

<http://dx.doi.org/10.18232/alhe.1085>

Artículos

## El circuito comercial en el Pacífico Sur durante la guerra entre España e Inglaterra visto a través de una triada de comerciantes conectados, 1796-1816

### The commercial circuit in the South Pacific during the war between Spain and England seen through a triad of connected merchants, 1796-1816

Cristina Ana Mazzeo<sup>1</sup>, \*  0000-0002-6006-6250

<sup>1</sup> Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, Perú.

\* Correspondencia: [cmazzeo@pucp.pe](mailto:cmazzeo@pucp.pe)

Resumen. Durante el período entre 1796 y 1814 el comercio a distancia en el Imperio español sufrió varios desequilibrios debido a las constantes guerras que España mantuvo con Inglaterra y Francia. En este trabajo nos acercamos a un grupo de comerciantes que lograron mantener contacto entre los virreinos del Perú y del Río de la Plata, el puerto de Valparaíso (Chile) y Europa, a través de la interrelación de las rutas de cabotaje que cubrían los diferentes puertos del Pacífico y la ruta transatlántica de conexión entre el continente europeo y América. Se trata de una historia del comercio intercontinental y de contacto, que como perspectiva de análisis nos permite visualizar las conexiones entre el gran comercio y el comercio de cabotaje en épocas de guerra a través de la circulación de hombres y mercancías en un período de vicisitudes bélicas.

CÓMO CITAR: Mazzeo, C. A. (2020). El circuito comercial en el Pacífico Sur durante la guerra entre España e Inglaterra (1796-1816) visto a través de una triada de comerciantes conectados. *América Latina en la Historia Económica*, 28(1), 1-27. DOI: 10.18232/alhe.1085



Esta obra está protegida bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0 Internacional

Palabras clave: circuitos mercantiles; puertos del Pacífico; Valparaíso; Callao; Buenos Aires.

Abstract. During the period 1796-1814 the long-distance trade in the Spanish Empire suffered several imbalances due to the constant wars that Spain maintained with England and France. In this work we are interested in approaching a group of merchants who managed to maintain contact among the Viceroyalties of Peru and Río de la Plata, the Chilean port city of Valparaíso and Europe through the interrelation of the coasting vessels routes that covered the different Pacific ports and the Transatlantic connection route between Europe and America. It's a history of intercontinental trade and contact, that allows a perspective analysis to visualize the connections between the great commerce and the cabotage trade in times of war, through the circulation of men and merchandise in a period of warlike upheaval and turmoil.

Key words: Mercantile circuits; Pacific port; Valparaíso; Callao; Buenos Aires.

JEL: N76.

Recibido: 05 de julio de 2019

Aceptado: 21 de noviembre de 2019

Publicado: 24 de septiembre de 2020.

## INTRODUCCIÓN

El comercio a distancia en el Imperio español, durante el período 1796-1814, sufrió varios desequilibrios debido a las constantes guerras entre España e Inglaterra y Francia. Uno de estos conflictos ocurrió entre 1806 y 1807 cuando en el sur del virreinato del Río de la Plata los ingleses invadieron los puertos de Buenos Aires y Montevideo. Esta situación afectó el comercio con estos muelles, por lo que se buscaron otras rutas para llegar al Pacífico desde el Atlántico. Una de esas vías fue Mendoza, que cruza la cordillera para llegar a Valparaíso y luego al Callao. No era una ruta nueva dado que se utilizó a finales del siglo XVIII para trasladar grupos de esclavos, los cuales, primero, invernan en Córdoba, luego eran enviados a Mendoza –a la espera del verano para cruzar la cordillera– y finalmente llegaban al Callao. Una ruta que se complementó con la de Potosí, Arica y el Callao.

El objetivo de este artículo es analizar los mecanismos de supervivencia que los comerciantes establecidos en el sur del Pacífico pusieron en práctica para soslayar los inconvenientes y las vicisitudes del comercio en un período de conflicto bélico.

Nuestro hilo conductor es el comerciante Francisco Javier de Izcue, radicado en Lima, quien realizó transacciones mercantiles a lo largo del Pacífico conectando los puertos de Valparaíso y Buenos Aires, con el fin de establecer una relación interregional con sus contrapartes instalados en distintos centros mercantiles. La comercialización cubre una amplia gama de productos transportados, siendo uno de los rubros el comercio de esclavos.

Sus conexiones con Buenos Aires fueron a través de Olaguer Reynals, y en Chile con Pedro Nolasco Chopitea, además de extender sus relaciones con otros puertos como veremos en el desarrollo del trabajo. El comercio de esclavos que se trianguló entre estos tres comerciantes se vio entorpecido por la invasión de los ingleses a los puertos de Buenos Aires (1806) y Montevideo (1807), en el contexto de la guerra entre España e Inglaterra (que inició en 1804) que dio lugar a una serie de cambios.

No obstante, este no fue el único rubro al que se dedicó; otras conexiones del comercio llevan a Izcue a tomar contacto con puertos del norte como los de México, Panamá y Guayaquil, recibiendo

mercancías chinas y de Castilla que distribuyó a lo largo del Pacífico, además de introducirlas en el mercado interno a través de una red mercantil que lo vinculó con más de 40 representantes a lo largo y ancho de América Latina, de quienes recibirá y enviará otras mercancías en un período de crisis política y conflicto militar. Estos mercaderes hicieron uso de un *capital social* (Lamikiz, 2010) que les permitió capear el temporal y enfrentarse a la crisis del sistema mercantil español por algún tiempo. Contar con representantes en distintas regiones de América Latina fue la base de las negociaciones y apoyo mutuo entre Izcue y sus socios para soslayar las vicisitudes del momento.

La base documental de este trabajo son los libros de Aduana del Callao (SRAL, AGN Lima), que incluyen tanto los precedentes de Mares del Sur (en el periodo 1780-1814) donde se registra la documentación referida a las embarcaciones que realizan el *comercio de cabotaje* (en adelante SRAL/AC Mares del Sur), así como la documentación procedente de Cádiz, es decir, el *gran comercio* (en adelante SRAL/AC Cádiz) Esta documentación se complementa con dos archivos privados que contienen copiadore de cartas del mismo Francisco Javier de Izcue: uno vinculado a la familia Olaguer Reynals (en adelante AFBR), ubicado en Santiago de Chile; y otro bajo el resguardo de la Biblioteca de la Pontificia Universidad Católica del Perú (en adelante PUCP), el cual cubre el período comprendido entre 1806 y 1809. Aunque las cartas privadas contienen datos imprecisos, son una fuente valiosa de información que permite visualizar al comerciante, sus deseos, temores y dudas respecto al comercio en general, incluso, la situación imperante en un momento determinado; por su parte, los registros de aduana contienen datos más detallados como: procedencia de las mercancías, destino, comerciante, valores y el pago de aranceles.

Varios trabajos de esta naturaleza nos han permitido interpretar las fuentes documentales, muchas de las cuales han sido publicadas en el texto de Del Valle e Ibarra (2017). Entre ellos, destacamos fundamentalmente el de Jumar (2017), en el cual registra una gran variedad de telas que circulan tanto en el virreinato del Río de la Plata, como las que cruzan Mendoza hacia Santiago.<sup>1</sup> El trabajo de Jumar (2017) hace énfasis en la importancia de la ruta del oeste frente a la del noroeste que tiene como epicentro Potosí; además, proporciona datos de las mercancías que cruzan la cordillera (textiles, yerba mate y esclavos) que permiten encontrar la conexión con los circuitos en el Pacífico que desarrolla este estudio. El siguiente trabajo por considerar es el de Ibarra (2017), que se centra en la circulación de mercancías chinas en la región de Guadalajara a fines de la época colonial. Ibarra toma como base el cobro de la alcabala para estudiar el comercio al interior del virreinato. En dicho trabajo se acentúa el peso del puerto de San Blas en la conexión con otros puertos del Pacífico sur. Por su parte, Alcántara (2017) explica las diferentes formas de sociabilidad para aproximarse a los distintos circuitos comerciales en la coyuntura de las reformas borbónicas en la región de Veracruz. Aguirre (2017) nos habla de la *flexible* elite mercantil montevideana entre 1818 y 1828 –en una coyuntura de guerra– y destaca cómo se adecuó según los vaivenes políticos de la época, estrategias que también se han visto en el caso del Perú durante la etapa de las reformas borbónicas (Mazzeo, 1999) y que se evidencian en la relación de Izcue con sus contrapartes dentro del virreinato y con los otros puertos. Por lo demás, fue de gran utilidad el trabajo de Trejo (2006) al proporcionarnos información referida a la conexión de los puertos del norte del Pacífico (en especial Acapulco) con el puerto del Callao, resaltando la conexión, además, del puerto de San Blas con el Callao. Los trabajos de Lamikiz (2010), cuyos estudios se basan en

<sup>1</sup> Este trabajo registra todas las telas que ingresan por Buenos Aires y se distribuyen en el Virreinato del Río de la Plata, las que van a Chile y posiblemente de allí al Callao.

cartas de comerciantes, nos han servido para comprender que la conexión en este grupo iba más allá de lo económico y la confianza mutua era la base de sus relaciones.

Nuestro trabajo se complementa con los artículos señalados que resaltan relaciones mercantiles en situaciones de crisis. Por lo tanto, compartimos metodologías y objetivos comunes, pero agregamos un componente trascendente para alcanzarlo: la utilización de cartas privadas de los comerciantes que conformaron un triángulo mercantil de singular vitalidad en el sur del Pacífico.

#### ANTECEDENTES

Esta investigación tiene larga data. Se basa en las actividades del comerciante Francisco Javier de Izcue, cuyos descendientes en el Perú llegan hasta la actualidad. El primer trabajo realizado sobre dicho comerciante fue publicado en las actas del primer Encuentro de Historia Perú-México del año 2005 (Mazzeo, 2005, pp. 281-310), en el cual se destacaron las actividades desarrolladas durante el período virreinal y el tránsito a la República. Dicho comerciante se relacionó con los Sáenz de Tejada, otra familia destacada. Fue integrante del Consulado de Comercio y tuvo importantes negociaciones con España entre 1801 y 1817, fecha a partir de la cual comienza a desaparecer el registro de barcos hacia Cádiz. Sus vínculos con la familia Sáenz de Tejada se establecen a través de su casamiento con Josefa Sáenz de Tejada, una de las hijas de Diego Sáenz de Tejada (Mazzeo, 2005). Su vida mercantil trascendió los límites de la etapa virreinal, habiendo afrontado la guerra de Independencia e, incluso, fue uno de los refugiados en los castillos del Callao cuando ingresaron los españoles a la ciudad de Lima. En 2017 se publicó una segunda versión más amplia de dicho trabajo, en la cual se subrayó el rol de la familia en las relaciones mercantiles y la conformación de su clan familiar a su llegada al Perú, así como las actividades desarrolladas en el Consulado de Comercio de Lima en donde actuó como cónsul en 1811, 1812 y 1816 (Mazzeo, 2017, pp.161-177). En esa oportunidad destaca que la etapa de mayor esplendor en sus negocios fue el período del *comercio libre* entre 1784 y 1796, cuando exportó plata por un valor de 109 103 pesos fuertes e introdujo mercancías procedentes de Cádiz por un valor de 1 518 359 reales de vellón, es decir 759 179.5 pesos fuertes. De estos, la suma de 1 386 590 reales de vellón correspondió a productos extranjeros, entre los cuales destacan las porcelanas, lozas y telas chinas, además del fierro.<sup>2</sup> Entre sus proveedores más prestigiosos se encontraban Martín de Sarratea,<sup>3</sup> Manuel de Santiago y Rotalde, Pedro Regalado del Campo y Romualdo Pascual de Tejada. Todos ellos personajes destacados del gremio mercantil vinculados al Consulado de Comercio de Lima.

