

DESARROLLO COMERCIAL DEL PUERTO DE VALPARAISO (1828-1837) INFLUENCIA DE SU LOCALIZACION GEOGRAFICA

*Valeria Maino Prado**

*Francisca Zañartu Rosselot***

Introducción

*E*l comercio internacional ha sido influido hasta el presente por la distribución favorable de tierras, en el hemisferio norte, y la mayor superficie ocupada por los océanos, en el hemisferio sur. Los países del hemisferio sur se hallan alejados de los grandes centros poblados; por eso mismo, sus posibilidades de participar en el tráfico de productos se ven notoriamente reducidas. Sin embargo, mientras se conoció la navegación a vela y se empleó los pasos obligados hacia el Pacífico, por el extremo sur de América o del África a través del océano Indico, algunos puertos mejor localizados –con respecto a las rutas de navegación de la época– alcanzaron un importante desarrollo comercial. Este fue, precisamente, el caso de Valparaíso. Durante el periodo colonial Chile fue, desde el punto de vista comercial, la posesión más marginal de los dominios hispanoamericanos. En la segunda mitad del siglo xvi fueron establecidas rutas comerciales gracias a la travesía de los galeones desde y hacia el hemisferio norte. Así, en efecto, el galeón de Manila unía Méjico con las islas Filipinas, y su derrotero correspondía con exactitud al desplazamiento de las co-

rrientes marinas en ambos sentidos, entre América y Asia; el galeón de Panamá, a su vez, seguía con fidelidad la corriente del golfo en su retorno a Europa.

Como puerta de acceso al Pacífico, Chile adquiere valor económico apenas se descubre, a fines del siglo xviii, la ruta sur de navegación circular; ésta, en lo que al flujo de las corrientes marinas se refiere, era equivalente a la que utilizaba el galeón de Manila en el Pacífico norte. La independencia de los países hispanoamericanos contribuyó a reforzar el tráfico de entrada o salida al Pacífico a través de la nueva ruta de América del sur.

La posibilidad de interconectar todas las regiones de la cuenca pacífica hace variar sustancialmente el trazado de los derroteros marítimos usados hasta las postrimerías del siglo xviii. A partir de entonces el océano Pacífico funciona en las comunicaciones como un todo, mientras aún tiene vigencia el sistema de navegación a vela.

La amplitud de las distancias a través de este océano y el acceso obligado por los pasos del extremo sur de América o África, afecta a la estructura del tráfico

* Geógrafa, profesora de la Universidad Católica de Chile.

** Egresada de Geografía, ayudante de investigación en la misma universidad.

comercial. Hasta fines del siglo XVIII el intercambio de productos poseía un carácter complementario entre dos puntos y se realizaba a través de distancias menores. Desde los primeros años del siglo XIX, hasta la apertura del canal de Suez (1859), y más tarde a través del recientemente abierto canal de Panamá, el tráfico comercial se verifica en forma triangular, con dos de sus vértices situados en puertos del hemisferio norte y el tercero en puertos del hemisferio sur, o a la inversa. Esta modalidad permitió ampliar en forma substancial las áreas de intercambio de las grandes potencias, mejorando, de paso, las utilidades económicas del tráfico. Estos cambios afectaron favorablemente al puerto de Valparaíso, al ingresar éste a formar parte del nuevo comercio triangular. Se convierte así, en pocos años, en el "almacén general de los Mares del Sur", como lo llamara acertadamente Lafond de Lurcy en 1839. El movimiento portuario creció aquí desde entonces en forma acelerada, y el origen de los barcos que arribaban muestra a las claras el área de influencia que allí se generó al constituirse en uno de los puertos del nuevo comercio de las grandes distancias.

Las acertadas medidas gubernamentales, de cabotaje y Almacenes Francos, tomadas para reforzar la posición estratégica del país en el comercio naviero, a la vez que la presencia de un dinámico grupo de empresarios de Valparaíso, hizo de Chile un país de gran movimiento marítimo en el período que comprende este estudio.

La participación de la flota chilena crece en forma sostenida año a año, llegando a representar el 38% del movimiento portuario de Valparaíso al final del período, mientras el resto de los países de América Latina alcanzaban sólo el 8%. Pero su área de influencia en cuanto a la distancia era reducida y se concentraba en la costa comprendida entre Guayaquil y Chiloé.

Durante la década comprendida entre 1828 y 1837 se aprecia claramente un cambio en la dependencia marítima y comercial que nuestro país tenía con res-

pecto al Perú. Esta situación, que existía desde la época colonial, se prolongó hasta los primeros años de la década de 1820; la inversión del fenómeno señalado será una de las causas de la guerra contra la Confederación Peruano-boliviana, que se inicia a fines del período en estudio.

Para conocer el proceso de desarrollo de Valparaíso al iniciarse este cambio, se ha revisado todos los registros y manifiestos de barcos entrados y salidos al puerto entre el 1º de enero de 1828 y el 31 de diciembre de 1837, los que fueron publicados en el diario *El Mercurio* de esa ciudad. El movimiento portuario total en esta década alcanzó las 6.949 entradas o salidas.

Clases de embarcaciones

Las primeras décadas del siglo XIX fueron testigo de notables cambios en la tecnología de la construcción de las embarcaciones. La demanda de un comercio a gran distancia obligó a diseñar naves más veloces, de mayor capacidad de carga, capaces de recorrer todos los mares y, finalmente, con menores exigencias de personal a bordo. A pesar de los progresos alcanzados por la arquitectura naval, el bergantín seguía siendo el barco habitualmente preferido en el comercio, tal como se puede apreciar en la tabla Nº 1.

Frecuencia de movimiento por estación del año

La navegación a través del océano Pacífico austral se hace difícil a causa de la presencia casi continua de los vientos predominantes del suroeste, bien conocidos por crear las condiciones de un oleaje peligroso. Este fenómeno se acentúa aún más en el invierno y es particularmente adverso para los barcos procedentes del Atlántico que cruzan el cabo de Hornos o el estrecho de Magallanes.

