercio marítimo con Europa vía el Cabo de Hornos, explica en buena parte esta reducción en importancia.

Finalmente las cifras el Cuadro 7 indican que el comercio con Filipinas y el resto de Asia, también se redujo en importancia relativa. Como buena parte de este comercio con Oriente se realizó en forma de contrabando, esta aparente disminución debe ser considerada con escepticismo. No solo aumentó en los países americanos del Pacífico la demanda por telas de algodón baratas provenientes de Asia durante el siglo XVIII, sino que por medio de la Real

Compañía de las Filipinas se abrió en el comercio directo entre Filipinas y América del Centro y Sur (al menos desde 1779), lo cual probablemente llevó a aumentar, no a disminuir dicho comercio con Asia.

Cuadro 7. Valor de Exportaciones por Puertos del Mar del Sur: 1790-1810

Origen /

Destino_Otros puertos del Mar del Sur_España y Europa_Filipinas y

Asia_TOTAL_Callao_\$ 756,000

\$ 6,500,000\$ 600,000_\$ 7, 856,000__Valparaíso_\$ 680,000

_\$ 760,000__\$ 1,440,000__Arica_(\$ 865,000)

transbordados en Callao____Guayaquil_\$ 640,000

_\$ 60,000__\$ 700,000__Panam·_\$ 5,000

__\$ 5,000__Centroamérica_\$ 205,000

__\$ 205,000__Acapulco____(\$ 600,000)

(+ \$ 1,300,000 de N. España)____TOTAL_\$ 2,286,000_\$ 7,320,000_\$

600,000_10,206,000

(sin incluir a N. España)____

b. Principales rutas

En el Mapa 4, se señalan las principales rutas del comercio regional y con el resto del mundo. Estas se relacionan con los mercados como se indicó antes, y no muestran grandes cambios de orientación en comparación con las de un siglo atrás, contenidas en el Mapa 3. La apertura de una ruta directa a fines del siglo XVIII entre Filipinas y Cádiz, con escala en Callao, fue uno de los pocos cambios en la dirección de la navegación.

El otro cambio importante en las rutas marítimas, fue la consolidación de la vía del Cabo de Hornos, como la ruta principal hacia y de Europa con la costa del Pacífico Americano. En la sección III.1 se indicó que a inicios del siglo, la alianza de España con Francia llevó a la llegada masiva de navíos franceses a las costas del Perú y Chile para comerciar, en su mayoría en forma ilegal, actividad que se mantuvo hasta entrada la década de 1720. Esta ruta luego disminuyó mucho en uso mientras España buscó reactivar sus Flotas y Galeones, como la principal forma de abastecer con productos europeos a sus colonias, pero después del fracaso de las ferias de Portobelo en las décadas de 1730 y 1740, se retornó al uso de la ruta del Cabo de Hornos, esta vez por navíos de registro españoles. Los navíos de registro se establecieron de manera rutinaria a mediados de siglo, con un promedio de dos navíos por año haciendo el trayecto Callao-Cádiz en ambas direcciones.

El mayor dinamismo del comercio entre América y España en el último cuarto del Siglo XVIII, producto del auge comercial mundial al cual se hizo referencia en la sección II.3 anterior, así como de la política de apertura de comercio española, particularmente el Reglamento de Libre Comercio de 1778 y otras medidas complementarias, amplió el espacio para el comercio marítimo en el

Pacífico.

Las consecuencias de esto sobre el comercio regional fueron de gran impacto. Por una parte, se generó un cambio en la estructura comercial debido a la entrada de nuevos comerciantes y grupos comerciales en los mercados de la región. Estos nuevos comerciantes provenían principalmente de España, muchos de ellos de origen vasco. Trajeron consigo prácticas comerciales más competitivas, lo que llevó a conquistar mercados en la región, y posteriormente consolidaron su poder económico estableciendo nexos con los grupos económicos criollos más fuertes. Los efectos sobre el comercio de la región de la entrada de estos comerciantes-empresarios, llevaron a que el comercio fuera más competitivo, desplazando del mercado a aquellos que no asumieran una actitud similar. Esta mayor competencia llevó a que las actividades comerciales tuvieran que aumentar el dinamismo de sus acciones y diversificarse, para permitir a los comerciantes obtener ingresos de una diversidad de fuentes y de mercados. Llevó también a que los capitales acumulados por medio del comercio, fueran más numerosos y no tan concentrados en pocas manos como en el pasado. (Mercurio Peruano, 2 enero, 1791)

Movimiento marítimo

Las cambiantes condiciones del comercio, afectaron también la organización del transporte marítimo. En el caso de Lima, el principal mercado y la sede de la mayoría del transporte marítimo a finales del siglo XVIII, se reportó que hasta 1780 aproximadamente, las casas comerciales grandes poseían cada una sus propias naves para realizar el comercio regional por el Pacífico. Esta situación había variado de manera significativa una década más tarde, ya que habían entrado al negocio del transporte muchos nuevos empresarios con naves que no eran propiedad directa de las casas comerciales. La mayor disponibilidad de naves en el comercio llevó a una disminución en los fletes de carga, bajando costos y estimulando el comercio. (Mercurio Peruano, 2 enero, 1791). Este aumento en la capacidad de carga disponible hacia 1790, se consideró superior en cerca de un 25% al volumen de carga efectivamente conducida. (Mercurio Peruano, 7 marzo, 1791)

El número total de travesías que se realizaban por las distintas rutas del Mar del Sur no cambió de manera importante durante el siglo XVIII. La información del Cuadro 4 anterior, indica que durante las primeras siete décadas del siglo, el número de naves que salían del puerto de Callao, que era la puerta de entrada al mercado principal del Pacífico, fue de entre 50 y 60 por año.