¿Qué pasó luego de esa época de esplendor? ¿Cómo siguieron sus negocios a finales del período colonial? Cuando se entablan las guerras, primero con Inglaterra y luego con Francia, ¿cómo se acomodan a las nuevas necesidades del mercado y qué dicen sus cartas sobre la situación imperante en ese tiempo? Esto se desarrolla a continuación.

#### ANTECEDENTES DE LAS GUERRAS ENTRE INGLATERRA, FRANCIA Y ESPAÑA

En 1796 inició la guerra entre Francia e Inglaterra que duraría hasta 1808 cuando Napoleón invadió España y se invierten las alianzas. Hubo un período de paz muy corto entre 1802 y 1804

<sup>2</sup>Entre las telas importadas se encuentran bretañas legítimas y contrahechas, bayetas de pellón y bayetón de Inglaterra. Véase anexo 4.

<sup>3</sup>Martín de Sarratea fue padre del conocido Manuel de Sarratea, nacido en Buenos Aires en 1774, quien tuvo una participación significativa en la Independencia. Era opositor al caudillo Artigas.

que dio cierta estabilidad a las exportaciones de España a América, fecha en que las cartas registran la llegada al Callao de tres fragatas: la *Zeres*, procedente de Guayaquil –con mercancías de San Blas, que transportaba jarcias, 1 500 quintales de alquitrán y brea–, y *Dos Amigas* y *El Águila*, procedentes de Montevideo.<sup>4</sup> Las fragatas arribaron con la noticia de la declaración de guerra entre Francia e Inglaterra, mientras que España y Portugal aún se mantenían neutrales: “... los franceses, e ingleses engañan con el mayor vigor... España y Portugal, neutrales, aunque ésta última fue amenazada para que cierre sus puertos al inglés”.<sup>5</sup>

Los antecedentes de la declaración de guerra entre España e Inglaterra datan de 1804, cuando en octubre de ese año los ingleses atacaron un convoy de cuatro fragatas que transportaban 3 000 000 de pesos fuertes y se produjo la voladura de la fragata *Mercedes*, que iba acompañada por las *Medea*, *Clara* y *Fama*. Estas naves fueron capturadas y llevadas a Inglaterra,<sup>6</sup> lo que provocó que España en 1805 entrara en guerra con la nación británica, situación que se comenta muy insistentemente en todas las cartas enviadas por Izcue.<sup>7</sup> Por la continuidad o falta de correspondencia se evidencia que, mientras se deteriora el comercio con Buenos Aires, se mantienen y acrecientan los vínculos con los puertos de Valparaíso y los del norte como Guayaquil, Panamá y México, así como las conexiones con la ciudad de Trujillo, como veremos más adelante.

Si bien los tres comerciantes (Izcue, Reynals y Chopitea)<sup>8</sup> llevaron a cabo un comercio triangular entre Buenos Aires, Valparaíso y Lima, que involucró mercancías, metales, esclavos, yerba mate y productos chinos, a partir de esta investigación encontramos a otros comerciantes como José Trucios, también de Chile, y otros representantes como Francisco de Orbegoso y José María de Cárdenas, en Trujillo; Anselmo Sáenz Valiente, en Buenos Aires; y José Aniceto Arróspide, ubicado (según las cartas de Izcue) en Arequipa<sup>9</sup> y, al parecer, familiar de Reynals; todos ellos estrecharon lazos y vinculaciones entre los tres puertos analizados.

#### LOS PERSONAJES

Olague Reynals, comerciante y también militar de origen catalán radicado en Buenos Aires,<sup>10</sup> participó en las invasiones inglesas y en 1808 el cabildo (aún español) lo nombró regidor y alférez real. Además, estuvo en el levantamiento de 1809 junto a Martín de Alzaga para deponer a Santiago de Liniers (dado que este era francés), pero con la intervención de Cornelio Saavedra el

<sup>4</sup> Estas fragatas no se registraron en los libros de Aduana del Callao, de aquí el interés de compulsar la documentación oficial con las cartas de los archivos privados.

<sup>5</sup> Carta del archivo privado de Francisco Javier de Izcue, 23 de noviembre de 1803, PUCP.

<sup>6</sup> Estas fragatas fueron interceptadas por una flota británica y la *Mercedes* fue alcanzada por un cañonazo produciéndose su hundimiento. Las monedas de oro y plata fueron convertidas en monedas inglesas de curso legal. Es conocido el hecho porque fue recuperada por la Empresa Odisey Marine Exploration en el año 2000 y se inició un juicio internacional que ganó el gobierno español, recuperando el tesoro. En esa fragata viajaba toda la familia Alvear con sus siete hijos, quienes fallecieron. Únicamente se salvaron Diego y su hijo Carlos María de Alvear. (Museo Naval, 2014).

<sup>7</sup> Otros comerciantes de la época también se refieren a este acontecimiento en las cartas privadas del comerciante Juan Bautista de Lavalle y Sugasti, comerciante criollo limeño.

<sup>8</sup> Betancourt (2017), en su texto sobre el comercio de esclavos, destaca las relaciones de esta compañía mercantil que actuó a fines del periodo colonial como ejemplo de habilidad mercantil.

<sup>9</sup> Este comerciante se estableció primero en Santiago, luego en el puerto de Arica y posteriormente pasó a Lima.

<sup>10</sup> Reynals se mueve entre Barcelona, Buenos Aires, Chile y Lima. Su hija Josefa está casada con Joaquín Alvizu, quien desde España le envía correspondencia ente 1805 y 1815 acerca de mercancías adquiridas en Cádiz y trasladadas a Lima, Valparaíso, Arica. Copiador No. 16. AFB, ANC.

motín fue sofocado (1 de enero de 1809) y ambos fueron desterrados a Carmen de Patagones.<sup>11</sup> Olaguer Reynals era fiel a la corona española; debido a los acontecimientos políticos, en 1811 pidió trasladarse a Chile, y aunque el permiso le fue negado, logró entrar a este país donde también fue perseguido, por lo que se trasladó al Perú en 1812, aunque mantuvo contactos en Mendoza y en varias ciudades chilenas. En el Perú, Reynals continuó las actividades mercantiles con su socio Pedro Nolasco Chopitea, quienes despacharon la fragata *Resolución* en viaje a Cádiz el 14 de abril de 1813. En su retorno, a la altura de Cabo Verde, la nave fue apresada por dos fragatas francesas y conducida a su país, pero logró fugarse junto con otra nave portuguesa y ambas se dirigieron a Río de Janeiro.

Pedro Nolasco Chopitea fue otro de los integrantes del triángulo mercantil; comerciante vizcaíno considerado uno de los inmigrantes más ricos de Santiago, se encontraba en dicha ciudad cuando estallaron los sucesos de 1810. Chopitea logró salir de Santiago escondido en un ataúd y eludió la muerte mediante el soborno y gracias al apoyo que recibió (González Errázuriz, 2016, p. 79). Tales circunstancias lo motivaron a regresar a España, luego de la Independencia de Chile, e instalarse en la ciudad de Barcelona en 1819. Chopitea era socio de Francisco Javier de Izcue –junto a Olaguer Reynals–, quien se había instalado en Chile a partir de 1811. Eran, además, dueños de la fragata *Nuestra Señora del Carmen*, alias *Resolución*, que llegó al Callao en 1814 con un importante cargamento de telas importadas procedente de Cádiz (véase anexo 4).

En otra oportunidad, utilizaron la fragata *Grampus* para el traslado del situado de Valdivia desde el Callao, por cuyo viaje recibieron por parte de la Corona unos 15 000 pesos.<sup>12</sup> Reynals tenía una cuarta parte de interés en la misma fragata, la cual hacía el tráfico no solo desde el Callao a Valparaíso, sino también a Cádiz, desde donde recibían mercancías tanto del reino como extranjeras. Cada uno de estos comerciantes tenía a su vez una gama de agentes locales con los que intercambiaba correspondencia. En el caso de Chopitea y Reynals en Chile, Betancourt (2017) identifica a un tercer integrante –al parecer pariente de Reynals– vinculado de alguna manera a dicha red: José Moreau, originario de Barcelona y habilitado por Reynals para comerciar junto a Chopitea.

En 1816 la fragata *Resolución* trajo mercancías embarcadas en Arica, enviadas por su yerno Joaquín de Alvizu, que se encontraba en España.<sup>13</sup>

Estos personajes no eran de Cádiz, el centro neurálgico del comercio con América, sino de tres diferentes regiones: uno catalán (Reynals), otro de Navarra (Izcue) y el tercero de Vizcaya (Chopitea); personajes emprendedores en el comercio que mantuvieron sus propias redes en cada región y cuyos lazos de amistad iban más allá de lo económico.

#### NEXO ENTRE EL COMERCIO INTERNO Y EXTERNO

Durante 1806 Izcue envió correspondencia a tres ciudades medulares: Buenos Aires, Santiago y Concepción, donde estaban asentados sus socios, y se comunicó con otras ciudades principales del virreinato del Perú: Arequipa, Arica, Cajamarca, Chiclayo, Cusco, Huamanga, Guayaquil, Lambayeque, Moquegua, Pasco, La Paz, Pisco, Quito, Tarapacá, Tarma y Trujillo. En total envió correspondencia a 20 ciudades y se comunicó con 40 correspondientes (véase anexo 2). En cuanto a

<sup>11</sup>Martín de Alzaga, también comerciante, pero de origen vasco, hizo rápidamente fortuna en Buenos Aires al dedicarse al comercio de esclavos.

<sup>12</sup>Carta de Francisco Javier de Izcue a Olaguer Reynals, 1809-1810, AFBR, ANC.

<sup>13</sup>Copiador No. 19, AFBR, ANC.

sus contactos en el virreinato del Perú, sus principales agentes estuvieron asentados en las ciudades de Arequipa y Trujillo.<sup>14</sup>

Del análisis de esas cartas, se evidencia la interrelación entre el *comercio de cabotaje* y el *gran comercio*, en medida que algunas mercancías podían llegar por cabotaje, pero luego necesitaban embarcaciones mayores para ser trasladadas a distancia. Es el caso de las botijas de aguardiente que Izcue recibía de Pisco e Ica, y que luego serían enviadas a Guayaquil. A su vez, este comercio se enlaza con la importación hacia el virreinato. Por ejemplo, cuando Izcue le escribe a su agente en Pisco, Francisco Sánchez, el retorno de los aguardientes fueron bayetas, suelas y sombreros de jipijapa procedentes del Ecuador.<sup>15</sup> Lo mismo cuando se comunica con su representante en Ica, a quien le solicita 200 botijas de aguardiente para ser remitidas a Guayaquil. En cambio, el retorno a esta ciudad fue el cacao, que a su vez se trasladó a Buenos Aires. Por otro lado, el *gran comercio* de mercancías llegadas al Callao se vendía en el interior del virreinato. Así, por ejemplo, fueron enviados a Arequipa rasos de China que posiblemente había recibido en la fragata *Astirraga* o *San Miguel* –alias *La Nueva Castor*–, que trajo mercancías extranjeras para Izcue en esa fecha (véase anexo 3).

De Arequipa recibió, a su vez, un baúl de gasas (quizás ingresadas por Arica) y envió 2 000 varas de bayeta azul más otras 2 000 varas de jerga, que remitiría a mediados de septiembre cuando llegaran otras embarcaciones al Callao porque “la guerra continúa y las ventas están paradas”, según narra Izcue en su correspondencia,<sup>16</sup> pues las condiciones del comercio no eran muy óptimas<sup>17</sup> en el contexto de la guerra entre España e Inglaterra (que duraría hasta 1809). Izcue era el receptor de distintas telas como mahones (tela de algodón liviana), bayetas (tela más tosca) y terciopelos de mayor calidad, tanto en embarcaciones procedentes del sur como del Pacífico norte, las cuales distribuía tanto al interior del virreinato como a sus contrapartes ubicados en los puertos de Buenos Aires y Valparaíso, conectando así el mercado interno con el externo,<sup>18</sup> un intercambio muy fluido de mercancías que iban y venían según las condiciones del mercado y de la situación política imperante. Al retrasarse las fragatas procedentes de Europa que llegaban por el Cabo de Hornos, se activaba el comercio con los puertos del norte. Así fue como recibió por la vía de Guayaquil, procedente de San Blas,<sup>19</sup> los quintales de alquitrán y brea necesaria para la construcción de embarcaciones. Mientras que a la fragata *Concepción* –que estaba en Guayaquil– consideró enviarla a Acapulco para la compra de otras mercancías.