A pesar de las condiciones climáticas habituales y de la fragilidad de las embarcaciones de la época, el comercio interoceánico llega a ser una corriente

Tabla N° 1

Tipos de barcos que ingresan al puerto del Valparaíso en el decenio 1828-1837

Clase	N° de barcos	% del total
Bergantín	2.908	41,85
Fragata	1.184	17,04
Goleta	1.105	15,90
Barca	802	11,54
Bergantín-goleta	359	5,17
Barcos de guerra	198	2,85
Corbeta	133	1,91
Barcos balleneros y pesqueros	67	0,96
	6.756	
Otros tipos	193	2,78
Totales	6.949	100,00

poderosa que impulsa a sortear los obstáculos que impone la naturaleza. La frecuencia de arribo de embarcaciones al puerto de Valparaíso se verifica más bien en relación directa con la estacionalidad de las cosechas o con las demandas de bienes de consumo del Pacífico suroriental,

que con la rigurosidad de ciertas estaciones del año. El mes de menor movimiento a lo largo de los diez años analizados es julio, pero esta disminución, sin embargo, es sólo de un 25% con respecto al mes de mayor tráfico, que es diciembre (ver figura N° 1).

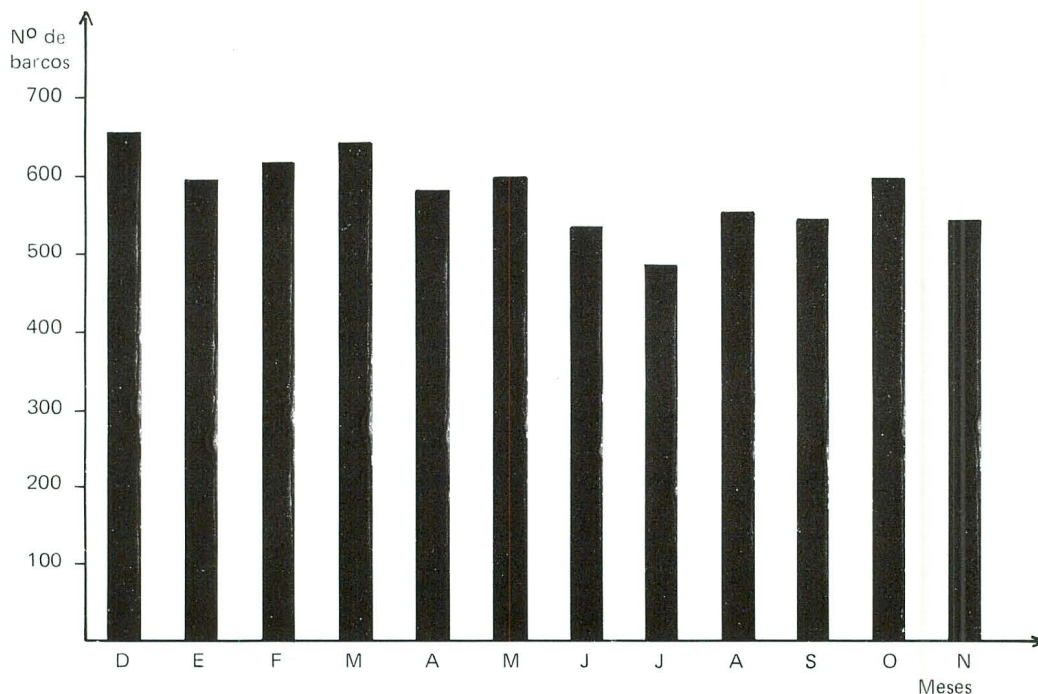
Tabla N° 2

Porcentaje de frecuencia de los barcos, según estaciones del año, en el Puerto de Valparaíso (1828-1837)

Verano N° de barcos		Otoño-Invierno N° de barcos		Primavera N° de barcos	
Diciembre	653	Abril	580	Agosto	557
Enero	599	Mayo	597	Septiembre	543
Febrero	615	Junio	533	Octubre	597
Marzo	639	Julio	489	Noviembre	547
	2.506		2.199		2.244
Porcentajes	36,06		31,65		32,29

Figura N° 1

**PORCENTAJE DE FRECUENCIA DE LOS BARCOS SEGUN ESTACIONES DEL AÑO
EN EL PUERTO DE VALPARAISO. 1828-1837**



Movimiento de barcos, de acuerdo a su bandera

El número de barcos que hace escala en Valparaíso crece a partir de 1831 a una tasa del 14% anual, con la sola excepción del año 1836, en que ésta decae en igual porcentaje.

A este incremento contribuye notablemente el desarrollo de la flota chilena. En 1828, ésta participa con el 25% de los barcos entrados o salidos de Valparaíso, y ya en 1836 representaba el 38% del movimiento total. La presencia inglesa, a su vez, se mantiene intensa durante toda la década: en 1828 era del 26%, en 1836 bajó al 24% y en 1837 se elevó al 27%.

Los promedios por países durante la década son los siguientes: Chile, 32%; Reino Unido, 23%; Estados Unidos, 19%;

Francia, 11%; Perú, 5%; otros países de Europa, 5%, y 2,5% el resto de países latinoamericanos, excluido el Perú.

Por su escaso número, los barcos de los reinos polinésicos registran porcentajes inferiores al 1%, pero hay arribos de veleros con bandera de Tahiti, islas Gambier, Hawai e incluso veleros con bandera de isla de Pascua. Uno de los países que no aparece representado con barcos propios es España; en los manifiestos de carga, en cambio, es posible apreciar el comercio de productos hispanos que se transaba en Valparaíso (véase tabla N° 5).

Si bien el movimiento del puerto crece en esta década, tal incremento experimenta fluctuaciones; el año de mayor tráfico fue 1835, con un 40% superior al de 1831, que fue el año de menor movimiento.

Puertos de origen y destino de los barcos entrados y salidos de Valparaíso

Los puertos de origen y destino manifiestan con claridad las áreas con las cuales se realiza el comercio y la dirección del flujo del tráfico triangular ya referido. En la época que cubre este estudio,

el tamaño de los barcos permitía hacer recaladas en pequeñas caletas que ostentaban la categoría de puerto. Esto hace crecer el número de lugares que debemos analizar, que en Chile se elevaba a 27. En la tabla N° 3 se ha agrupado los movimientos de origen y destino por áreas geográficas, a fin de conocer el radio de acción de Valparaíso y luego presentar en detalle los puertos de mayor relevancia.