Información disponible_, corrobora que durante la mayor parte del siglo XVIII, el número de naves de comercio en ese océano fue de unas 40. Para 1789 incluso una fuente indicó un número menor, cercano a 35. Sin embargo, como se señaló, el número de naves aumentó de manera importante durante la última década del siglo XVIII y especialmente en la primera del siglo XIX, llegando a

duplicar el número de naves que participaban en el comercio por el Pacífico, confirmando el creciente dinamismo de esta actividad.

En el Mapa 4 se observa, que la mayoría de las rutas de tráfico marítimo en la década de 1790 a 1800, son efectivamente semejantes a las de 1700-1710. Sin embargo el volumen de comercio en casi todas ellas creció significativamente y ocurrieron algunos cambios ya mencionados, como fue la creciente importancia de Valparaíso y otros puertos chilenos.

La frecuencia de viajes de comercio anuales hacia 1790-1800, identificados para las distintas rutas fue de aproximadamente:

Unos 25 en la ruta de Valparaíso, Concepción, Valdivia y Chiloé a Callao;

Unos 10 en la ruta de Guayaquil a Callao;

De 6 a 7 naves entre Panamá y puertos de Centroamérica;

De 3 a 5 barcos en la ruta Guatemala (la "Otra Costa") a Callao;

De 2 a 3 naves entre Callao, Guayaquil y Panamá;

De 2 a 3 barcos con cacao entre Guayaquil y Acapulco, usualmente vía Centroamérica;

1 nave por año de Callao a las Filipinas y a veces una nave de Filipinas a Guatemala;

De 3 a 7 naves en el tráfico de Callao y Guayaquil con España;

Entre los puertos peruanos y Callao existió fuerte movimiento de pequeños barcos de cabotaje, especialmente de Pisco (transportando aguardiente y vino) y de Huacho (con sal).

d. Comercio directo con Filipinas, los exploradores y barcos balleneros en la apertura del Pacífico.

La paulatina caída en desuso del nombre Mar del Sur y el uso generalizado de Océano Pacífico para fines del siglo XVIII, es una muestra palpable de la apertura del comercio por el Pacífico en esa época. Este dejó de ser un mar interior del Imperio Español, para pasar a ser una de las regiones del comercio mundial.

La autorización parcial de comercio directo entre las Filipinas y Centroamérica y Perú (1779) y luego la constitución de la Real Compañía de las Filipinas (1785), dio paso a nuevas rutas comerciales, rompiendo el monopolio que tenía Acapulco desde el siglo XVI en el comercio con Asia.

La entrada de expediciones científicas de otras potencias europeas al (Gran Océano), del inglés Cook (entre 1768 y 1780) y los franceses Bougainville y La Perouse, así como de España misma con Malaspina (1789 a 1794), aumentaron enormemente el conocimiento sobre la geografía y las riquezas del Pacífico.

Este conocimiento tuvo un efecto bastante rápido de la mayor importancia en el mediano y largo plazo. La información de las expediciones científicas, relativas a

la existencia de ballenas desde Chile hasta el norte de Perú, condujo a la llegada a partir de 1780 a las costas de estos países, de barcos balleneros ingleses y estadounidenses. Igualmente la existencia en la costa del Pacífico Norte de animales de pieles finas, muy apreciadas en el comercio con China, indujo a buques con comerciantes de pieles a penetrar en este océano en las últimas décadas del siglo XVIII. Para 1800 unos 80 barcos balleneros y de cazadores de pieles frecuentaban los puertos peruanos y chilenos, así como los de Nueva España, participando en un activo contrabando con los puertos españoles del Pacífico, donde existía gran demanda por bienes europeos.

4. COMERCIO POR EL PACIFICO: 1820-1835. (Ver MAPA 5)

El período 1820 a 1835, es para el comercio marítimo por el Pacífico, uno de grandes cambios como consecuencia de la ruptura del dominio comercial español y los primeros intentos por las naciones recién independientes de definir nuevas políticas de comercio exterior y de ubicar nuevos mercados, al separarse del mercado de España y sus colonias. Es además un período muy turbulento, pues durante este se producen los últimos enfrentamientos armados entre fuerzas realistas y fuerzas libertadoras, tanto en Perú como Alto Perú (Bolivia), que solo terminan en 1826 con la rendición del fuerte del Real Felipe de Callao.

La guerra de corso emprendida contra los barcos españoles por la marina de Argentina, y continuada luego por las de Chile y Colombia, se inició en el Pacífico a partir de 1816. Esta guerra contra el comercio intraregional que duró hasta al menos 1821, prácticamente acabó con las naves que hacían dicho comercio.