#### EL COMERCIO CON BUENOS AIRES

Uno de los representantes de Izcue en Buenos Aires fue Anselmo Sáenz Valiente, de quien recibió, en la fragata *Joaquina*, medias de seda. Como retorno, Izcue le envió a su vez cacao, del cual debía

<sup>14</sup>Uno de sus agentes en Arequipa fue Antonio Alvisuri, quien llegó a esta ciudad en 1760 y era uno de los cuatro más poderosos comerciantes de esta localidad junto con Juan de Goyeneche, Mateo de Cossío y Juan Fermín de Errea (Víctor Condori, comunicación personal con la autora).

<sup>15</sup>El sombrero de jipijapa se confecciona con hojas de palmera trenzada –también conocido como paja toquilla– y su nombre deriva de la ciudad Jipijapa en la provincia de Manabí o Montecristi.

<sup>16</sup>Carta del archivo privado de Francisco Javier de Izcue a Valentín de Origuella, 24 de marzo de 1806, PUCP.

<sup>17</sup>Carta 3 de Francisco Javier de Izcue [enviada desde Lima] a Olaguer Reynals [en Buenos Aires], 26 de agosto de 1808, AFBR, ANC.

<sup>18</sup>Cartas del archivo privado de Francisco Javier de Izcue a José Mercedes López, 23 de mayo de 1806, PUCP.

<sup>19</sup>Entre los años 1811 y 1816 arribaron a San Blas 53 embarcaciones de las cuales 12 procedían directamente del Callao. Véase Trejo (2006).

vender la mitad en Buenos Aires, y con el producto de su venta, debía pagar los fletes de la otra mitad que sería remitida a España, posiblemente para el pago de esclavos que, antes de la invasión de los ingleses en el Río de la Plata, habían llegado a Montevideo en nueve embarcaciones con más de 1 000 esclavos.

Ante la difícil situación, los productos que aún mantenían cierta presencia en el mercado eran los llegados de China, Calcuta y otros efectos de Castilla, tal como comenta en sus cartas.<sup>20</sup> No obstante, se esperaba que mejoraran las condiciones del mercado para vender lo que le había enviado Sáenz Valiente, pues aún mantenía íntegros los 4 cargamentos y pensaba colocarlos en el mercado interno cuando en abril o mayo “bajen algunos forasteros y aprovechará para negociar con ellos”.<sup>21</sup> Por otro lado, la invasión a Buenos Aires lo obligaba a proveerse desde el Pacífico norte, por donde habían llegado de México a Guayaquil bienes por un valor de 200 000 pesos a precios cómodos, entre ellos, unas 3 000 libras de sedas de coser de cruz compradas a un precio entre 13 y 16 pesos la libra, listones a 2 pesos y cera de La Habana a 130 pesos.<sup>22</sup> Estas mercancías fueron luego direccionadas al Callao.

#### TRUJILLO, VALPARAÍSO Y EL COMERCIO DE ESCLAVOS

En 1806 Izcue escribió 18 cartas a José María de Cárdenas.<sup>23</sup> Del análisis de estas misivas se pueden explicar los circuitos mercantiles que vinculaban a las ciudades de Trujillo, Valparaíso, Lima y Guayaquil. Otros contactos en dicho circuito fueron Francisco Orbegoso y Laureano de la Barrera.

Francisco Orbegoso pertenecía al clan de los Orbegoso de Trujillo. Había llegado al Perú para incorporarse a las actividades de su primo don Justo de Orbegoso.<sup>24</sup> En un primer momento se instaló en la ciudad de Trujillo, pero luego se trasladó a Cajamarca en el período cuando se descubrieron las minas de Hualgayoc en 1771.<sup>25</sup> Fue de estas minas de donde se extrajo el oro que Izcue envió a sus contrapartes chilenos para la compra de esclavos.

De estos comerciantes recibió en 1803: 21 barras de plata a través de José María de Cárdenas; 33 967 pesos que le envió Orbegoso;<sup>26</sup> cuatro barras de plata equivalentes a 6 364 pesos; y 7 tejos de oro que habían producido 6 648 pesos fuertes a través de Manuel Silvestre de Arze y Laureano de la Barrera. En un viaje anterior, Orbegoso le envió 34 847 pesos,<sup>27</sup> más otros 2 000 pesos que entregó a Hermenegildo Isasi y 1 400 pesos para Antonio Ramos. En total recibió 85 226 pesos, dinero que utilizó tanto para la compra de 500 quintales de azogue y hierro para la explotación

<sup>20</sup> Carta del archivo privado de Francisco Javier de Izcue, 26 de febrero de 1806, PUCP.

<sup>21</sup> Carta del archivo privado de Francisco Javier de Izcue, 26 de febrero de 1806, PUCP.

<sup>22</sup> Carta de Francisco Javier de Izcue a Olaguer Reynals, 26 de marzo de 1806, legajo 32, AFBR, ANC.

<sup>23</sup> José María de Cárdenas trabajaba con su hermano Salvador, quien había llegado al Perú procedente de Sevilla para incorporarse a los negocios familiares. “En 1808, partió del puerto de Cádiz con destino al del Callao, acompañado de su hijo llamado también don Salvador María, en tanto que la esposa y madre de ambos, doña María Josefa Jurado, debió permanecer en la península. Una vez establecido en la ciudad de Trujillo, don Salvador trabajó en la firma comercial dirigida por su hermano don José María Cárdenas” (Díaz Pretel, 2018b).

<sup>24</sup> Francisco Orbegoso era originario de la villa de Munguía en el señorío de Vizcaya, hijo legítimo de don Juan de Orbegoso y de doña Isabel de Goya (Díaz Pretel, 2018a).

<sup>25</sup> Sobre la producción y mano de obra no mitaya en las minas de Hualgayoc véase Contreras (1995).

<sup>26</sup> Además, tenía 34 848 pesos que le había enviado Francisco Orbegoso en un viaje anterior.

<sup>27</sup> Carta del archivo privado de Francisco Javier de Izcue, 8 de noviembre de 1803, PUCP.

minera (que decidió retornar a Trujillo en la fragata *Dos Amigas*), así como para la compra de esclavos en Buenos Aires.

Este comercio se llevaba a cabo mediante un sistema denominado *comercio compensado*: ingresaban esclavos por Buenos Aires y como retornos se enviaban cacaos de Guayaquil y cueros de Buenos Aires, de acuerdo con los permisos especiales que algunos comerciantes (como fue el caso de José Antonio de Lavalle) firmaban con la Corona. Las investigaciones sobre este comerciante –hace más de 20 años– nos han permitido visualizar dos rutas por las que llegaban los esclavos al Callao. Una era la vía oceánica, en embarcaciones que permitían trasladar grandes cantidades de esclavos. Tal fue el caso de la *Eulalia*, que en 1804 llegó con un embarque de más de 400 esclavos.<sup>28</sup> La otra ruta, más económica, era vía terrestre, cruzando la cordillera a la altura de Mendoza.<sup>29</sup> Izcue adquiría los esclavos en Buenos Aires a través de su representante Reynals y también los compraba a los corsarios ingleses en la plaza de Montevideo, como lo hace notar en una de sus cartas enviadas desde Lima a sus contrapartes en Buenos Aires y Santiago.

En 1803 Olaguer Reynals había ingresado a Lima cerca de 100 esclavos negros comprados en Buenos Aires a un precio relativamente caro –525 pesos cada uno–. En 1806 Izcue envió a Reynals 100 onzas de oro sellado –procedente de Trujillo– a través de su contacto José María de Cárdenas para la compra de esclavos o mercancías que llegaran de Cádiz. También, le informó de la inversión de 30 000 pesos para comprar cacao en Guayaquil, enviándole como retorno a Trujillo aguardiente y sebo.

En otra misiva dirigida a Francisco Díaz Lavandero –su conexión en Concepción–, Izcue le comenta la llegada de la fragata *Joaquina* con 103 esclavos, los cuales eran pequeños y, por tanto, si bien el precio de venta era de 500 pesos, solo podían ofrecerse a 425 pesos porque “no son muy requeridos por su corta edad”.<sup>30</sup> Si bien sabemos la crueldad de la esclavitud por otras investigaciones, estas cartas nos permiten ver las condiciones de aquellos que no gozaban de una imagen o fortaleza necesaria para el trabajo. El problema era, en este caso, que al ser esclavos de menor edad, la venta era baja, pues aseguraba que “Algunos clientes no los quieren o los compran con pagos a plazos largos”.<sup>31</sup> Hasta ese momento, Izcue vendió 13 esclavos, entre hombres y mujeres, aproximadamente a 425 pesos, mientras que la demanda de esclavos se centraba en aquellos con edades entre 16 y 18 años. Por lo demás, era común ubicarlos en panaderías, pero al ser menores había algunos inconvenientes: 1) No se permitía que estuvieran más de un mes en prisión;<sup>32</sup> 2) No abonaban ningún jornal y eran maltratados; 3) A los esclavos enfermos se les debía procurar atención médica y ropa; y 4) Aunque Izcue esperaba fletar a los menores en la *Brillante* “Nadie los

<sup>28</sup>Fue el caso de la fragata *Mercedes* con 243 esclavos, *Magallanes* con 291, *El Águila* con 264 y *El Milagro* con 161 esclavos procedentes de Montevideo. SRAL/AC Mares del Sur, AGN Lima.

<sup>29</sup>Se cobraba 4 pesos por cada esclavo hasta Córdoba y 8 pesos por los remitidos a Lima a través de la Cordillera. Desde Chile al Callao el precio del flete era de 6 pesos por negro. Véase Mazzeo (1994, p. 180).

<sup>30</sup>Carta de Francisco Javier de Izcue a Francisco Díaz Lavandero [en Concepción], 25 de enero de 1806, PUCP.

<sup>31</sup>Carta de Francisco Javier de Izcue a Francisco Díaz Lavandero [en Concepción], 25 de enero de 1806, PUCP.

<sup>32</sup>Las panaderías eran un lugar donde se purgaban penas por delitos menores, pero además se utilizaban esclavos como instrumento de trabajo. Es decir, muchos se compraban para hacerlos trabajar. Dado que compartían con otros presos, eran muy maltratados con látigo en mano por los capataces para mantener el ritmo del trabajo. Las condiciones de las panaderías eran tales que se amenazaba con acabar en una de ellas si no pagaban sus deudas. (Flores Galindo, 1984, p.165).

quiere comprar a menos que los ofrezca a un precio barato”.<sup>33</sup> En estas circunstancias, Izcue pensó en embarcarlos en la *Vitor*, ganando con ello un buen salario, pero los esclavos se negaron pues no querían exponer su vida, y dado que nadie quería comprar gente forzada, no pudo venderlos.