Tabla N° 3
Origen y destino de los barcos registrados en el puerto de Valparaíso entre 1828 y 1837, según área geográfica y porcentaje

Pacífico occidental (2,40%):	%	Atlántico occidental (10,83%):	%
Oceanía	1,10	Estados Unidos	4,88
China, Filipinas-Hawai (1)	1,30	Colombia-Centroamérica (2)	0,21
		Brasil-Uruguay-Argentina	5,74
Pacífico oriental (73,63%):		Atlántico oriental (13,14%):	
México y Centroamérica	3,95	Reino Unido	6,71
Ecuador	3,33	Francia	3,80
Perú-Bolivia	24,72	Alemania y Países Bajos	1,38
Chile	40,07	Portugal, España, Italia,	
a la pesca (3)	1,56	Canarias y Cabo Verde	1,25
Total océano Pacífico	76,03	Total océano Atlántico	23,97

Fuente: Registros diarios del puerto de Valparaíso, publicados en el diario *El Mercurio* de esa ciudad, entre 1828 y 1837.

(1): Se ha incluido en este grupo los movimientos de puertos de la India y de Sumatra.

(2): Se ha incluido a Colombia en este grupo, porque sus registros sólo corresponden a puertos atlánticos.

(3): Los barcos balleneros, al igual que los loberos que se registran como de pesca, y que se desplazan por años en zonas de alta mar, han sido incluidos en el grupo del Pacífico oriental para facilitar los cálculos, aunque sus derroteros alcanzan las costas de Nueva Zelanda, Galápagos y Hawai.

Si se considera sólo los puertos extranjeros y se compara el movimiento de acuerdo a los hemisferios, es posible apreciar la importancia del comercio triangular que se relaciona con la nacionalidad de los barcos que realizan este intercambio económico.

Tabla N° 4
Procedencia del movimiento internacional del puerto de Valparaíso según hemisferios, países o áreas, entre 1828 y 1837

Hemisferio norte	N° barcos	Hemisferio sur	N° barcos
Reino Unido	429	Perú	1.214
Estados Unidos	312	Bolivia	367

Francia	243	Brasil	250
Colombia-Ecuador	221	A la pesca	100
Méjico	168	Argentina	82
Alemania y otros países (1)	168	Oceania	80
Centroamérica (2)	85	Uruguay	60
China-Filipinas-Hawai	72		
	1.698		2.153

Fuente: Registros diarios del puerto de Valparaíso, entre 1828 y 1837.

(1): En este grupo se incluyen los principados y reinos alemanes e italianos, los Países Bajos, España, Portugal y las posesiones españolas y portuguesas de las Canarias, Azores, Cabo Verde e islas Madera.

(2): En este grupo se incluye a Nicaragua, Guatemala, El Salvador, Costa Rica, Cuba y Puerto Rico.

El detalle de los países que hacen el tráfico se aprecia en la tabla N° 5.

Tabla N° 5
Relación entre nacionalidad de los barcos y de los puertos de origen y destino de los mismos, entre 1828-1837

Bandera	N° barcos	%	N° barcos con origen o destino en sus países	%	Saldo en %
Chile	2.234	32,66	2,562	40,55	-7,89
Reino Unido	1.620	23,68	459(1)	7,26	+16,42
Estados Unidos	1.298	18,97	312	4,94	+14,03
Francia	751	10,98	243	3,85	+7,13
Perú	380	5,56	1.214	19,21	-13,65
Alemania-P. Bajos-Italia	306	4,47	136	2,15	+2,32
Países nórdicos	59	0,86	—	—	+0,86
Méjico	49	0,72	168	2,66	-1,94
Argentina	39	0,57	82	1,30	-0,73
Colombia	34	0,50	8	0,13	+0,37
Bolivia	20	0,29	367	5,81	-5,52
Reinos polinésicos	16	0,23	75(2)	1,19	-0,96
Ecuador	16	0,23	213	3,37	-3,14
Centroamérica	12	0,18	79	1,25	-1,07
Rusia	5	0,07	5(3)	0,08	-0,01
Brasil	2	0,03	250	3,96	-3,93
Uruguay	—	—	60	0,95	-0,95
Portugal-España	—	—	50(4)	0,79	-0,79
China-India	—	—	35	0,55	-0,55
	6.841	100,00	6.318	100,00	

Fuente: Registros diarios del puerto de Valparaíso, entre 1828 y 1837.

(1): Al Reino Unido se le han sumado los 30 registros de Australia.

(2): En este grupo se incluye Hawai.

(3): El destino son las posesiones rusas de Alaska.

(4): A Portugal y España se le han sumado los destinos de sus colonias respectivas, como Filipinas, Cuba, Puerto Rico, Canarias, Azores, Cabo Verde y Madera.

La diferencia entre el número de registros, de los que se conoce la nacionalidad y los lugares de origen y destino, ha impedido trabajar con los datos reales. Para la comparación y confección de saldos se ha debido trabajar, en consecuencia, con porcentajes. El único país latinoamericano que presenta un tráfico superior al movimiento generado por sus propios puertos es Colombia. De las potencias comerciales de la época, el Reino Unido posee la mayor importancia; la diferencia a su favor se descompone de los saldos negativos de los siguientes países: 1/2 de Brasil (yerba mate y maderas), 1/2 del grupo China e India, 1/2 de Chile (minería del cobre y plata), 1/3 del Perú y de Bolivia (minería), 1/3 de Polinesia (conchas y perlas). Además, toda la diferencia negativa de Argentina (pesquería en las islas Malvinas y en la Patagonia, más el comercio local), la totalidad del movimiento deficitario

del Uruguay, más 1/3 del saldo del comercio de Méjico y del Ecuador.

Estados Unidos comparte con el Reino Unido, en iguales proporciones, el comercio procedente de Méjico, Polinesia, China, Perú, Bolivia, Ecuador, más el saldo deficitario de Centroamérica y el 5% del movimiento total de Chile. Además, habría que agregarle un porcentaje importante de los barcos balleneros que no han sido considerados en la tabla N° 3. Un aspecto interesante es que, en estas costas, casi todos los barcos que portan bandera de los reinos itálicos traen mercaderías de la península ibérica.

Los veinte puertos extranjeros que presentan el mayor movimiento con Valparaíso representan, ellos solos, el 85% del tráfico internacional del puerto, y su orden de importancia queda expresado en la tabla N° 6.