Sin embargo, la demanda por bienes de primera necesidad en la población de los países del Pacífico continuó existiendo, y el vacío fue llenado de manera eficiente por naves de las llamadas (potencias neutrales) que observaban el conflicto entre españoles y patriotas. Naves inglesas y estadounidenses en particular sustituyeron a las naves de bandera española o patriota en el comercio intraregional, pues solo estas podían evitar ser capturadas por los corsarios de una u otra parte, debido a que contaban con la protección de escuadras de barcos de guerra de sus naciones. La continuada presencia de naves balleneras de ambas potencias, que entraban a puertos peruanos y chilenos a abastecerse de bastimentos y a contrabandear productos, y cuyas áreas de operación se extendieron da partir de 1800 hasta las costas de México, aseguraron que los comerciantes y capitanes de naves angloamericanas, contaran con buenos contactos con los comerciantes locales. Los comerciantes locales, para continuar su actividad debieron recurrir a las naves extranjeras para transportar bienes a sus mercados tradicionales. Mediante estas naves (neutrales) incluso se mantuvo cierto nivel de comercio entre países en guerra, como fue el caso del trigo chileno que continuó abasteciendo al bastión realista

de Perú, a pesar de que Chile era independiente y se encontraba en guerra con Perú.

Para efectos prácticos, el conflicto armado en el mar cesó en 1821, aunque continuaron habiendo importantes acciones de guerra en tierra hasta fines de 1824 (batallas de Junín y Ayacucho, en agosto y diciembre de 1824). Cuando finalizó la guerra de corso marítima las pocas naves sobrevivientes de los países del Pacífico, tuvieron que competir contra las naves inglesas y estadounidenses, que ya dominaban el transporte de carga intraregional y hacia Europa y Asia.

Si la guerra de independencia fue dañina para el comercio marítimo, los años inmediatos a esta fueron también muy difíciles, debido a las guerras civiles y conflictos entre países que sacudieron la región del Pacífico hasta la década de 1830. La situación política y por tanto el repunte económico y comercial de la región solo comenzó a mejorar a partir de aproximadamente 1835.

a. Principales mercados

La apertura de Chile al comercio mundial, producto de la independencia confirmada en la batalla de Maipá en 1818, le significó una ventaja respecto a los demás países del Pacífico. Para el período 1820 a 1835, Chile mostró un gran dinamismo en su comercio, pasando a ser el principal puerto comercial del Pacífico, en cuanto al trasiego de bienes europeos, aunque Callao continuó siendo más importante en términos del comercio total, debido a la exportación de plata en bruto y en moneda. Para mediados de la década de 1820 diversas casas comerciales inglesas, resto de Europa y de Estados Unidos se habían establecido en Valparaíso, puerto que contaba con la ventaja adicional de actuar como depósito libre del pago de derechos para bienes que se reexportaban al resto de América.

Al comparar el Cuadro 8, con el anterior Cuadro 7, se observa la creciente importancia de Valparaíso e incluso también de los puertos bolivianos de Cobija y Arica (este último peruano, pero que era una salida del comercio de Bolivia).

Cuadro 8. Valor de Exportaciones por Puertos del Pacífico: 1820-1835

Origen /

Destino_Otros puertos del Pacífico_Europa y EEUU_Filipinas y

Asia_TOTAL_Callao_\$ 684,000

\$ 4,200,000\$ 100,000_\$ 4,984,000_Valparaíso_\$ 183,000

\$ 2,050,000\$ 450,000_\$ 2,283,000_Arica/Cobija_

\$ 2,100,000\$ 2,100,000_Guayaquil_\$ 610,000

_\$ 630,000

(incluye vía Panamá)_\$ 1,240,000_Panamá_\$ 60,000

_\$ 60,000_Centroamérica_\$ 160,000

\$ 300,000\$ 460,000_Acapulco_\$ 100,000

(+ \$ 800,000 de México)\$ 100,000

(sin Asia) __TOTAL_ \$ 1,797,000
_ \$ 9,280,000 _ \$ 550,000 _ \$ 11,627,000
(sin México) __

Aun que Callao continuaba superando a los demás puertos, el valor total de su comercio se había reducido a solo dos tercios de lo que había alcanzado entre 1790 y 1800. Guayaquil, Panamá y Centroamérica todos habían aumentado significativamente el comercio marítimo, con respecto a la situación a fin de siglo.

Mientras que el comercio total de los países del Pacífico mostró un crecimiento en el período 1820 a 1835 respecto al período de 1790 a 1800, de más de 10%, este aumento se concentraba sin embargo, en el comercio con el resto del mundo, pues el comercio intraregional mostraba un descenso importante, mayor a un 20%, respecto al período 1790-1800. La mayor apertura económica después de la independencia, condujo a un abandono relativo de los mercados regionales más cercanos, para favorecer el crecimiento del comercio con Europa y América.