A la par, Izcue le comenta a Francisco Díaz Lavandero sobre el precio del trigo, el cual se vendía a 20 reales “sin esperanza de que suba” y se queja de los panaderos que “están muy engreídos y hay muchos que al parecer han cancelado los pedidos”.<sup>34</sup>

El comercio de esclavos se complicó aún más cuando en 1806 los ingleses invadieron el puerto de Buenos Aires. Primero, llegaron al cabo de Buena Esperanza, en abril alcanzaron la isla de Santa Elena –donde se equiparon con soldados–, el 26 de junio desembarcaron en el puerto y al día siguiente, al mando de William Carr Beresford lograron la rendición de dicha plaza. España seguía en guerra con Inglaterra y esto dificultó las relaciones mercantiles, el comercio estaba parado y los precios no tenían forma de bajar. En las cartas de Izcue de ese año se muestra su preocupación por los acontecimientos y el temor por la pérdida de las embarcaciones. La fragata *Minerva* había sido apresada por un corsario inglés y, luego de ser recuperada por la flota española y francesa, fue despachada a Vigo (en La Coruña). La mayor preocupación era no solo la recuperación de la fragata, sino también su cargamento, del cual no se tenía noticias. Mientras tanto, se hablaba de otras negociaciones complementarias.

No obstante, Izcue le envió a Reynals 300 onzas de oro por cuenta de la “Asociación” y le informa que de conseguir más oro se lo remitiría.<sup>35</sup> Al producirse la segunda invasión a Montevideo en 1807, Lorenzo Aramburú (por indicación de Izcue) viajó a Buenos Aires con libranzas por 24 000 pesos para la compra de esclavos a través de Olaguer Reynals, los cuales serían enviados primero a Chile y luego a Lima, aunque Chopitea recomendó a Izcue invertir ese dinero en yerba del Paraguay, misma “que sería vendida en Santiago con interesantes ganancias”.<sup>36</sup> A pesar de esta sugerencia, el comercio de esclavos siguió funcionando por lo menos hasta 1809. En ese año, Joaquín de Alvizu, dependiente del comerciante Juan Bautista de Sarraoa –con quien también negociaba Izcue– y yerno de Olaguer Reynals, ingresó al Callao 106 esclavos procedentes de Buenos Aires vía Valparaíso en la fragata *El Carmen*.<sup>37</sup> En ese período las condiciones de ingreso de barcos negreros en Buenos Aires se prestaron a muchas irregularidades; en 1809 llegaron cerca de 1 309 esclavos distribuidos en cuatro embarcaciones de gran calado: *Mercedes*, *Magallanes*, *El Águila* y *El Milagro*.<sup>38</sup>

### *El retorno*

En 1806 las conexiones entre Trujillo y Valparaíso fueron cubiertas por una polacra que llevó 44 cargas de arroz y varios zurroneos de añil (a 16-17 reales) desde la ciudad norteña; a su regreso de Valparaíso trajo 1 000 fanegas de trigo (a 10 reales) más 150-200 costales de harina que luego

<sup>33</sup>Carta de Francisco Javier de Izcue a Francisco Xavier Manzanos [en Concepción], 25 de enero de 1806, PUCP. Izcue comenta en esta misiva las mismas razones que también expuso a Francisco Díaz Lavandero para no colocar a los esclavos menores en panaderías.

<sup>34</sup>Carta de Francisco Javier de Izcue a Francisco Díaz Lavandero [en Concepción], 25 de enero de 1806, PUCP.

<sup>35</sup>Carta de Francisco Javier de Izcue a Olaguer Reynals, 1806, 1807, 1808, legajo 32, AFBR, ANC.

<sup>36</sup>Carta de Francisco Javier de Izcue a Olaguer Reynals, 1806, legajo 32, AFBR, ANC.

<sup>37</sup>Hay una relación de todas las compras de esclavos realizadas por los comerciantes entre 1779 y 1809. Véase Mazzeo (1994, p. 183).

<sup>38</sup>En el *Mercedes* llegaron 243 esclavos, en el *Magallanes* 291, en *El Águila* 264, y en *El Milagro* 161. SRAL/AC Mares del Sur, AGN Lima,

serían enviados a Panamá, junto con unas 100 botijas de vino.<sup>39</sup> Para junio de ese mismo año, Cárdenas recibió, a través de Izcue, 206 zurrónes de sebo, diez barras de estaño y quince de cobre. Estas negociaciones no eran ajenas a los conflictos bélicos, como sostiene en sus cartas. En julio, la embarcación fue interceptada y capturada por los ingleses, con lo cual Izcue perdió todo el negocio dado que esas mercancías fueron confiscadas por el enemigo. Esta situación no le hizo perder la calma pues esperaba en ese tiempo una fragata de Hamburgo que se acercaba al Callao con regular cargamento y “permiso para vender porque la guerra continuaba”<sup>40</sup>, aprovechando así la utilización de las embarcaciones neutrales, las cuales permitieron mantener activo el comercio a distancia. Otro barco llegaría desde Buenos Aires con un importante cargamento de sebo colado.<sup>41</sup> Estas fragatas neutrales eran la *Deseada* y la *Ansiática* (sic), las cuales permitieron el abastecimiento de la plaza de Lima. Además, en 1806 Izcue recibió mahones<sup>42</sup> procedentes de Manila, conducidos en la fragata *San Rafael*, lo que nos permite notar el reacomodo del comercio en el Pacífico en tiempos de guerra, aunque a un precio menor (6 reales por vara), además de bayetas que le enviaba Cárdenas en la *Peregrina*.<sup>43</sup>

En sus cartas, Izcue comentaba a su vez el precio de ciertos productos como el trigo, que podía conseguirse entre 28 y 30 reales; sebo, de 10.75 reales a 11 pesos; charqui, a 7 pesos; y azúcar, a 17 reales. Precios que no podemos comparar con los datos registrados en SRAL/AC Mares del Sur (AGN Lima) dado que en estos se registra el valor del aforo, es decir, el que se establecía a la llegada al puerto del Callao y sobre el cual se pagaba el arancel correspondiente.

#### OTRAS NEGOCIACIONES CON SUS REPRESENTANTES EN CHILE

Una de las principales conexiones con Chile, además de Chopitea, fue José Trucios,<sup>44</sup> un comerciante que le enviaba yerba mate a Izcue por la vía de Mendoza para distribuir tanto en la región como para ser remitida al Callao. A su vez, Trucios recibía azúcar desde Trujillo como retorno. Sin embargo, la conexión con Trucios provenía de tiempo atrás, por ejemplo, en 1801 envió a Izcue, desde Valparaíso, un apreciable cargamento de telas que comprendía 210 cortes de bayeta de Curicó (región de Chile), 27 piezas de gasa blanca y bordada, 38.5 docenas de medias de algodón finas de mujer e inglesas y 45 docenas de pañuelos azules de seda de colores, entre otras mercancías.<sup>45</sup> Ese mismo año, Izcue recibió en la fragata *Santa Bárbara* (alias *La Europa*), procedente de Cádiz, 28 piezas de bayetas de pellón por un total de 20 460 reales, enviadas por Martín de Sarratea.<sup>46</sup>

<sup>39</sup> Cartas del archivo privado de Francisco Javier de Izcue, 23 de enero; 8 de febrero; 23 de febrero; 8 de marzo; 8 de abril; 23 de mayo de 1806, PUCP.

<sup>40</sup> Cartas del archivo privado de Francisco Javier de Izcue, 23 de julio de 1806, PUCP.

<sup>41</sup> El sebo era una grasa cruda que se obtiene de los animales herbívoros, que en su forma líquida se utilizaba para la realización de velas y jabón. El sebo colado podría ser ya líquido. *Diccionario RAE*, 2004.

<sup>42</sup> Los mahones eran telas de algodón de diversos colores que se empleaban en hacer ropa de trabajo, mientras que las bayetas eran una especie de tejido de lana tipo frisado que en el siglo XVII y XVIII se confeccionaba en Segovia, Palencia, Ávila y Cuenca. Había nacionales y extranjeras, finas y gruesas, blancas y de colores. *Diccionario RAE*, 2004; Cartas del archivo privado de Francisco Javier de Izcue, septiembre de 1806, PUCP.

<sup>43</sup> Cartas del archivo privado de Francisco Javier de Izcue, agosto de 1806, PUCP.

<sup>44</sup> Existe un trabajo sobre este comerciante escrito por Soler (2016), realizado a partir de documentación inédita existente en Santiago.

<sup>45</sup> Esta mercancía llegó en distintas embarcaciones como las fragatas *Santa Rosalina*, *Nuestra Señora de los Dolores*, *Joaquina* y *Ceres*.

<sup>46</sup> SRAL/AC Cádiz, 1801, AGN Lima.

De esta manera, las telas no solo llegaban al Perú desde Cádiz, sino que eran ingresadas desde otros puertos –en ocasiones Arica o Valparaíso– y además, se recibían mercancías originarias de otras regiones del virreinato, como los ponchos y jamones recibidos desde Chiloé.<sup>47</sup> En general, las embarcaciones iban recalando en cada puerto, entregando y recibiendo mercancías, por lo que se dificulta separar el *gran comercio* del *comercio de cabotaje*. Con Trucios los unía, además, la comercialización del algodón que había recibido de Valparaíso en 1803 a un precio ‘alto’ –dado que el recibido por la vía de Panamá lo hacía a un precio menor– y esto le dificultaba su venta en la plaza de Lima.<sup>48</sup> Izcue no solo era el receptor de las mercancías, sino que actuaba como su representante en todos los negocios que debía desarrollar en el Perú. En cierta oportunidad, Trucios le encargó prepararle unas “caravanas” o zarcillos –según un diseño que le envió– con un platero del Perú, a los cuales había que colocarle unos diamantes, pero en reemplazo de estos habría que insertarles unas piedras francesas que eran similares, “bien hechas e iguales lo que los diamantes no son”.<sup>49</sup>

En 1806 Trucios le proveyó a Izcue 500 quintales de cobre a 6.5 pesos, precio sumamente bajo con relación al que se envió a la corona desde el Callao en el año 1798 –14 pesos el quintal– (Mazzeo, 1994, p. 133), los cuales pensaba embarcar junto con otros 300 quintales que tenía “avistados” en la fragata *San Andrés* o *Eulalia* que se encontraba en Pisco, y que estaba próxima a llegar al Callao. El principal mercado del cobre era Cádiz, pero dadas las condiciones imperantes es posible que se remitieran a Trujillo o Panamá, como sucedió en otras ocasiones.

Coquimbo era la ciudad por excelencia en la remisión de cobres, e Izcue tenía como representante en dicha región a José Pérez de la Mata, de quien recibió 78 barras de cobre embarcadas también en la fragata *Eulalia* a consignación de José Aniceto Arróspide en 1806.<sup>50</sup> A su vez, le enviaba a Trucios como retorno una partida de paños azules de Quito y añiles, indicándole que se los remitía a su socio Chopitea.<sup>51</sup> Este último era muy requerido por la producción de ponchos.

#### LA YERBA MATE

Las cartas de Izcue evidencian que el principal comercio se llevaba a cabo a través de Valparaíso, desde donde no solo llegaban esclavos y cobre, sino también yerba mate del Paraguay y ponchos. Como hemos visto anteriormente, Chopitea le sugería invertir en yerba mate en lugar de la compra de esclavos, dada la situación imperante en el puerto de Buenos Aires. Sin embargo, Izcue comercializaba este producto desde tiempo atrás, como veremos a continuación.

Garavaglia (1983, p. 41) sostiene que los mercados por excelencia de la yerba eran el rioplatense y el peruano, y su mayor difusión fue en el siglo XVIII.<sup>52</sup> En 1781 la yerba provino de Concepción y Valparaíso –que debió utilizar la ruta de Mendoza– y también llegó un cargamento de Montevideo en la fragata *La Perla* de Chile, a dos pesos la arroba (véase cuadro 1).

<sup>47</sup> SRAL/AC Mares del Sur, 1801, AGN Lima.

<sup>48</sup> El único precio del algodón se encuentra en una carta de 1806 de Izcue donde indica que la saca de algodón estaba a 10 reales.

<sup>49</sup> Carta del archivo privado de Francisco Javier de Izcue, 23 de noviembre de 1803, PUCP.