Tabla N° 6

Porcentaje de importancia de los veinte puertos extranjeros de mayor tráfico con Valparaíso, entre 1828 y 1837

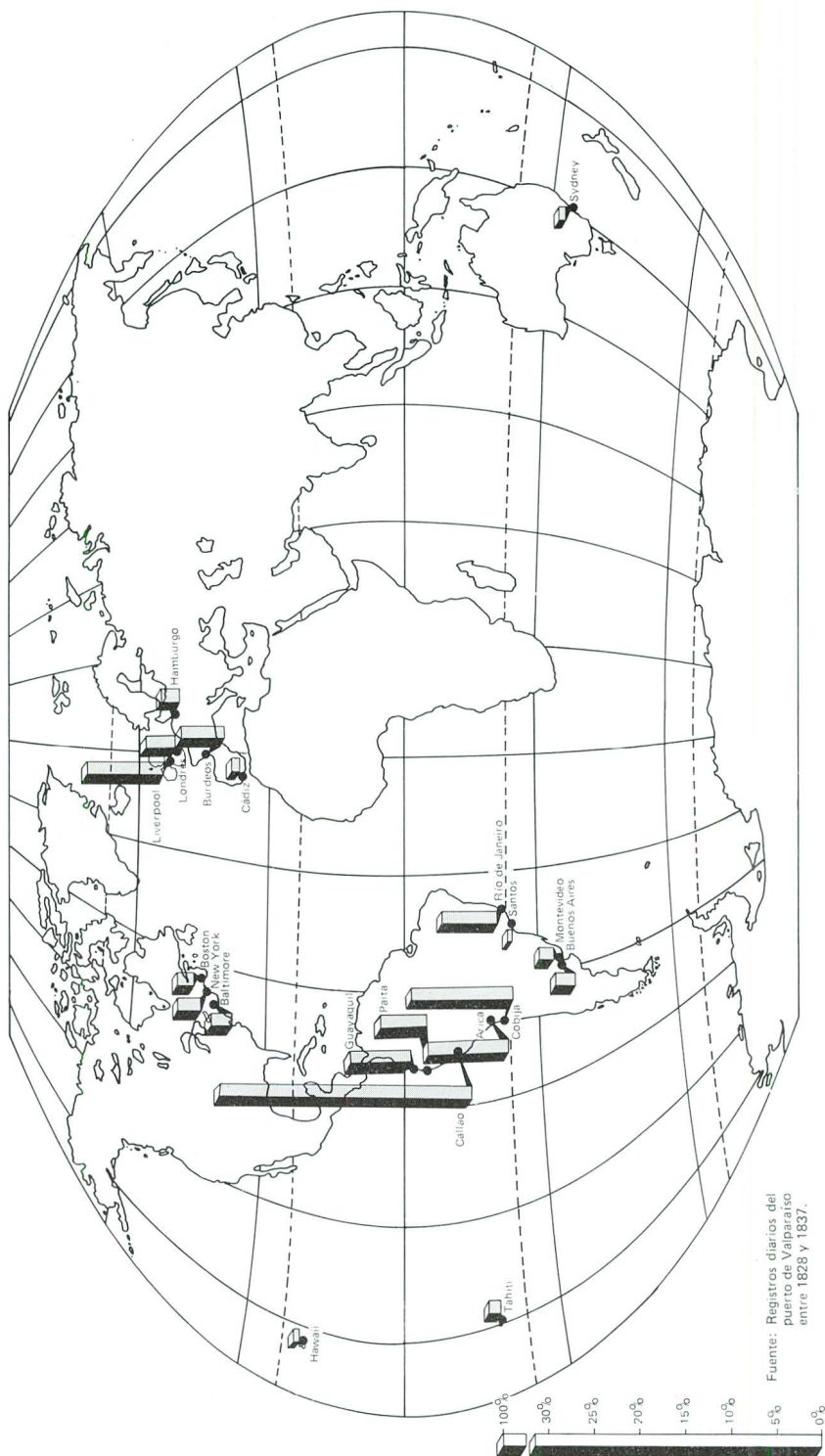
Puerto	% Puerto		%
El Callao	27,81	Baltimore	2,36
Cobija	11,17	Buenos Aires	2,15
Arica	8,99	Hamburgo	2,00
Liverpool	8,56	Boston	1,93
Guayaquil	6,69	Montevideo	1,78
Río de Janeiro	6,26	Tahiti	1,23
Paita	5,03	Cádiz	0,98
Burdeos	4,79	Sydney	0,92
Londres	3,38	Hawai	0,77
Nueva York	2,52	Santos	0,68

Fuente: Registros diarios del puerto de Valparaíso, entre 1828 y 1837.

El comercio procedente de los tres puertos peruanos representa el 42% de los 20 mayores puertos internacionales, pero si se considera la totalidad de orígenes y destinos extranjeros, el Perú representa el 32%. La concentración de los flujos en pocos puertos por país hace realzar la importancia comercial y deforma los resul-

tados totales. Por ejemplo, el tráfico con Méjico es superior en más del doble al que existe con Argentina y es también superior al grupo de Alemania y de los Países Bajos, pero debido a la gran cantidad de puertos aztecas que intervienen en este intercambio (13 en total), ninguno de ellos alcanza a aparecer por su nombre en la tabla anterior.

Figura N° 2
% DE IMPORTANCIA DE LOS 20 PUERTOS EXTRANJEROS DE MAYOR TRAFICO
CON VALPARAISO ENTRE 1828 Y 1837



Si se ordena estos mismos veinte puertos según el hemisferio se concluye que 9 de ellos se hallan al norte del Ecuador y 11 al sur; algo parecido ocurre si se lo ordena según océano: 12 están en el Atlántico y 8 en el Pacífico (ver figura N° 2).

Lo anterior reafirma la importancia adquirida por Valparaíso como eje de

conexiones en el comercio hemisférico e interoceánico.

Si se incluye los puertos chilenos en la comparación de los orígenes y destinos, los diez puertos de mayor movimiento en la década quedan ocupando el siguiente orden correlativo de importancia:

Tabla N° 7

Puertos de mayor movimiento con respecto a Valparaíso, entre 1828 y 1837

Orden	Puerto	%
1.	El Callao*	21,6
2.	Talcahuano	17,4
3.	Coquimbo	15,3
4.	Cobija*	8,7
5.	Arica*	7,0
6.	Liverpool*	6,6
7.	Copiapó	6,6
8.	Huasco	6,4
9.	Chiloé	5,2
10.	Guayaquil*	5,2

Fuente: Registros diarios del puerto de Valparaíso, entre 1828 y 1837.