La reducción en el comercio intraregional es uno de los factores que debe destacarse en el período 1820-1835. La explicación de este hecho, es probablemente una de las tareas importantes a investigar respecto al tema del comercio marítimo del Pacífico, pues involucra aspectos políticos, aspectos bélicos, la situación económica general, las relaciones entre empresarios y comerciantes de los países y extranjeros, así como los intereses de las potencias extranjeras. Es probable que la disminuida importancia del comercio entre los países del Pacífico americano en esta época, fuera producto de la ruptura de los tradicionales lazos comerciales establecidos durante la colonia, y de las facilidades de exportar que ofrecían los empresarios extranjeros que se establecieron en la región, sentando las bases para que el desarrollo futuro del comercio se orientara aún más hacia el gran mercado de Europa y Estados Unidos en el Atlántico. Se fue entonces extinguiendo el interés en desarrollar los mercados regionales, excepto en muy pocos casos.

Las políticas comerciales en este periodo promovieron la apertura de mercados. En el caso de los países de la vertiente pacífica de América, los menores precios de bienes manufacturados importados, llevaron a eliminar exportaciones intraregionales de bienes de consumo importantes como textiles (principal producto del comercio regional y mundial en esa época), aguardientes y vinos. Un análisis detallado de la evolución de los distintos productos del comercio interregional entre 1700 y 1850, muestra la casi completa desaparición del intercambio de bienes manufacturados e incluso de ciertos bienes de consumo básico producidos en la región. La progresiva eliminación de éstos en el circuito comercial regional, y el gran esfuerzo continuado durante todo el siglo XIX, de reorientar el comercio hacia el mercado del Atlántico, fueron aspectos básicos para explicar el reducido interés que tuvo el comercio regional, situación

que prevaleció hasta el presente.

El comercio con Asia mostró una diversificación de los mercados, ya que tanto Callao como Valparaíso aumentaron el comercio directo con Oriente, pero ya no solo dirigido a Manila, sino también de forma directa con China e India. El tipo de bienes comercializados también varió, puesto que de Oriente continuaron llegando textiles de algodón y seda, los pagos por estos no se hacían solo con plata de América del Sur como en los siglos anteriores, sino que se exportó importantes cantidades de cobre, principalmente a India. En relación con inicios de siglo, ocurrió una ligera disminución en el total del comercio entre las dos regiones.

b. Principales rutas

El comercio interregional y extraregional en el período 1820 a 1835, se presenta en el Mapa 5. Los cambios de mercados ocurridos en este período respecto al período anterior, pueden verse comparando este mapa con el Mapa 4.

La variación más notable lo constituye sin duda, el fuerte crecimiento en la importancia de las rutas que vincularon a Chile con los mercados extraregionales, especialmente el europeo y estadounidense, pero también con el asiático. El crecimiento de las flechas que muestran el comercio chileno, son muestra elocuente de un cambio importante que continuarla acentuándose en el futuro, reflejando la pérdida de importancia relativa de Perú en el comercio del Pacífico y el paralelo ascenso de Chile en el comercio.

El Mapa 5 permite relevar otro hecho, que es la creciente importancia de los productos minerales no preciosos del norte chileno y de Bolivia (cobre especialmente y salitre) en el comercio con Asia y Europa.

La ruta de Guayaquil directo a Europa vía el Cabo de Hornos, mediante la cual se transportaron importantes volúmenes de cacao, es otra que adquiere importancia en este período. También mantiene su importancia la ruta de Guayaquil a Acapulco, mediante la cual se abastecía México de la mayoría del cacao que consumía.

Otras rutas que mantienen importancia para el comercio intraregional, son las de Guayaquil a Callao y de Valparaíso a Callao, que continúan suministrando madera y cacao la primera y harina y frutas secas la segunda, para abastecer el mercado limeño.

Las rutas entre Centroamérica y Perú y Chile, aumentaron en importancia en esta época, debido a que por razones de costo de transporte, fue más barato que estos países se abastecieran con bienes manufacturados a través de la reexportación de productos almacenados en Chile y Perú, que transportarlos de las costas del Caribe a los centros de consumo, ubicados principalmente en la

vertiente del Pacífico del Istmo. También en la ruta de Panamá a Guayaquil y Callao el comercio se incrementa, al servir Panamá de entrepot , para productos ingleses provenientes de Jamaica.

Una ruta interregional nueva que aparece es la del norte de México, del puerto de San Blas, que a fines del período colonial comenzó a abastecer al Perú con sebo y brea. Esta ruta complementa la ruta Acapulco a Callao que se mantiene pero con reducida importancia,

En cuanto a las rutas de comercio extraregional, se mencionó las de Chile con el Atlántico, pero en términos de valor de carga transportada, continuaron siendo las de mayor importancia, las de Callao con Europa y Estados Unidos. Sin embargo, las rutas de este período reflejan una completa reorientación, puesto que en los períodos anteriores el mercado de origen y destino principal, había sido el español, mientras que para 1820 a 1835, el mercado principal europeo ha cambiado a Gran Bretaña, reflejando la penetración en el comercio de los empresarios de ese país. Importantes además son las rutas al resto de Europa y a los Estados Unidos, mientras que con España, el destinatario otrora del comercio peruano, casi desapareció dicho intercambio. Finalmente, en el comercio asiático, las rutas directas de Callao a Oriente ya abiertas por la Compañía de Filipinas, se ampliaron, para unir puertos chilenos y peruanos con China e India.

c. Movimiento marítimo

En las diversas rutas marítimas, el tráfico de naves mostró un incremento en este período. Si bien el valor de productos transportados aumentó poco, la entrada de barcos extranjeros a la región, aumentó la competencia y probablemente continuó reduciendo el costo de fletes marítimos, favoreciendo el desarrollo del comercio.