<sup>50</sup> José Aniceto Arróspide estuvo asentado primero en Valparaíso, luego en Arica y terminó en Lima. No sabemos dónde se encontraba cuando Izcue le escribe estas notas en 1806.

<sup>51</sup> Carta del archivo privado de Francisco Javier de Izcue, 16 de agosto de 1806, PUCP.

<sup>52</sup> Según Garavaglia (1983) la yerba mate era consumida tanto por indios y peones como por el rico comerciante de Lima o el ganadero quiteño.

CUADRO 1. RELACIÓN DE YERBA MATE RECIBIDA DEL PUERTO DE VALPARAÍSO Y SUS PRECIOS EN CINCO AÑOS

Año	Número de embarcaciones	Zurrones totales	Zurrones contrahecha	Porcentaje de contrahecha <sup>a</sup>	Arrobas	Precio por arroba (en pesos)
1778	0	113	66	-	791	4
1779	0	342	240	-	-	6, 5 y 4
1781	16	1 294	941	-	-	2 a 7
1786	11	156	93	-	-	4 a 5
1790	7	321	234	-	-	6 a 5.4
1796	2	17	0	-	-	4
1809	9	229	3	-	-	4
Total	-	2 017	1 271	63.55	15 732.6	-

Notas: <sup>a</sup> Entendemos por yerba contrahecha yerba adulterada o mezclada con otros yuyos.

Fuente: Elaboración propia con base en SRAL/AC Mares del Sur, AGN Lima.

En 1801 Izcue recibió yerba mate del Paraguay para ser enviada a José María de Cárdenas, su representante en Trujillo. En esa ocasión fueron 30 tercios con 242 arrobas a 4 pesos la arroba, precio que se mantuvo desde 1796 (véase cuadro 1). En ese mismo año, en la fragata *Nuestra Señora de los Dolores*, procedente de Montevideo, recibió dos tercios de yerba mate con quince arrobas a 4.4 pesos cada una. Por la cantidad, posiblemente se trataba de un envío para su consumo.<sup>53</sup> Era un producto de muy bajo precio y, por tanto, los márgenes de ganancia eran inferiores. En una carta de 1806 Izcue comenta a su contraparte en Valparaíso que por los 24 zurrone de yerba mate que habían llegado en la fragata *Rosalía* no ofrecían más que 2.5 reales por libra al menudeo, dado que “aquí no quieren más que yerva de oja”.<sup>54</sup> Anteriormente, había llegado yerba mate del Paraguay procedente de Valparaíso a consignación de Francisco Sagasteveitía y José Alvizuri, representante de Izcue en Arequipa.<sup>55</sup>

La cantidad total de 2 017 zurrone llegados en cinco años con 15 732.6 arrobas (véase cuadro 1) puede no parecer significativa si la comparamos con la distribución realizada en la región del Río de la Plata o la que cruza la ruta de Mendoza que alcanza a una cifra de 175 455 arrobas, las cuales, de acuerdo con los trabajos de Fernando Jumar (2017) y José Sovarzo (2016), corresponderían al 50 % del total de la yerba mate que entraba en Buenos Aires.

Fue a partir de 1809 que la yerba mate prácticamente no aparece en los registros del *comercio de cabotaje*, aunque sí se mantienen los jamones y los ponchos, productos que llegan a Lima desde Valparaíso.<sup>56</sup> No sabemos cuáles fueron los cambios en los patrones de consumo, posiblemente la guerra en el sur haya impedido mantener la comercialización de dicho producto. Para Soler (2016) el comercio de la yerba mate era fluctuante dado que se trataba de una alternativa de intercambio, es decir, no era un producto que tuviera demanda constante, por lo cual, bien pudo reemplazarse

<sup>53</sup>SRAL/AC Mares del Sur, AGN Lima.

<sup>54</sup>Carta del archivo privado de Francisco Javier de Izcue, 14 de enero de 1806, pucp.

<sup>55</sup>El precio en 1788 en Buenos Aires era de 2 pesos y 4 reales, véase Soler (2016).

<sup>56</sup>La yerba que comercia Trucios en 1780 se vende en Lima a 12 pesos la arroba, mientras que en Buenos Aires se vende a 2 pesos. Véase Soler (2016).

## CUADRO 2. JAMONES RECIBIDOS DE CHILOÉ 1781-1809

<i>Fecha</i>	<i>Unidades</i>	<i>Precio unitario (en reales)</i>
1781	1 266	8
1786	2 253	7
1790	4 844	6.5.5
1796	4 965	10
1801	3 429	15.6
1809	114	9

Fuente: Elaboración propia con base en SRAL/AC Mares del Sur, AGN Lima.

por los ponchos o los jamones cuando la yerba mate ya no rendía los beneficios esperados. En cuanto a los jamones, Mujica *et al* (2017) muestran que a Perú llegaban unos 12 000 jamones al año; no obstante, las embarcaciones procedentes de Chiloé arrojan una cantidad diferente de este producto (véase cuadro 2).

En cuanto a los ponchos, no es un producto muy considerable, solo se ha encontrado el ingreso de este producto en los siguientes años: en 1790 llegaron 572 unidades a un promedio de 13 pesos por unidad; en 1796 fueron 204 unidades que; y en 1801 llegaron solo 152 ponchos de varios colores, siendo los azules los de mayor precio (a 20 pesos la unidad).<sup>57</sup>

## EL DETERIORO DEL COMERCIO EN LIMA

1806 fue un año dramático para los negocios de Izcue; la preocupación por el destino de la fragata *Minerva*, que llevaba 400 000 pesos de efectos, es comentada por él mismo a la mayoría de sus agentes, pues para recuperarla tuvo que liquidar 1 000 pesos en dos libranzas, como pago del rescate. El cargamento de dicha fragata se recuperó con un descuento del 10 % a beneficio de los franceses y entre 2 % y 4 % más por gastos menores.<sup>58</sup>

Mientras la situación se agravaba en Lima por la falta de ventas, llegaban de Valparaíso varios productos que no se vendían y la esperanza de una mejora era remota. Por otro lado, seguían llegando embarcaciones neutrales desde Cádiz, como la *Deseada* (con pasavante inglés) y el *Callao*, que traía 233 barras de fierros a consignación de Juan Martín de Pueyrredón, que remitiría a Izcue para proceder a su venta.<sup>59</sup> La *Deseada* llegó al Callao procedente de Hamburgo con efectos cuyo valor rondaba los 100 000 pesos, aunque se vendió muy poco<sup>60</sup> por la mala situación económica, pues la caída de los precios provocó que la gente se abstuviera de comprar –prefiriendo vender todo– y lo que se lograba vender era al fiado y a plazos largos.<sup>61</sup>

Además, en la rada del puerto había otras embarcaciones como la *Washington* y la *San Rafael*, que llegaron desde Acapulco y Guayaquil, respectivamente, con mercancías por un valor de

<sup>57</sup> SRAL/AC Mares del Sur, AGN Lima.

<sup>58</sup> Carta de Francisco Javier de Izcue a Francisco Orbegoso de Trujillo, 23 de febrero de 1806, PUCP.

<sup>59</sup> Carta del archivo privado de Francisco Javier de Izcue, 23 de mayo de 1806, PUCP.

<sup>60</sup> Esta misma información la encontramos en una carta de Juan Bautista de Lavalle a su hermano Antonio, radicado en Cádiz.

<sup>61</sup> Carta del archivo privado de Francisco Javier de Izcue, 26 de julio de 1806, PUCP.

500 000 pesos. La guerra, dice Izcue, “no tiene cuando acabar”. Los lienzos que recibió de China por valor de 60 000 pesos logró venderlos a Martín de Osambela, un importante comerciante, a un plazo de 7 y 12 meses, pero aun así mantenía en su poder 74 000 mahones, 12 000 sarguillas azules y 20 000 pesos en productos de menor cuantía.<sup>62</sup>

Otras mercancías sin vender eran las que recibió de Buenos Aires: piezas de terciopelos y gasas cuyos precios habían bajado notoriamente porque no encontraban “manera de salir de ellos”, mientras que los paños de Quito estaban a 3 pesos el azul, el fierro a 38 pesos, el acero a 75 y 80 pesos, las bayetas de Castilla de 290 a 300 pesos, abundando en Lima “toda clase de gasas” como pañuelos y terciopelos de algodón. A su representante en Quito –de donde se abastecía también de textiles– le comenta que los efectos de Puebla tenían mejor venta, en especial los rebozos finos, y no así los ordinarios. A su representante en Trujillo le relata que el trigo estaba bordeando los 20 reales y para febrero saldría un convoy con azúcar comprada a 25 y 26 reales. Destacamos en La Paz a Jorge Ballivian como representante de Izcue –dado que se trata del hijo del que fuera presidente de Bolivia–,<sup>63</sup> cuyos familiares tenían contacto en Tarma y negociaban con el puerto de Arica, desde donde recibía piezas de jerga. Por otro lado, las condiciones imperantes y el peligro latente en el mar impidieron en esos años la salida de embarcaciones hacia España, mientras que la plaza de Lima se saturaba de mercancías procedentes del norte y del sur del Pacífico. Otros documentos privados de distintos comerciantes dan cuenta de la situación del mercado y la sensación de catástrofe que se vivía.<sup>64</sup>

#### LA CONCENTRACIÓN DEL COMERCIO EN EL PACÍFICO

En 1808 la situación aún no había cambiado, y mientras la guerra continuaba en Europa, según lo expresan las cartas entre Izcue y Reynals, era claro que el comercio se concentraba en el Pacífico, donde las embarcaciones circulaban a través del *comercio de cabotaje*. Sin embargo, en esas circunstancias difíciles, tanto Izcue como sus contrapartes ponían en práctica su capacidad de negociación y la habilidad para sortear los inconvenientes. Izcue veía con interés juntar 30 000 pesos para la compra de cacao en Guayaquil, debido a lo abundante de este fruto y al mantenimiento de su precio a 4.5 pesos la carga de 81 libras. Consideraba que era una buena compra y tenía la esperanza de que, si se concretase la paz, esos cacao irían a Buenos Aires por la cordillera y otra parte los destinaría a Acapulco. Mientras que el negocio del cacao se mantenía, el de la cascarilla no prosperaba porque veía que los extranjeros no la compraban, pues preferían el cacao.

Reynals, a su vez, le comenta que el trigo estaba abatido a 15-16 reales, “de forma que no se costean los navieros” y esto era consecuencia de “la gran cantidad de barcos que había en esa carrera”.<sup>65</sup>

En 1808, fecha de la abdicación de Carlos IV en favor de su hijo Fernando VII, Izcue confiaba en que dicha circunstancia podría traer la paz, aunque “estaba muy distante de creerlo”. Continúa

<sup>62</sup> Cartas del archivo privado de Francisco Javier de Izcue, 26 de julio de 1806; 26 de agosto de 1806, PUCP.

<sup>63</sup> José Ballivian fue un militar que formó parte del ejército de Ricafort y saltó a las filas patriotas en 1818. Fue colaborador de Andrés de Santa Cruz durante la Confederación Peruano-boliviana y participó luego en la batalla de Ingavi, donde murió Gamarra. Fue presidente de Bolivia entre 1841 y 1847. Véase Mesa, De Mesa y Gisbert (2001).

<sup>64</sup> En los registros de SRAL (AGN Lima) tampoco se encuentran referencias de entrada o salida de embarcaciones en ese año específicamente.