Los cinco puertos extranjeros* citados suman el 49,1% del movimiento entre los 10 mayores y constituyen, a la vez, el 33% del total de los orígenes y destinos de los barcos registrados en Valparaíso durante la década en estudio.

Esta posición relativa de los puertos sufrió cambios importantes durante la

década, a causa del descubrimiento de minerales en el norte de Chile, en Bolivia y en el Perú. Ellos influyeron en el tráfico comercial que se fue especializando en productos y en áreas geográficas. La desviación y concentración en el Pacífico se aprecia por la pérdida de importancia de los puertos americanos del Atlántico, en relación al comercio del puerto de Valparaíso.

Tabla N° 8

Movimiento de los diez puertos de mayor tráfico con respecto a Valparaíso, entre 1828 y 1837

AÑO 1828		AÑO 1832		AÑO 1837	
Puerto	%	Puerto	%	Puerto	%
El Callao	26,1	Coquimbo	19,7	El Callao	15,7
Talcahuano	18,0	El Callao	18,4	Talcahuano	13,8

Coquimbo	13,7	Talcahuano	16,7	Coquimbo	13,5
Arica	10,8	Cobija	11,4	Copiapó	12,0
Guayaquil	6,7	Huasco	7,6	Arica	9,7
Chiloé	5,9	Copiapó	6,6	Huasco	8,6
Río de Janeiro	5,1	Liverpool	6,1	Guayaquil	8,4
Liverpool	4,8	Arica	5,5	Liverpool	6,7
Montevideo	4,6	Guayaquil	4,0	Cobija	5,8
Cobija	4,3	Islay	4,0	Río de Janeiro	5,8

Fuente: Registros diarios del puerto de Valparaíso, entre 1828 y 1837.

Si bien en 1837 reaparece Río de Janeiro en el concierto de los diez puertos de mayor movimiento, por el hecho de ser dicho año un año de conflicto en el Pacífico (guerra de Chile con la Confederación Peruano-boliviana), no debe considerarse éste un momento representativo del período si se lo compara con el comportamiento general de la década (ver tabla N° 7).

Si se analiza, por otra parte, la orientación del tráfico según el origen o el destino a los puertos, se observa tendencias diferentes entre los puertos europeos o norteamericanos y los sudamericanos o chilenos.

Por ejemplo, el 40,3% de los movimientos desde Europa provienen de Liverpool, pero sólo el 18,3% de los barcos vuelven a dicho puerto. Londres está en el mismo caso: presenta el 15,9% de las llegadas de barcos europeos a Valparaíso y sólo el 7,2% de retornos. En el caso de Río de Janeiro la diferencia es aún mayor, pues acusa el 33,3% de las procedencias americanas atlánticas pero sólo el 13,4% de los retornos a esa costa.

Del Callao, en cambio, viene el 22,2% de los barcos procedentes del Pacífico, mientras sólo el 18,5% vuelve a ese puerto. Guayaquil y Paita constituyen casos semejantes al Callao. Con los puertos chilenos ocurre algo diferente. Hay una complementariedad comercial sur-norte que se expresa por las mayores procedencias desde el sur y los mayores destinos hacia el norte. Viene desde Talcahuano el 28,5% de los barcos y va el 14,9%; de Chiloé procede el 8,6% y va el

4,5%; de Valdivia llega el 6,4% y regresa el 3,3%; de Juan Fernández viene el 3,2% y allí vuelve el 1,7%. Con el norte ocurre el proceso exactamente inverso; hacia Coquimbo parte el 25,2% y vuelve el 13,1%; a Copiapó sale el 10,8% y retorna el 5,6%; lo mismo ocurre con Huasco, que acusa el 10,4% de los destinos y el 5,4% de las procedencias chilenas. Estas diferencias de origen y destino muestran la importancia de Valparaíso en el comercio triangular iniciado por las grandes potencias, y el valor de su ubicación geográfica como eje de conexión en la complementariedad de la producción chilena (ver figura N° 3).

El tráfico de los productos

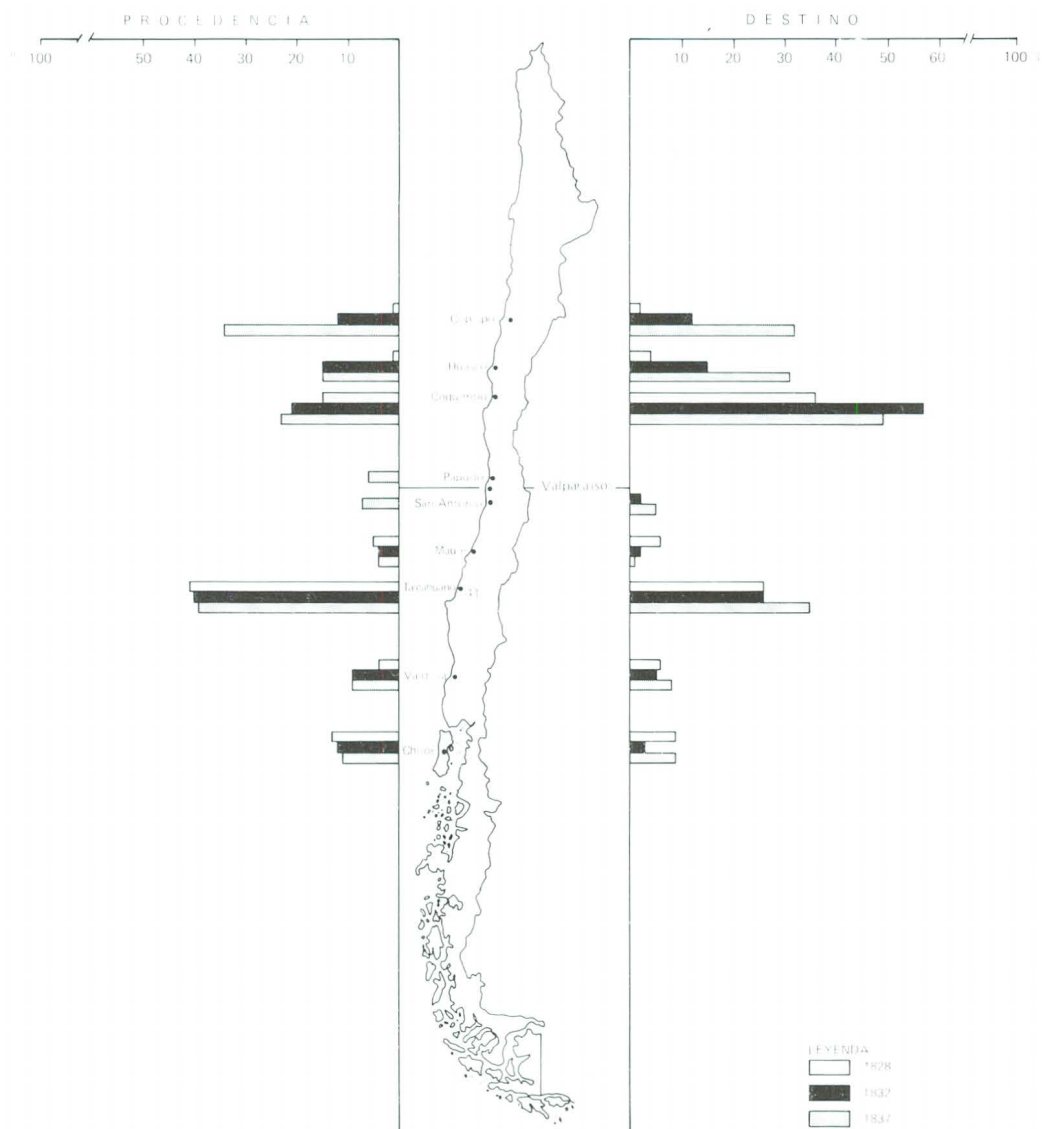
Este aspecto ha sido el más difícil de estudiar, ya que de los 6.949 registros de movimiento apenas el 25% de ellos manifiesta algún detalle de la carga transportada. Son numerosos los barcos que declaran traer mercaderías surtidas o productos del país. Entre los barcos de caza y pesca, sólo muy pocos muestran manifiestos. Finalmente, un 4,4% de los buques que ingresan al puerto traen sólo lastre.