El tráfico anual en las rutas aumentó fuertemente a un total de unas 150 travesías por año en el conjunto (excluidas las de cabotaje), referidas a las siguientes rutas:

Unas 30 en la ruta de Valparaíso, Concepción, Valdivia a Callao;

Unas 25 en la ruta de Guayaquil a Callao;

Unas 20 de Panamá a Guayaquil y Callao;

Unas 6 en la ruta Centroamérica a Callao;

Unas 2 de Panamá a Centroamérica;

Unas 10 entre Guayaquil y Acapulco;

Unas 6 de Acapulco y San Blas a Callao;

Unas 50 travesías de Valparaíso, Callao y Guayaquil a Gran Bretaña, resto de Europa y Estados Unidos;

Entre los demás puertos peruanos y Callao continuó un fuerte movimiento de pequeños barcos de cabotaje, con unas 50 travesías desde Pisco

(transportando aguardiente y vino) y otras 50 desde Huacho (con sal).

5. COMERCIO POR EL PACÍFICO, 1840-1850

El último período cubierto por esta investigación está referido a la década de 1840 a 1850. Para entonces el período de consolidación política de las repúblicas americanas había avanzado sustancialmente y la situación económica global había mejorado sustancialmente.

La década de 1840 a 1850 consolidó e introdujo cambios importantes en la vinculación de las economías del Pacífico americano con el mercado mundial, que en décadas posteriores serían continuadas y profundizadas. Las exportaciones de bienes de la región al mercado mundial mostró en esta década una sustitución de unos bienes por otros. Así en el comercio de los tintes, de los que el Pacífico mesoamericano era importante proveedor para la industria Europea, la grana cochinilla de Guatemala tuvo un fuerte incremento, mientras que por el contrario, el añil de El Salvador y el palo de brasil de Nicaragua, Costa Rica y México, tuvieron una fuerte contracción.

Una característica de ésta década es el crecimiento de ciertos productos de gran volumen dirigidos al mercado mundial. Es el caso de productos minerales como cobre y nitrato, así como el guano, un producto orgánico. El cobre en ésta década se convirtió en el producto de mayor valor de la región, respondiendo a la demanda industrial de Europa y Estados Unidos; mientras que la expansión del comercio de los nitratos y el guano, respondió a la creciente demanda de la agricultura cada vez más tecnificada de esos mercados.

Otro producto agrícola del Pacífico que tuvo un importante desarrollo y consolidó su acceso al mercado mundial en la década de 1840, fue el café, en su gran mayoría proveniente de Costa Rica, y destinado a Gran Bretaña, de donde se distribuía al resto de Europa.

El gran volumen de estos productos llevó a un gran aumento en el tráfico marítimo entre el Pacífico y las economías del Atlántico norte, todo ello conducido a través de la ruta del Cabo de Hornos. Las travesías por esa ruta que hasta la década de 1830 posiblemente no pasaron de un promedio de unas 50 al año, se cuadruplicaron o más en la década de 1840.

El comercio de exportación del Pacífico americano, prácticamente se duplicó en términos nominales entre 1840-1850 en relación al período 1820-1835, como se observa de comparar el Cuadro 8 con el Cuadro 9. El comercio intraregional de exportaciones en este período se duplicó, como lo hizo también el comercio con Europa y Estados Unidos. El comercio con Oriente en cambio, casi no aumentó.

a. Mercados principales

Para la década de 1840-50 el crecimiento del comercio Chileno había alcanzado su mayor dinamismo, como lo demuestra la comparación de las cifras de 1820-35 con las del nuevo período, cuando el valor de exportaciones se había multiplicado por 3.5. Valparaíso y los demás puertos chilenos manejaban un comercio total similar al de Callao, y lo aventajaban por mucho en el comercio intraregional. El papel de Valparaíso como centro de acopio de otros mercados regionales y reexportador posterior al resto del mundo se fortaleció en la década de 1840. Textiles y otros bienes manufacturados provenientes de Europa y principalmente de Gran Bretaña, eran comercializados hacia el resto de los puertos de la región, desde Perú a Centroamérica y México, por casas comerciales, en su mayoría de capital inglés o financiados por este, con sede o con sucursales en Valparaíso.

El mercado peruano por su parte, que había decaído fuertemente en décadas anteriores, mostró una recuperación, aumentando sus vínculos con el mercado mundial a través del nitrato primero, y luego del guano. Los importantes ingresos de estos nuevos productos incrementaron la demanda interna por bienes manufacturados, permitiendo así que el valor de exportaciones peruanas se mantuviera ligeramente superior al de Chile. Sin embargo, Callao y Lima no lograron recuperar el dominio que durante tanto tiempo habían ejercido sobre el comercio del Pacífico.