<sup>65</sup> Cartas de Francisco Javier de Izcue a Olaguer Reynals, 26 de marzo de 1808; 26 de agosto de 1808, legajo 32, AFBR, ANC.

con la idea de hacerse de una remesa de cacao de Guayaquil, lo cual podía generarles una buena ganancia y repite nuevamente “porque le sería muy perjudicioso hallarse sin este producto si sobreviniera la paz y tendría que pagarlo a 7 u 8 pesos la carga”.<sup>66</sup>

Para ese tiempo, la fragata *Resolución* (de la cual Izcue era dueño junto con Chopitea y Reynals) salió para Valparaíso con azúcar “vendida de 4 panes a 8 reales además de llevar algodón también para ser vendido a 10 reales la saca”. Mientras que *Dos Amigas*, que se encontraba en el Callao “con registro abierto”, se dirigió luego al puerto de Huanchaco donde esperaba un cargamento (no especifica de qué producto) para enviarlo a Valparaíso, pasando por Coquimbo y Huasco, y así recibir cobres que traería a su regreso. También señalaba la salida de la fragata *Warren* desde Guayaquil con cacao que debía llevar a Cádiz, y otra más –la *Júpiter*– haría lo mismo. Izcue, además, había comprado 30 quintales de cobre traídos desde Valparaíso en la fragata portuguesa *Dos Hermanos* (también de su propiedad y de Chopitea). Finalmente, le dijo a Reynals que algunos “artículos como lencería, lanas y ferretería estaban subiendo de precio”.<sup>67</sup>

En septiembre de 1808 la fragata *Resolución*, en su regreso al Callao, traía más de 500 fanegas de trigo que serían vendidas entre 18 y 20 reales, por lo que el negocio sería más aceptable. Esta embarcación haría el viaje de cabotaje entre Valparaíso-Callao-Huanchaco-Arica, pero dadas las condiciones y mientras “no sepamos con claridad la seguridad de la península no es prudente arriesgarla”.

Debido a la guerra, su negociación con los cacaos de Guayaquil no pudo llevarse a cabo. La carestía se agudizaba dado que, además, no llegaban embarcaciones desde España, –ni siquiera las neutrales– y de “seguir la cosa por 6 u 8 meses más se hallará sin géneros esta plaza [Lima]”. Tampoco había llegado la fragata *Isabela* desde Montevideo, a la cual estaba esperando desde tiempo antes.<sup>68</sup> La llegada de embarcaciones a la rada del puerto era una fiesta porque estas no solo traían mercancías, sino también noticias de lo que estaba sucediendo en Europa. La fragata *Moticello*, procedente de Cádiz, había llegado al Callao con noticias de la situación imperante y decía: “nos hemos impuesto el estado de Europa: amenazas de Portugal, novedad formal en Madrid y fuerza efectiva de Inglaterra, la destrucción de esta se verificará, pero es obra del tiempo”.<sup>69</sup> 1808 fue un año clave para España y América, y en palabras de Chust (2007) podemos definirlo como la *explosión juntera* al producirse la invasión de Napoleón, la iniciación de la Junta Central y la independencia de España en su lucha contra los franceses. Esto trajo consecuencias graves en el desarrollo del comercio a distancia, en especial por el bloqueo del puerto de Cádiz. También recibieron noticias de la situación española cuando llegó en 1809 la fragata *Trujillana* a la rada del Callao, la cual había salido de Cádiz el 8 de octubre del año anterior y que trajo noticias sobre la guerra ahora en contra de los franceses (debido a la invasión napoleónica). La otra fragata que esperaban –pero que no había llegado a pesar de haber zarpado en la misma fecha de Cádiz– era la *San Fulgencio*, considerada ‘franca’, por lo cual se le permitiría llevar caudales, aunque era un poco difícil conseguirlos (véase anexo 3).

Cuando pasaba mucho tiempo sin que llegaran embarcaciones, estas luego se agolpaban en el puerto, como sucedió en noviembre de 1809 en que el Callao se encontró con “abundancia de buques”, efectos de algodón en exceso, pero con escasez de dinero. Este producto ocupaba mucho

<sup>66</sup> Cartas de Francisco Javier de Izcue a Olaguer Reynals, 26 de marzo de 1808; 26 de agosto de 1808, legajo 32, AFBR, ANC.

<sup>67</sup> Carta de Francisco Javier de Izcue a Olaguer Reynals, 26 de enero de 1809, legajo 32, AFBR, ANC.

<sup>68</sup> Carta de Francisco Javier de Izcue a Olaguer Reynals, 26 de septiembre de 1808, legajo 32, AFBR, ANC.

<sup>69</sup> Carta 2 de Francisco Javier de Izcue a Olaguer Reynals, 26 de mayo de 1808, legajo 32, AFBR, ANC.

espacio en las bodegas de los barcos y obligaba a reducir la carga de otras mercancías. Al describir esta situación, Izcue agrega que los productos ingleses se redujeron porque se introducían por todas partes: “las indianas inglesas han ido variando de precio a 5 reales, así como los tropeles de algodón de 11 a 14 reales”.<sup>70</sup> Si a esto se sumaba que llegarían al Callao 5 o 6 buques provenientes de Cádiz, entonces comenzaría la “ruina”. Eran los barcos neutrales que de alguna manera saturaban el mercado. No obstante, Izcue era optimista porque, como le aseguraba a Reynals, ya no le quedaban efectos.<sup>71</sup> Para 1810 comentó que le era muy difícil la venta de los cobres y estaño porque no había demanda. Estos productos se enviaban a España, mientras que la cascarilla estaba recuperando su “buen precio”, dado que había cierta escasez de este producto y su demanda era alta.<sup>72</sup> Estas dos últimas cartas no señalan el lugar de destino, y de acuerdo con lo que indicamos al comienzo de esta presentación, desde 1809 Reynals debió salir del país e instalarse en Santiago tras haber participado en un conato de rebelión contra Liniers.

Dada la situación en el sur y los inicios de la revolución, en 1809 solo llegaron embarcaciones procedentes de Valparaíso y Concepción,<sup>73</sup> las cuales trajeron importantes cantidades de telas como: royales, bretañas, paños, casimires, gasas, cambray, pañuelos, medias, etc., que por sus características debieron haber llegado de España en otras embarcaciones y haber sido reembarcadas luego desde Valparaíso hacia el Callao, dado que no hay registro de llegada de embarcaciones procedentes directamente de Cádiz. Llegaron un total de 17 embarcaciones entre fragatas, bergantines y goletas, de las cuales 11 traían las telas detalladas más arriba, pero en poca cantidad, por lo que evidentemente la *Resolución* solo trajo “hilo acarretado” y en la fragata *Dos Amigos* “hilo de velas”, esta última de Chopitea.<sup>74</sup> Fue en 1814 que la fragata *Resolución* reaparece en la rada del Callao con un copioso cargamento de telas y accesorios a consignación de Francisco Javier de Izcue (véase anexo 4).

Para esa fecha, el Río de la Plata era independiente y Chile se encontraba convulsionada por los acontecimientos políticos. Los revolucionarios que bregaban por la independencia habían sido derrotados en la batalla de Rancagua, dando lugar al fin de la Patria Vieja; habría que esperar cuatro años más para su emancipación. Entonces, el comercio siguió el circuito anterior y las embarcaciones llegaron directamente desde Cádiz. No obstante, si bien el comercio continuó, los comerciantes vinculados a Izcue tomaron otros rumbos. Comenzaba una nueva coyuntura que trastocaría aún más el comercio entre Buenos Aires, Valparaíso y el Callao: la guerra de Independencia.

### CONCLUSIÓN

De acuerdo con los objetivos trazados en este artículo, y luego de analizar las cartas de Izcue con sus corresponsales en los tres puertos principales, podemos llegar a las siguientes conclusiones:

La conexión con la ruta Mendoza-Valparaíso-Lima fue utilizada para la provisión de yerba mate y esclavos. Luego de 1796 la yerba mate cayó notablemente del circuito mercantil y otras mercancías aparecen en la provisión de las embarcaciones de Mares del Sur, como jamones y ponchos procedentes de Chiloé, al sur de Chile. Posiblemente, la caída del precio influyó en la

<sup>70</sup> Carta de Francisco Javier de Izcue a Olaguer Reynals, 10 de junio de 1810, legajo 32 AFBR, ANC.

<sup>71</sup> Carta de Francisco Javier de Izcue a Olaguer Reynals, 10 de junio de 1810, legajo 32, AFBR, ANC.

<sup>72</sup> Carta de Francisco Javier de Izcue a Olaguer Reynals, octubre de 1810, legajo 32, AFBR, ANC.

<sup>73</sup> Se trata de las fragatas *Mercedes*, *Santa Bárbara* y *Resolución*, bergantines el *Boleto San Antonio*, fragatas *Magallanes*, *El Tránsito*, *El Águila*, bergantín *Rosario* y *El Milagro*. SRAL/AC Mares del Sur, 1808-1809, AGN Lima.

<sup>74</sup> SRAL/AC Mares del Sur, 1808-1809, AGN Lima.

suspensión de la comercialización y con el tiempo hubo un cambio en el hábito de consumo. También, la nueva coyuntura de guerra con Inglaterra y luego con Francia significó la demanda de productos con mayor margen de ganancia y de mayor necesidad para tal fin, como fue el caso del cobre. En cuanto a los esclavos, las últimas embarcaciones procedentes de Valparaíso son de 1809. Llama la atención lo solicitado por Chopitea a Izcue en 1806, cuando le indica que, en lugar de ingresar esclavos que no pueden comprar en Buenos Aires, envíe yerba mate. Es posible que en el mercado chileno, el producto fuera bien requerido en esa fecha; no así en Lima, que era el destino final de los esclavos y que dejaban mayor ganancia que la yerba. Las guerras de este período (1806-1816) provocaron además un reacomodo económico del comercio americano, el cual a partir de este momento se vio fuertemente complicado debido a la incursión del *comercio neutral*.

Por otro lado, las conexiones de la ruta terrestre (Mendoza-Valparaíso) y la marítima (Valparaíso-Lima) sufrieron los avatares políticos y la coyuntura de guerra de Independencia. Pero a partir de esa fecha ya no contamos con cartas de Izcue y sus corresponsales. Sí tenemos la relación de las embarcaciones que llegaron al Callao por el Pacífico, pero fundamentalmente con mercancías de poco calibre como los ponchos o los jamones.

Otra de las características que se evidencian de esta correspondencia es la variación de los precios, mismos que se muestran muy aleatorios debido a la escasez, la falta de demanda o porque las embarcaciones no llegaban a su destino en la época esperada. Lo que resalta de este análisis del comercio en el Pacífico es la gran cantidad de mercancías chinas (mahones, sedas, lienzos de china y bayetas), así como terciopelos procedentes de Castilla que llegaban no solo por el sur del Pacífico desde Cádiz, vía Buenos Aires o Valparaíso, sino también por el norte desde San Blas, Panamá y Acapulco, circunstancia que se encuentra en relación directa con la crisis política que se avecina en el sur a partir de 1806 y hasta 1809, así como la crisis en el Caribe –sacudido por corsarios– que incentivó el comercio por el Pacífico. Estas telas chinas (véase anexo 4) se siguieron comercializando al igual que los productos de Castilla que llegaron desde Cádiz por lo menos hasta 1814. También, llegaron mercancías regionales como la bayeta de Caricó o los ponchos de Chiloé y jamones, los cuales se diferencian del charqui.<sup>75</sup> El comercio actuaba dentro de un sistema de inflexión, similar a una báscula que, cuando el Atlántico entraba en conflicto por las guerras internacionales (1806-1807-1809), se acrecentaba el comercio por el Pacífico –donde la cantidad de puertos era mucho mayor que en el área del Atlántico– o volvía a utilizarse la ruta de Panamá.

Por otro lado, contar con más de 40 corresponsales, mantener contacto con más de 10 puertos importantes del Pacífico y tener participación en varias embarcaciones, permitió a Izcue soslayar las dificultades de la guerra, al menos por un tiempo. Cuando se produce la Independencia del Perú, Francisco Javier de Izcue, que si bien estuvo a cargo del Consulado, tras salir de San Martín se refugió en los Castillos del Callao y en el Real Felipe, donde murió en 1824.