Con todo, se conoce 1.490 manifiestos de carga para el período de 1828-1837.

El 32% de los barcos cuyos manifiestos se conoce lleva productos agropecuarios y madera; el 25,4% carga minerales; el 19,3% trae productos tropicales; el 17,5% lleva pasajeros y el 4,2% transporta productos del mar. Sólo aparecen 24 barcos registrados con carga de libros, cristales, jabón, vestuarios y textiles, lo que representa únicamente el 1,6% del movimiento de mercaderías.

Figura N° 3

**ORIGEN Y DESTINO CHILENOS DEL MOVIMIENTO DE BARCOS EN EL
PUERTO DE VALPARAISO. 1828-1837**



El detalle de cada uno de estos rubros es el siguiente:

Tabla N° 9

Minerales	%	Productos silvoagropecuarios	%
Plata	35,8	Madera, cajones, leña	44,6
Salitre	19,5	Charqui, cueros, sebo, grasa, aceites	26,8
Cobre	15,3	Aguardiente-vinos	12,8
Sal	8,4	Trigo-harina	11,7
Oro	2,6	Lana	2,3
Carbón de piedra, azufre, estaño y plomo	2,6	Otros	1,8
Minerales sin especificar	15,8		
Total	100,0	Total	100,0
Productos del mar	%	Productos tropicales	%
Aceite de ballena y de lobos	37,1	Palo tinte, de Nicaragua, de Brasil,	
Concha de perla	25,8	de Campeche, añil y cascarillas	33,1
Cueros de lobos	22,6	Azúcar y chancaca	32,8
Esperma	12,9	Té, café, cacao y yerba	13,2
Carey	1,6	Algodón	10,1
		Tabaco, rapé y cigarrillos	4,2
Total	100,0	Arroz	3,8
		Frutas tropicales	2,8
		Total	100,0

Fuente: Registros diarios del puerto de Valparaíso, entre 1828 y 1837.

Analizando los productos señalados anteriormente se aprecia el impacto que tuvo en el tráfico naviero el descubrimiento de mineral de plata de Chañarcillo. En 1833 llegan a Valparaíso con carga de plata 26 veleros, mientras que en 1835 sube ya a 47. Con el salitre pasa algo parecido: en 1832 no se registra ese producto en los manifiestos, pero en 1833 hay ya 12 barcos con ese mineral, número que sube a 22 en 1835; el año 1837 el salitre supera a la plata.

Fuera de la plata, con la cual se trafica durante todo el período de este estudio, los minerales transportados con mayor frecuencia en estos años son la sal y el cobre.

En cuanto a los productos silvoagropecuarios, es la madera en bruto la que

supera largamente a cualquier otro rubro. Este tráfico se debe en gran medida al desarrollo urbano de Valparaíso, a la industria de casas prefabricadas para el área minera y a la demanda de cajones para la industria alimenticia de tallarines, galletas y frutas secas del puerto, generada por el comercio internacional. Llama la atención el bajo porcentaje de harina y trigo que llega o sale de Valparaíso; incluso hay años en que no se registra ningún barco con esa carga. Quizás pueda esto explicarse por la existencia de un comercio directo entre Maule, que es una zona triguera importante, y el área minera del norte, ya que a partir de 1833 se invierte el fenómeno mencionado, respecto a origen y destino de los barcos de la zona de Maule, que era siempre favorable al lugar de procedencia, e incluso esta localidad desaparece del registro del puerto.

En 1837 hay sólo un barco que zarpa hacia Maule.

En cuanto a los vinos y aguardientes, conviene destacar que en su gran mayoría son importados y proceden de los puertos franceses y de Cádiz.

El número de barcos dedicados a la caza de la ballena es todavía significativo, aunque su área de acción es más bien la zona de Talcahuano y Chiloé. En el período de invierno, sin embargo, se desplazan hacia el norte siguiendo la ruta migratoria de los cetáceos.

Lo que sí es interesante es la aparición de barcos dedicados al comercio de las conchas de perlas, a partir de 1833. Este tráfico coincide con el aumento del movimiento de los puertos del Pacífico sur central y occidental (Polinesia, Nueva Zelanda y Australia), que supera a partir de 1835 al Pacífico occidental norte (Hawái, Filipinas y China). En 1837 hay 7 barcos de Polinesia, 9 de Australia y 4 de Nueva Zelanda. Incluso en la dirección del tráfico se nota que no es unidireccional como en los años anteriores a 1833, en que sólo vienen de esos lugares. A partir de 1834 van y vienen veleros, aunque el saldo es favorable a los arribos. Esta tendencia estaría indicando que se había generado una nueva área de intercambio comercial.