El comercio de Bolivia a través de Arica y Cobija se duplicó en la década de 1840, reflejo del crecimiento de la exportación de minerales como el nitrato. También México, por medio de Acapulco y Mazatlán mostró un crecimiento del comercio por el Pacífico, aunque inferior al promedio regional. Por el contrario, Guayaquil y Panamá tuvieron un estancamiento, con casi nulo crecimiento entre los dos períodos.

El otro mercado muy dinámico de exportación, fue el de Centroamérica que aumentó 2.7 veces en comparación con la situación en 1820-35. La mayor parte de esta notable expansión puede atribuirse a la exportación de café de Costa Rica a Europa, que tuvo un fuerte auge a partir de 1842, primero utilizando a Valparaíso como puerto de reexportación y posteriormente en forma directa.

Como se mencionó, las cifras de exportación del Cuadro 9 incluyen productos tradicionales en fuerte expansión como el cobre, y nuevos productos como café, guano y salitre cuya penetración en el mercado mundial fue especialmente notable en esta década. Algunos productos que en períodos anteriores fueron importantes, tendieron por el contrario a declinar. Este es el caso del añil, palo de brasil, cacao, azúcar y otros como el aceite de ballena, que aunque no era producido por los países de la región, si era obtenido en las aguas vecinas. Otros como el trigo y en menor grado la cascarilla, mantuvieron su importancia.

Cuadro 9. Valor de Exportaciones por Puertos del Pacífico: 1840-1850

Origen /

Destino_Otros puertos del Pacífico_Europa y EEUU_Filipinas y

Asia_TOTAL_Callao

\$ 100,000\$ 7,900,000__\$ 8,000,000__Valparaíso/ otros_\$ 2,050,000_\$

5,750,000__\$ 7,800,000__Arica/

Cobija_\$ 400,000_\$ 3,600,000__\$ 4,000,000__Guayaquil

\$ 420,000\$ 900,000__\$ 1,320,000__Panamá

_\$ 50,000__\$ 50,000__Centroamérica

\$ 310,000\$ 940,000__\$ 1,250,000__Acapulco/

Mazatlán_\$ 400,000_n.d._\$ 600,000_\$ 1,000,000__California

_n.d.___n.d.__TOTAL_\$ 3,730,000_\$ 19,090,000_\$ 600,000_\$ 23,420,000__

b. Principales Rutas y Movimiento Marítimo.

No se ha elaborado un mapa de las principales rutas y el movimiento marítimo como se hizo para períodos anteriores, debido a que la información disponible para esta década, contiene importantes lagunas. Será necesario un esfuerzo de gran escala y de colaboración entre investigadores de diferentes países para establecer con mayor precisión estos movimientos.

La información disponible sin embargo, indica que las rutas establecidas en los períodos anteriores, fueron las que en general se continuaron utilizando, aunque con un número mucho mayor de travesías en ellas. A finales de la década, surgió una nueva ruta de gran importancia, la de California, que tendría importantes repercusiones para el mercado regional después de 1850.

En la década de 1840, se refuerza la tendencia de una recuperación de las marinas mercantes de varios países de la región, después de la destrucción de estas durante la guerra de independencia. Especialmente notable en este sentido fue el papel de Chile y en menor grado de Perú, que reconstruyeron sus marinas en parte con capital de las casas comerciales extranjeras y en el caso de Chile, como respuesta a una política explícita de promover la marina nacional. Otros países, como los Centroamericanos y Nueva Granada también aumentaron sus marinas mercantes, aunque estas se concentraron más en el comercio de cabotaje intraregional, dejando el comercio oceánico de larga distancia a las marinas chilena y peruana, así como a las de potencias europeas: principalmente ingleses, sardos, franceses.

Un cambio en la navegación en el Pacífico, fue la introducción de los primeros barcos a vapor, a partir de 1842 en las rutas entre el Pacífico y el resto del mundo, tanto en forma directa por el Cabo de Hornos, como en forma creciente por medio de Panamá. La navegación a vapor en este período contribuyó a facilitar mucho las comunicaciones desde los países del Pacífico con Europa y

Estados Unidos en el Atlántico, al reducir considerablemente el tiempo requerido para enviar correo y transportar pasajeros entre los dos océanos. No tuvo sin embargo, mayor efecto sobre el transporte de productos, ya que las naves de vapor de la época eran de reducido tamaño y capacidad de carga.

IV. CONCLUSIONES

La información cuantitativa sobre el comercio por el Mar del Sur en el período 1700 y 1850, presentada en las secciones anteriores aparece resumida en el Cuadro 10, donde se establecen algunos indicadores para medir los cambios de mayor alcance.