La suerte de Olaguer Reynals no fue mejor: este personaje ya se había instalado en Lima desde 1812 debido a los conflictos políticos en el sur. En 1814 cuando llegó la fragata *Resolución* al Callao, decidió disolver la sociedad con su socio Pedro Nolasco Chopitea, para radicar definitivamente en Barcelona, donde pensaba cubrir una plaza como coronel,<sup>76</sup> pero el nombramiento

<sup>75</sup>El charqui es la carne deshidratada y salada en lonja que se realiza de manera tradicional, mientras que el jamón exige un tratamiento más detallado y es carne de cerdo, animal que se criaba en gran cantidad en la región de Caricó.

<sup>76</sup>Reynals quería hacer valer su actuación en las invasiones inglesas en Buenos Aires donde había creado el batallón de Catalanes y el dinero que había aportado para las fiestas en favor del rey.

nunca llegó y no hubo acuerdo con Chopitea. Luego de la batalla de Chacabuco y la declaración de Independencia en Chile, dicha embarcación fue embargada y enviada a Panamá. La situación se agravó aún más y tuvo que permanecer en Lima junto con su familia hasta su muerte en 1829.

Ante las vicisitudes del comercio a distancia y la alternancia entre momentos positivos y negativos, la necesidad de confiar y apoyarse en muchos agentes dispersos dentro y fuera del virreinato –a través de los cuales podían colocar las mercancías– era fundamental para sostener el comercio y reducir al máximo las pérdidas. Sin embargo, para esa fecha, soplaban otros vientos y nuevos comerciantes se incorporaron al circuito mercantil del Pacífico como ingleses, alemanes y norteamericanos que vieron una posibilidad muy interesante en establecerse en dicha región una vez declarada la Independencia americana.

#### LISTA DE REFERENCIAS

- Aguirre, L. (2017). Entre imperios, la flexible elite mercantil montevideana en tiempos de independencias: filiaciones y vínculos políticos (1812-1828). En G. Del Valle y A. Ibarra (eds.), *Redes, corporaciones comerciales y mercados hispanoamericanos en la economía global* (pp. 435-466). México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.
- Alcántara, A. (2017). Un espacio comercial en disputa, la costa de sotavento y las redes mercantiles novohispanas 1762-1799. En G. Del Valle y A. Ibarra (eds.), *Redes, corporaciones comerciales y mercados hispanoamericanos en la economía global* (pp. 395-434). México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.
- Betancourt, F. (2017). Negocios y circuitos en América del Sur 1800-1806. De mercaderías y esclavos. En M. Llorca-Jaña y D. Barría (eds.), *Empresas y empresarios en la Historia de Chile: 1810-1930* (pp. 53-76). Santiago: Editorial Universitaria.
- Chust, M. (2007). *1808: la eclosión juntera en el mundo hispano*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Contreras, C. (1995). *Los mineros y el rey Hualgayoc 1770-1825*. Lima: IEP.
- De Mesa, J., Gisbert, T. y Mesa Gisbert, C. D. (2001). *Historia de Bolivia* (4a ed.). La Paz: Gisbert.
- Díaz Pretel, F. (2018a). El mito de “Casa de la Emancipación”: la verdadera residencia del marqués de Torre Tagle en Trujillo (1820). *Nos-otros, Revista del Instituto de Investigaciones de Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Trujillo*, 7.
- Díaz Pretel, F. (2018b). *San Pedro y San Pablo de Chuquizongo: viaje al pasado por los predios de una finca milenaria. 1591-1964*. Trujillo: Fondo Editorial de la Universidad Nacional de Trujillo.
- Flores Galindo, A. (1984). *Aristocracia y plebe. Lima, 1760-1830*. Lima: Mosca Azul Editores.
- Garavaglia, J. C. (1983). *Mercado interno economía colonial*. México: Grijalbo.
- González Errázuriz, F. J. (2016). La diáspora española en Chile (1810-1935). En J. M. Azcona (ed.), *Emigración y relaciones bilaterales España, Chile 1810-2015* (pp. 74-106). Madrid: Dykinson.
- Ibarra, A. (2017). Mercancías globales y mercados locales en Nueva España: la circulación interior de “efectos de China” en Guadalajara a fines de la época colonial. En G. Del Valle y A. Ibarra (eds.), *Redes, corporaciones comerciales y mercados hispanoamericanos en la economía global* (pp. 363-393). México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.

- Jumar, F. (2017). La circulación de textiles desde Buenos Aires, entre 1779-1783. En G. Del Valle y A. Ibarra (eds.), *Redes, corporaciones comerciales y mercados hispanoamericanos en la economía global* (pp. 229-277). México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.
- Lamikiz, X. (2013). *Trade and Trust in the Eighteenth-Century Atlantic World: Spanish Merchants and their Overseas Networks*. London: Royal Historical Society.
- Mazzeo, C. A. (1994). *El comercio libre en el Perú, las estrategias de un comerciante criollo, José Antonio de Lavalle y Cortés*. Lima: PUCP.
- Mazzeo, C. A. (1999). *Los comerciantes limeños a fines de la colonial, capacidad y cohesión de una élite, 1750-1825*. Lima: PUCP/IRA.
- Mazzeo, C. A. (2005). Estrategias de control social. En M. Guerra (ed.), *Historias Paralelas* (pp. 281-311). Lima/México: PUCP/El Colegio de Michoacán.
- Mazzeo, C. A. (2017). Redes familiares y espacios mercantiles, el caso de los Izcue, siglo XVIII. En M. Suárez (ed.), *Parientes, criados y allegados: los vínculos personales en el mundo virreinal peruano* (pp. 161-177). Lima: PUCP/IRA.
- Mujica, F., Lacoste Adunka, M., Lacoste, P., Castro, M., Muñoz, J. G. y Martínez, M. (2017). Jamón de Chiloé: itinerario histórico de un producto típico de América del Sur (siglos XVIII y XIX). *Cuadernos de Historia (Santiago)*, 46. DOI: 10.4067/S0719-12432017000100003
- Museo Naval. (2014). *El último viaje de la Fragata Mercedes La razón frente al expolio*. En Catálogo de la exposición celebrada en Madrid del 12 de junio al 30 de noviembre de 2014. Madrid: Autor/Museo Arqueológico Nacional
- Soler, L. C. (2016). Redes de comercialización de la yerba mate a partir de las operaciones mercantiles de Salvador Trucíos, Chile (1758-1798). *Revista Iberoamericana de Viticultura, Agroindustria y Ruralidad*, 3(9). Recuperado de <https://www.redalyc.org/jatsRepo/4695/469546924003/html/index.html>
- Sovarzo, J. (2016). La región Río de la Plata y sus relaciones comerciales con Mendoza y los mercados del Pacífico Sur Americano 1779-1783. *Revista Dos Puntas*, 14.
- Trejo, D. (2006). Del Caribe al Mar del Sur: comercio marítimo por el Pacífico mexicano durante las guerras de independencia. En M. Guzmán (ed.), *Entre la tradición y la modernidad. Estudios sobre la Independencia*. Michoacán: Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.
- Valle, G. del e Ibarra, A. (eds.). (2017). *Redes, corporaciones comerciales y mercados hispanoamericanos en la economía global, siglos XVII-XIX*. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología

#### *Fuentes documentales*

- SRAL, AGN Lima – Serie Real Aduana de Lima, 1773-1829, Archivo General de la Nación, Lima, Perú.
- AFBR, ANC Archivo Familiar Bruguera Reynals, Archivo Nacional de Chile.
- PUPC Copiador de cartas de Francisco Javier de Izcue, Biblioteca de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

#### ANEXOS

## ANEXO 1. FRANCISCO JAVIER DE IZCUE. IMPORTACIÓN A DIFERENTES CONSIGNATARIOS, 1801-1817

<i>Fecha</i>	<i>Embarcación</i>	<i>Envía a</i>	<i>Total, reales vellón</i>
1801	Santa Bárbara (alias La Europa)	Martin de Sarreatea	20 460
1804	San Miguel (alias La Nueva Castor)	Manuel de Santiago y Rotalde (dueño)	14 297
1804	Astirraga	No figura	21 000
1804	Astirraga	No figura	127 097
1804	San Miguel (alias La Nueva Castor)	Manuel de Santiago y Rotalde (dueño)	2 100
1804	San Miguel (alias La Nueva Castor)	Manuel de Santiago y Rotalde (dueño)	5 020
1811	El Buen Suceso (alias La Concordia)	No figura	10 896
1811	El Buen Suceso (alias La Concordia)	No figura	132 540
1811	El Buen Suceso (alias La Concordia)	No figura	37 680
1811	El Buen Suceso (alias La Concordia)	No figura	6 284
1811	Candelaria	Pedro Regalado del Campo	8 640
1811	El Buen Suceso (alias La Concordia)	No figura	23 350
1811	El Buen Suceso (alias La Concordia)	No figura	2 280
1811	El Buen Suceso (alias La Concordia)	No figura	10 320
1811	San Miguel (alias El Comercio de Lima)	Josef Santiago de Rotalde (dueño)	8 200
1811	San Miguel (alias El Comercio de Lima)	Josef Santiago de Rotalde (dueño)	17 600
1811	Ramoncita	Josef María Cambiazo	7 000
1811	Neptuno	Juan Antonio Lorente	21 600
1811	Neptuno	Juan Antonio Lorente	21 792
1811	Neptuno	Juan Antonio Lorente	11 639
1811	Neptuno	Juan Antonio Lorente	3 000
1811	Castilla	Francisco Durango y Ortuzan	81 877
1814	Resolución	No figura	36 000
1814	Resolución	No figura	19 500
1814	Resolución	No figura	355 108
1814	Resolución	No figura	5 070
1814	Resolución	No figura	3 800
1814	Resolución	No figura	187 631

1814	Resolución	No figura	5 534
1814	Resolución	No figura	88 769
1814	Resolución	No figura	1 500
1814	Resolución	No figura	5 000
1814	Resolución	No figura	1 662
1817	Nuestra Señora de Guadalupe (alias La Veloz Pasajera)	Romualdo Pascual de Tejada	17 106
1817	Nuestra Señora de Guadalupe (alias La Veloz Pasajera)	Romualdo Pascual de Tejada	19 720
1817	Nuestra Señora de Guadalupe (alias La Veloz Pasajera)	Romualdo Pascual de Tejada	61 538
1817	Nuestra Señora de Guadalupe (alias La Veloz Pasajera)	Romualdo Pascual de Tejada	7 060
1817	Nuestra Señora de Guadalupe (alias La Veloz Pasajera)	Romualdo Pascual de Tejada	25 200
1817	Nuestra Señora de Guadalupe (alias La Veloz Pasajera)	Romualdo Pascual de Tejada	6 720
<i>Total</i>			1 886 590

Fuente: Elaboración propia con base en SRAL/AC Cádiz, AGN Chile.