El caso de los productos tropicales es diferente. El alto porcentaje de barcos con carga de azúcar y chancaca corresponde al comercio con el Perú establecido desde el período colonial. La yerba mate y el cacao casi son equivalentes, con 18 y 16 barcos respectivamente. Pero comparando la frecuencia en el tiempo y los puertos extranjeros de mayor movimiento, se puede deducir que la yerba mate es un producto que se consume en Chile con un promedio de 3 barcos anuales procedentes del puerto brasileiro de Paranaguá. En cambio, el tráfico del cacao es errático y más bien parece un producto de reexportación que de consumo interno. Hay años en que no se

registra como carga, mientras en otros aparece con 1 ó 2 barcos, y en 1836 llegan 7 barcos con esa carga.

La llegada de los productos para teñir: palo de Brasil, de Campeche, de Nicaragua, añil, etc., que dan distintos colores y tonos, además del movimiento generado por el algodón, sugieren ya el desarrollo de la industria textil chilena. Pero la gran diferencia en el número de barcos destinados al tráfico de las tinturas, 86 contra 29 del algodón, más el importante movimiento de esa carga procedente de los puertos centroamericanos del Pacífico y del Ecuador, indicarían que se trata de productos en tránsito hacia Europa más bien que de importaciones chilenas. Sólo en los casos de las tinturas de Brasil y de Campeche (actual Belice) corresponderían a demandas del mercado local.

En cuanto al número de barcos con pasajeros, éste aumenta sustantivamente a partir de 1832. Entre 1828 y 1831 el promedio anual de barcos con pasajeros era de 4. En 1832 hay 14 barcos, en 1833 llegan a 33, en 1835 suben a 85, para bajar nuevamente a 24 en 1837. Esta drástica disminución pareciera ser consecuencia directa de la guerra de Chile contra la Confederación Peruano-boliviana, la que afectó al comercio chileno con ambos países. El arribo de pasajeros señala la inmigración espontánea que se produce como fruto del movimiento comercial.

El comercio internacional de Valparaíso con los puertos del Pacífico sur

El análisis del comercio internacional en el área comprendida entre la línea ecuatorial y la Antártica, y entre las costas de América y Australia, o cuadrante del Pacífico sur, se ha hecho sobre la base de los principales puertos no chilenos con los cuales Valparaíso tenía relaciones, y que son: Cobija, (operado por Bolivia), Arica y El Callao, puertos peruanos, Guayaquil en Ecuador, Tahiti en las islas de la Sociedad y Sydney en Australia.

El comercio con estos seis puertos representa el 25,36% del movimiento total de Valparaíso y el 56,81% del tráfico internacional de los 20 puertos mayores. La jerarquía de los puertos señalados es la siguiente: el primer lugar lo ocupa El Callao, con el 51%; en segundo lugar está Arica, con el 17%; luego Cobija, con el 16%. Con el 12% lo sigue Guayaquil, con el 3% aparece Tahiti y en sexto lugar queda Sydney, con el 1% del movimiento. El único puerto que se diferencia significativamente del resto, según resultado del Test de Duncan (comparación de $\bar{x}$), es El Callao.

La realidad de quienes hacen el tráfico en este cuadrante del Pacífico sur muestra a las claras el dominio de las grandes potencias de la época. Esta evidencia, también, el interés de otros Estados europeos de menor envergadura por participar en este auge comercial, como asimismo refleja la preocupación de los nacientes países de América hispana por incorporarse al movimiento generado en sus costas.

El tráfico de los barcos europeos en estos seis puertos llega al 51% del total, seguido por el de los países americanos del Atlántico (Estados Unidos principalmente), con el 26,3%. En cambio, los países americanos del Pacífico sólo representan el 22,3% y los reinos polinésicos apenas alcanzan al 0,4%.

La dispersión de los países participantes es alta (25), a pesar de haber agrupado a todos los barcos con banderas de reinos o principados que constituirán en el futuro un solo país (casos de Italia y de Alemania) o de países que a la época eran un solo reino (Holanda y Bélgica), e incluso se ha considerado como un solo grupo a los reinos polinésicos (Tahiti, islas Gambier, etc.). Pero los países que explican el tráfico son muy pocos. Con cuatro países principales se entiende el movimiento de los seis puertos considerados, siendo aquéllos, en orden decreciente: Inglaterra, Estados Unidos, Chile y Francia. Para poder validar estadísticamente esta afirmación se ha aplicado el Índice de Combinación de Weaver (cuadrado mínimo) a cada puerto seleccionado.

Tabla N° 10

Jerarquías de los principales países que hacen el tráfico comercial entre Valparaíso y los puertos de Cobija, Arica, El Callao, Guayaquil, Tahiti y Sydney, entre 1828 y 1837 (Según el Índice de Combinación de Weaver)

Puerto	Cobija	Arica	Callao	Guayaquil	Tahiti	Sydney	$\bar{x}$ jerárquica por país
Cuadrado mínimo	(344)	(891)	(554)	(422)	(617)	(798)	
N° de países participantes	11	13	17	14	7	6	
Inglaterra	3	2	2	1	3	1	1,8
Estados Unidos	4	3	1	3	1	—	2,4
Chile	2	—	4	2	2	—	2,5
Francia	1	2	3	5	—	—	2,8
Perú	—	—	—	4	—	—	4
Tahiti	—	—	—	—	4	—	4

El dominio de Inglaterra es evidente, porque está presente en los seis puertos considerados y en tres de ellos se halla en primer lugar. Australia explica estadísticamente, por sí sola, el tráfico establecido entre Valparaíso y Sydney, si bien Chile se encuentra en segundo lugar con respecto a Sydney, con un 11,1%, siguiéndole Estados Unidos con un 5,5%. Estados Unidos, por su parte, ocupa el primer lugar en El Callao, que es el puerto de mayor importancia en el Pacífico, después de Valparaíso, e incluso también lo es con respecto a él (ver tablas 6 y 7), lo que indicaría una influencia importante sobre el primer puerto peruano; también ocupa un primer lugar en Tahiti, y si bien a la época comparte con Francia la representación diplomática, según lo afirma Moerenhout, lo que sugeriría una relación comercial equivalente, esta isla se encuentra en la ruta habitual de los barcos a vela que comercian con Cantón. Este tráfico explica el predominio de Estados Unidos en Tahiti, porque tiene el 84,2% del movimiento de Valparaíso con China. Algo semejante ocurre con el tráfico procedente de Hawai, isla que no ha sido considerada en este análisis.