Un aspecto relevante es que si bien el comercio marítimo (medido por exportaciones), se expandió a lo largo del período, su crecimiento fue desigual si se hace referencia a los cuatro subperíodos en que se dividió. En particular puede notarse que la expansión durante el siglo XVIII en su conjunto fue a un ritmo de 0.6% por año, aumentando de un índice de 100 en 1700-1710 a un índice de 167 para finales de siglo. A pesar de la falta de datos comparativos, hay evidencia que apunta a que durante las primeras cuatro décadas incluso, este comercio estuvo estancado, aumentando su ritmo de crecimiento recién en la última mitad de siglo.

Como era de esperarse, la época de las guerras napoleónicas en Europa seguido por las guerras de independencia de América de España, causaron en los países hispanoamericanos en menor o mayor grado, un largo período de incertidumbre política, social y económica, que se reflejó en un comercio exterior poco dinámico entre fines del siglo XVIII y extendiéndose hasta más o menos 1835. Esto se refleja en que la tasa de crecimiento anual del comercio de exportación en ese lapso sólo fuera de un 0.5% anual.

Mucho más dinamismo en cambio, se observa en el comercio marítimo en el período final, respecto al anterior. Así en la década de 1840-50, el comercio creció como al 2.2% respecto al ritmo en el período 1820-35 (es decir como a cuatro y medio veces más).

Cuadro 10. Indicadores generales del comercio marítimo (exportaciones) entre períodos: 1700-1850

Período_Valor estimado total del comercio marítimo en pesos_Indice 1700-10 = 100_Tasa anual de crecimiento entre períodos_ Porcentaje de exportaciones de países ubicados en la costa americana del Pacífico, dirigidos a:

Otros puertos del Pacífico	Europa y EEUU	Asia	Total
1700-10	1700-10	1700-10	1700-10
\$ 6,105,000			

0.6%

0.5%

2.2%	26	58	16	100	1790-00
\$ 10,206,000					167
22	72	6	100	1820-35	
\$ 11,952,000	196	15	78	7	100
\$ 23,420,000	384	16	82	2	100

El otro elemento importante a destacar en el Cuadro 10, son los cambios en la importancia relativa de los mercados para las exportaciones provenientes de países del Pacífico americano. Para efectos de interés de la investigación es particularmente notorio que el comercio entre los países de la cuenca del Pacífico americano, mostró una gradual disminución desde 1700 (26 del comercio total por el Pacífico) hasta 1835 (15% del comercio), estabilizándose solamente en la última década 1840-50 cuando alcanzó 16% del total. El comercio del Pacífico americano con España, el resto de Europa y Estados Unidos, en cambio mostró un crecimiento constante pasando de representar el 58% del total en 1700-10, al 82% en 1840-50. Por último el comercio de estos países con Asia, fue el que más fue afectado en términos relativos al pasar del 16% a apenas un 2% en el último período.

Unas conclusiones a manera de hipótesis a ser comprobadas en investigaciones posteriores son:

El proceso de integración de las economías del Pacífico americano al mercado mundial fue gradual pero constante en el período de siglo y medio analizado. El mayor dinamismo del mercado mundial, que en el período de referencia precisamente reflejaba el enorme impulso que le dio la revolución industrial centrada en Europa, no solo involucró a las economías del Pacífico, sino que fue desde entonces la principal fuente de demanda (mercado) para sus productos. El proceso de globalización tiene raíces históricas viejas.

El comercio intraregional por vía marítima entre los países del Pacífico fue muy inferior al del mercado mundial. Si bien habría que tomar en cuenta que por la cercanía entre varios mercados de la región, especialmente aquellos ubicados en la parte central de los Andes desde Quito hasta el Alto Perú, mucho comercio intraregional fue terrestre y no marítimo, el poco dinamismo de este último llevó a que el desarrollo de las marinas mercantes en la región fuera muy limitada. Cuando se abrieron nuevos mercados en la etapa final del período analizado, las marinas nacionales de los países del Pacífico, no contaron con los empresarios ni recursos financieros suficientes, ni en general con políticas gubernamentales de apoyo, como para competir efectivamente con las marinas europeas y estadounidenses, siendo poco a poco desplazadas de llevar la carga de exportación de sus propios países. Este proceso, que se estabilizó por un tiempo en las décadas de 1840 a 1850, posteriormente se acentuó y las marinas mercantes de países del Pacífico quedaron limitadas en la mayoría de los casos al cabotaje y a desempeñar un papel reducido en la vida económica de la región.

REFERENCIAS.

Archivo General de la Nación (Perú). (1751). "Salidas de navíos del Puerto de Callao en el año 1751", Documento Real Caja 764-439.

_____. (1775). "Razón de todos los registros de embarcaciones del país del presente año de 1775" Documento C16-574-91.

_____. (1775). "Libro Mayor de la Real Administración del Callao 1775. Cargos de los pesos que entraron en la Real Administración del Puerto de Callao por cuenta de efectos de almojarifazgo de entrada y de salida ...", Documento C16-601-113.

Baquijano y Carrillo, J. (1791). "Disertación Histórica y Política sobre el Comercio del Perú", en Mercurio Peruano, Nos. 23 a 31, marzo-abril, 1791. Edición Facsimilar, Lima, 1964.

Berhte, J. P. ed. (1994). Las nuevas memorias del capitán Jean de Monségur. Universidad Nacional Autónoma de México, México.