ANEXO 2. AGENTES DE FRANCISCO JAVIER DE IZCUE EN LAS PRINCIPALES  
CIUDADES DEL PERÚ Y AMÉRICA

<i>Lugar</i>	<i>Nombre del agente</i>	<i>Productos que comercializa</i>
	José Muñoz	Sin especificar
	José Valentín de Origuela	Recibe baúles de gasa, envía bayeta azul
	Juan Bautista Arróspide	Sin especificar
	Martín de Arizpe	Chocolate de Panamá
Arequipa	Antonio Alvizuri	Sin especificar
	José María Ferrer	Sin especificar
Arica	Anselmo Sáenz Valiente	Esclavos, listones de México, sedas de coser, cacao de Panamá, cera de la Habana
Buenos Aires	Blas Valiente	Sin especificar
Cajamarca	José Patricio Polo	Comenta la situación del comercio
Chiclayo	Francisco Díaz Lavandero	Recibe esclavos y envía azúcar superior en La Dolores y tocuyos en La Europa
Concepción	Miguel Carazas	Pérdida de La Minerva
Cusco	Manuela de la Cámara	Venta de una esclavizada negra
Guamanga	José de la Peña	Envía aguardiente de Pisco
	José López Merino	Entrega aguardientes que debe despachar hacia Quito para ampliar el mercado
		Recibe terciopelo negro para hacer zapatos que no son muy fuertes y por eso nadie los quiere. Le comenta que ha recibido de Valparaíso terciopelo de algodón
	Gabriel García Gómez	Envía aguardiente de Pisco
	Juan Bautista Barveri	Solicita 200 botijas de aguardiente a Pisco para dirigirlas luego a Guayaquil
Guayaquil	Francisco Zaldúa	Le proveen de 250 arrobas de aguardiente de 5.5 arrobas
	Juan Antonio y Juan Román	Proveedor de 80 botijas de aguardiente pertenecientes a Boza
Ica	Francisco Gutiérrez	Pide que le salde una deuda, hay dos cartas una en febrero y otra en mayo. Si no tiene dinero ni bienes le embargará a su fiador: Viadurrazaga
Ilo	Pedro Mugartegui	A quien envía mercadería proveniente de Asia
Lambayeque	Joaquín Gómez Trigoso	De quien recibe una partida de tabaco
Moquegua	Patricio Polo	Es el fiador de Murgategui. Le pide información de cómo proceder para vender una partida de 3 000 quintales de guano.
Pasco	Toribio Vidaurrazaga	Tiene una deuda y pide que le pague
La Paz	Martín Muñoz	Pide que interceda para que Muñoz le pague
	Juan Antonio Gordillo	Sin especificar
	Jorge Ballivian	Sin especificar

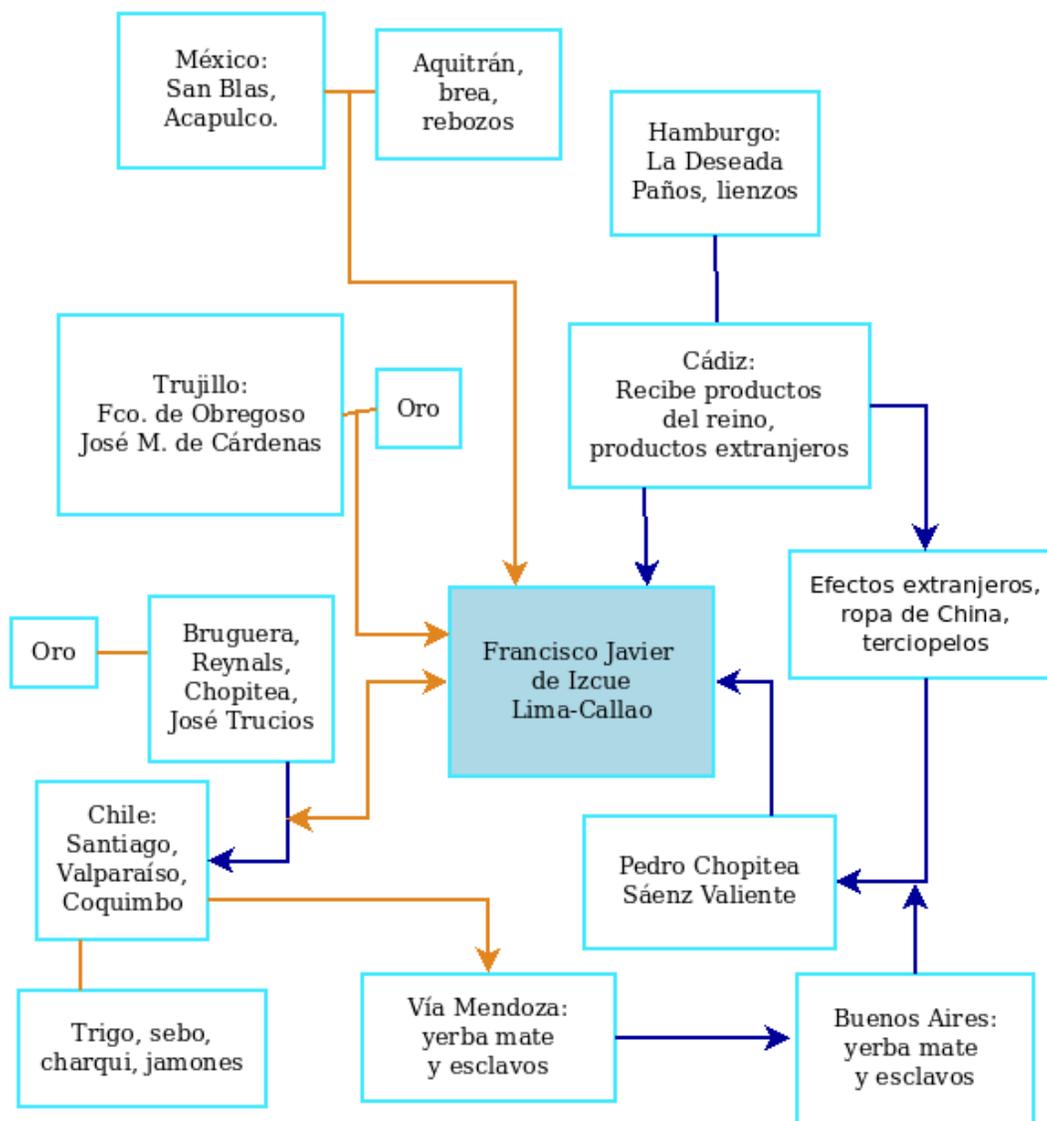
---

	Francisco Sánchez	Le compra botijas de aguardiente y le envía varas de bayeta, suelas y sombreros de jipijapa
	Antonio de la Quintana	José A. Arróspide pasará por el puerto para comprar aguardientes
	Dámaso Rubina	Sin especificar
Pisco	Vicente de Alcorta	A través de José Aniceto Arróspide llevará aguardiente al Callao
Quito	Juan Bautista Barveri	Le envía mahones, bayetas, acero, papel procedente de Europa
Santiago	Francisco Antonio Pérez	Le envía para José Trucios en la fragata Carmen 60 fardos de azúcar
Tarapacá	Juan Constancio de Somoza	Para que verifique la entrega de dinero en Arequipa, La Paz y Potosí
Tarma	José Fernández Patiño	Le envía 15 piezas de jerga
	José María de Cárdenas	Le manda trigo procedente de Valparaíso
	Francisco de Orbegoso	Le ha comprado añil
Trujillo	José Mercedes López	Le remite los terciopelos que han llegado desde Chile, lo mismo de Guayaquil

---

Fuente: Elaboración propia con base en Copiador de cartas de Francisco Javier de Izcue, 1803-1809, PUPC.  
ANEXO 4

ANEXO 3. ESPACIO MERCANTIL DE LAS TRANSACCIONES DE FRANCISCO J. IZCUE



Elaboración propia con base en Archivo privado de Francisco Javier de Izcue, PUPC y AFBR, ANC.

ANEXO 4. Relación de las telas importadas por Francisco Javier de Izcue procedentes de Cádiz

Año	Embarcación	Cantidad	Producto	Precio unitario (en Reales)	Precio total(Real/Vara)
1801	Santa Bárbara	30 piezas	Bayetas de pellón	660/pieza	19 800
		17 piezas	Casinetes	841/p.	14 297
		100 piezas	Bretaña angosta (80 varas)	50/p.	5 000
		1 tercio con 4 piezas	Paños de seda (150 varas)	70/vara	10 500
		1 tercio 25 piezas	Listados de Flandes (1 250 varas)	4/v.	4 800 (redondeado)
		1 tercio con 25 piezas	Chamelote de Inglaterra (777 varas)	12/v.	9 324
		8 docenas	Medias de seda para niños	192/docena	1 536
		12 unidades	Pantalones de seda	75/unidad	900
1804	San Miguel (alias La Nueva Castor)	32 piezas	Cintas de raso	40/p.	1 280
		35 piezas	Cintas de raso (tramas y figuradas)	50/p.	1 800
1804	Astirraga	18 guarniciones	Cintas con tramas y figuras	30/guarnición	540
		5 piezas (105 varas)	Bayetón de Inglaterra	20/v.	2 100
		59 piezas / 1 717 tiras	Gasa	2/tira	3 484
		54 piezas			
		(27 unidades c/u)	Plantillas blancas	160/p.	8 640
		1 tercio 45 piezas	Tela aravia	120/p.	5 400
		1 tercio 8 piezas	Telas gringas azules	255/p.	2 040
		1 tercio 120 piezas	Tela Bretaña contrahecha de 8.5 varas	36/p.	4 320
		1 tercio con 6 piezas	Chamelotes con 388 varas	14/v.	5 432
		1 tercio con 80 piezas	Bretañas irlandesas ordinarias	36/p.	2 880
		2 tercios con 28 piezas	Chamelotes (1 792 varas)	250/p.	7 000
		1804	San Miguel (La Nueva Castor)	Dos piezas	Paños ingleses entrefinos (49 varas)
16 piezas con 672 varas	Listados en libretes liados a lo largo			6/v.	4 032
1811	Candelaria	Dos tercios con 8 piezas	Bayetas de pellón	660/p.	5 280
		Un tercio con 70 piezas	Bretañas contrahechas entrecanchas	36/p.	2 520
1811	El Buen suceso (alias La Concordia)	8 piezas con 308 varas	Casimires (tela)	45/v.	13 860
		8 piezas con 225 varas	Casimires (tela)	45/v.	10 125
1811	Ramoncita	7 piezas con 204 varas	Casimires (tela)	45/v.	9 180
		6 piezas 8 con			
1811	Neptuno	120 y 3 con 120 varas	Bayetones	20/v.	4 820
		3 piezas con 126 varas	Bayetones	20/v.	2 520

3 piezas con 128 varas	Bayetones	20/v.	2 460
3 piezas con 124 varas	Bayetones	20/v.	2 480
3 piezas con 114 varas	Bayetones	20/v.	2 280
3 piezas con 119 varas	Bayetones	20/v.	2 380
3 piezas con 117 varas	Bayetones	20/v.	2 340
3 piezas con 123 varas	Bayetones	20/v.	2 460
3 piezas con 122 varas	Bayetones	20/v.	2 440
30 piezas y 616 varas	Paños finos ingleses	80/v.	49 280
50 piezas con 1 291 varas	Paños ingleses entre finos	30/v.	38 730
10 piezas con 405 varas	Casimires	45/v.	18 225
210 cabos	Bayetas de pellón	670/cabo	138 600
1 cajón turco con 216 libras	Hilo salón inglés ordinario	32/libra	6 912
30 piezas con 1 944 varas	Chamelote	14/v.	27 216
180 piezas	Bretañas anchas legítimas	70/p.	12 600
100 piezas	Bretañas angostas legítimas	50/p.	5 000
200 piezas con 8 varas	Bretañas angostas legítimas	50/p.	10 000
100 piezas con 6480 varas	Camelotes	14/v.	90 720
138 piezas con 4 030 varas	Malhones angostos rayados	4.5/v.	18 135
Cinco cajones turcos con 627 unidades	Sombreros negros de medio pelo ingleses	-	28 215
600 libras	Hilo fino inglés	70/libra	36 000
Tres cajones turcos con 143 unidades	Sombrero de paja ingleses	12/u.	1 716
32 piezas con 1370 varas	Hilo de Irlanda angosto	4/v.	5 440
34 docenas (1608 pares)	Medias de algodón inglés	12/par	19 296
34 piezas	Bretañas angostas legítimas	50/p.	1 700
80 docenas	Hilos de perlas falsas	6/d.	480
50 piezas	Arábicas de 1100 varas	6/v.	6 600

1814 Resolución

Fuente: Elaboración propia con base en SRAL/AC Cádiz. 1801-1814, SRA, AGN Lima.