Chile no ocupa en ninguna parte el primer lugar, pero tiene una media equivalente a la de Estados Unidos (2,5 a 2,4) y muestra una presencia importante en cuatro áreas políticas y económicas distintas, como son el puerto de Cobija en Bolivia, El Callao en Perú, Guayaquil en Ecuador y Tahiti en Polinesia. Como se ha señalado anteriormente, también ocupa el segundo lugar en el tráfico con Australia, superando a Estados Unidos en esa zona. En este sentido se podría afirmar que en esta época Chile estuvo presente en los puertos principales del cuadrante sur del Pacífico (exceptuando Arica, en el que ocupa el cuarto lugar), lo que señala una clara voluntad de participar en el intercambio comercial de este inmenso océano cuando aún no se había consolidado el dominio político de Inglaterra y Francia en la Oceanía (en esa época las islas de la Polinesia y Nueva Zelanda eran reinos independientes). El hecho de superar al Perú en el tráfico de su puerto principal, El Callao, será, entre otras, la causa del con-

flicto que se inicia a fines de esta época (guerra contra la Confederación Peruano-boliviana), como se ha señalado anteriormente.

Francia, por su parte, domina en el tercer puerto de este conjunto, Cobija, pero su fuerza en el tráfico disminuye de sur a norte hasta ocupar el quinto lugar en Guayaquil, puerto en el cual es superado por Chile y Perú, además de Inglaterra y Estados Unidos. Lo más notable es que Francia no tiene relevancia en el tráfico realizado entre Valparaíso y Tahiti, isla que llegará a formar parte de su territorio a fines del siglo.

Perú sólo aparece en el cuarto lugar en el movimiento de Guayaquil y no tiene peso relativo en ninguno de sus puertos (Arica y El Callao), lo que muestra la escasa importancia de los países de Hispanoamérica (exceptuando a Chile) en el tráfico del cuadrante sur. En este sentido, los casos de Bolivia y del Ecuador son semejantes al del Perú. El movimiento naviero de los reinos italianos o alemanes es superior al de Bolivia en Cobija, y Ecuador tiene menos tráfico que el Perú, Colombia o Méjico en su propio puerto de Guayaquil. El movimiento de los barcos con bandera polinésica es interesante, porque en algunos casos hacen un circuito por Australia, Nueva Zelanda y El Callao, para terminar en Valparaíso. La vuelta no es directa, sino con recaladas en El Callao o en los puertos intermedios.

La atracción que ejerce Valparaíso se aprecia en la diferencia que hay entre las procedencias y los destinos, los que en el caso de las llegadas desde Tahiti son siempre favorables. Esta confluencia hacia Valparaíso en esos años refleja la importancia que alcanzó el puerto en el flujo comercial del Pacífico sur. Esta orientación del tráfico desde Polinesia conectó a esta área geográfica con la costa sudamericana; sin embargo, a fines del siglo, tales lazos se irían desligando al cambiar el foco de movimiento hacia Panamá. Otro detalle interesante es la escasa o nula importancia que presentan los países latinoamericanos del Atlántico

en el comercio verificado entre los diferentes puertos del Pacífico. En diez años, Argentina muestra 39 barcos registrados en Valparaíso, 8 de los cuales con destino o arribo desde El Callao y dos hacia Cobiya, no figurando en el resto de los puertos. Brasil tiene sólo un barco procedente de Tahiti, de los únicos dos que registra para todo el período. Uruguay no aparece representado con barcos propios. Esto refleja un divorcio oceánico entre los países sudamericanos nacientes, que intentarán más bien competir con las grandes potencias en el comercio litoral de sus costas antes que adentrarse en el tráfico interoceánico. Tan sólo Chile haría una excepción a esta regla.

La preponderancia de Chile en el movimiento de este cuadrante será motivo de roces con sus países vecinos, concitará el interés de los Estados europeos por establecer lazos comerciales con este país que domina una de las entradas a este océano (estrecho de Magallanes) y le permitirá participar en forma importante en las aventuras de la "fiebre del oro" (Golden Rush) hacia California y Australia, en los años siguientes.

Conclusiones

En la década comprendida entre 1828 y 1837 se consolida el valor comercial del puerto de Valparaíso por su excelente ubicación geográfica en la ruta de las comunicaciones del océano Pacífico y por su equidistancia con las zonas complementarias de actividad de Chile.

Las enormes distancias en el Pacífico hacen que, a pesar del descubrimiento

de la ruta de navegación circular sur, el comercio se especialice y se sectorice por áreas geográficas, disminuyendo el radio de influencia del puerto de Valparaíso. Este comercio del Pacífico sur será dominado por las grandes potencias de la época, como Inglaterra, Francia y Estados Unidos. Gracias a las medidas políticas que se aplican en la década de los años 30 para resguardar el cabotaje para los barcos chilenos, nuestra flota pudo crecer. Su influencia es pequeña en el contexto de toda el área del Pacífico, pero aparece como significativa en el cuadrante sur del mismo. El comercio triangular es una modalidad que nace con la apertura de mercados en el Asia y que se va a mantener activo hasta la incorporación de nuevas áreas al tráfico, como ocurrirá con la costa oeste de Norteamérica, pero la aparición de este nuevo sector comercial hará renacer la vieja ruta del galeón de Manila. Así, la presencia de estas nuevas zonas de atracción, junto con la apertura del canal de Suez y del ferrocarril de Panamá en la década de los años 50, desplazarán definitivamente el tráfico hacia el hemisferio norte y pondrán fin al comercio triangular, uno de cuyos ejes básicos era el puerto de Valparaíso.

Chile también especializará su comercio, circunscribiéndolo, y su contacto será sólo esporádico con las islas de la Polinesia y con Oceanía, a fines de este siglo. Pero este intercambio será realizado más bien por barcos ingleses que por nacionales. Cuando Inglaterra cambie la dirección del flujo y los desvíe por el océano Índico hacia el Mediterráneo, vía Suez, los vínculos chilenos con los puertos de Polinesia y Oceanía prácticamente desaparecerán y perderán significado.