Bonilla, H. ed. (1976) Gran Bretaña y el Perú 1826-1919: Informes de los Cónsules Británicos. Tomo I. Instituto de Estudios Peruanos y Fondo del Libro del Banco Industrial del Perú, Lima.

Cariola, C. y Sunkel, O. (1991) Un Siglo de Historia Económica de Chile 1830-1930. Editorial Universitaria, Santiago.

Cramagnani, M. (1973) Les Mechanismes de la vie économique dans una

societe coloniale: Le Chili (1680-1830). SEVPEN, Paris.

Castillero, A. (1985) "Panamá Viejo II Parte", en Enciclopedia de la Cultura Panameña, Suplemento educativo cultural de La Prensa, septiembre 1985.

Chevalier, F. (1983) América Latina de la independencia a nuestros días. Colección Nueva Clío -La historia y sus problemas. Editorial Labor, Barcelona.

Fisher, J.R. (1992) Relaciones Económicas entre España y América hasta la Independencia. Editorial MAPFRE, Colección America, Madrid

Garay, F. (1987) Correos Marítimos Españoles a la América Española (Yndias Occidentales) Vol I. de 1514 a 1827. Ed. Mensajero, Bilbao.

García-Baquero. A. (1976) Cádiz y el Atlántico (1717-1778). Sevilla. Escuela de Estudios Hispano-Americanos/CSIC. Publicación 237.

Grahn, L.R. (1991). "Cartagena and its Hinterland" en: Knight, F & Liss, P. Atlantic Port Cities: Economy, Culture and Society in the Atlantic World 1650-1850. University of Tennessee Press, Knoxville

Herrera, I. (1977) El Comercio Exterior de México 1821-1875.. El Colegio de México. México D.F.

Howse, D. y Thrower, N. eds. (1992). A Buccaneer's Atlas: Basil Ringrose's South Seas Waggoner: A Sea Atlas and Sailing Directions of the Pacific Coast of the Americas, 1682. University of California, Berkeley.

Humboldt, A. von (1991). Ensayo Político sobre el Reino de la Nueva España. Editorial Porrúa, México.

León, J. (1997). Evolución del Comercio Exterior y del Transporte Marítimo de Costa Rica: 1821-1900. Universidad de Costa Rica, San José.

Lequanda, J.I. (1795). "Estado general de la Importación y Exportación que en los dos últimos quinquenios ha hecho el Comercio de Lima...", en Mercurio Peruano, No. 611. Edición Facsimilar, Lima, 1966.

Levin, J.A. (1964). Las Economías de Exportación: Esquema de su desarrollo en perspectiva histórica. UTHEA, México.

Millán y Pinto, J. (1795). "Noticias Interesantes de Guayaquil", en: Mercurio Peruano, No. 603. Edición Facsimilar, Lima, 1966.

Moreyra Paz Soldán, M. (1994). Estudios Históricos. Tomo I: Trafico Marítimo

Colonial y Tribunal del Consulado de Lima. Instituto Riva Agüero -Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima.

Morison, S.E. (1961). *The Maritime History of Massachusetts 1783-1860*. Houghton Mifflin Company, Boston.

Naylor, R. (1988) *Influencia Británica en el Comercio Centroamericano durante las primeras décadas de la Independencia: 1821-1851*. Centro de Investigaciones Regionales de Mesoamérica/Plumsock Mesoamerican Studies, Serie Monografía No. 3. Antigua, Guatemala.

Ortiz Sotelo, J. ed. *Derrotero General del Mar del Sur del Capitán Pedro Hurtado de Mendoza, hecho por el Capitán Manuel Joseph Hurtado en el Puerto del Callao. Año de 1730*. Dirección de Intereses Marítimos. Marina del Perú, Lima.

Platt, D.C. (1972) *Latin America and British Trade 1806-1914*. A. C. Black, Londres.

Rubio Sánchez, M. (1976) *Historia del Añil o Xiquilite en Centroamérica*. 2 tomos. Ministerio de Educación. San Salvador.

_____, (1994) *Historia del Cultivo de la grana o Cochinilla en Guatemala*. Tipografía Nacional. Guatemala.

Schlupmann, J. (1995). "Le commerce maritime: Trujillo au XVII^e et XVIII^e siècles", en: *Revue de Historie et Societe de Amerique Latine*, No. 3, mayo 1995.

Torres, B y Ortiz, J. eds. (1978) *Reglamento para el Comercio Libre. 1778*. Universidad de Sevilla.

Véliz, C. (1961). *Historia de la Marina Mercante de Chile*. Universidad de Chile, Santiago

Wortman, M.L. (1991) *Gobierno y Sociedad en Centroamérica 1680-1840*. BCIE-EDUCA, Litografía Tibas, San José, 1991.

_ Proyecto CIHAC 806-97-284, Base de Datos 6, Listado de Navíos en el Mar del Sur 1520-1850.

_ Proyecto CIHAC 806-97-284, Base de Datos 8, Productos del Comercio Intraregional en el Pacífico: Características de Producción y Comercio entre 1700-1850. Contiene un análisis de más de 40 productos involucrados en el comercio intraregional

