

La Confederación Perú-Boliviana y el desarrollo de los puertos del Pacífico

Elizabeth Cavero

Pontificia Universidad Católica del Perú

El puerto del Callao ha sido, históricamente, el puerto más importante del Pacífico Sur. Ello se debe principalmente a sus condiciones naturales: acceso fácil y sin fallas geográficas, una bahía tranquila y ubicación céntrica en el subcontinente. Pese a esto, durante el último siglo se mantuvo rezagado respecto a los puertos chilenos de Valparaíso y San Antonio –que conforman un polo– y no fue sino hasta el quinquenio 2000-2005 que comenzó a disputar el lugar principal en la costa oeste sudamericana.

Según cifras de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), en el año 2000, Callao, San Antonio y el puerto ecuatoriano de Guayaquil, movilizaron algo más de 400 mil TEU¹ cada uno. En el 2007, el Callao fue el primero en superar el millón de TEU, seguido de cerca por Buenaventura en Colombia, con más de 900 mil TEU. Sin embargo, el puerto colombiano perdió participación desde entonces², mientras que el Callao mantuvo un fuerte crecimiento.

En el 2010, el Callao movilizó más de un millón 300 mil TEU, Guayaquil superó el millón, San Antonio 870 mil y Valparaíso 878 mil. Este último, que en el año 2000 sólo movilizaba 250 mil TEU, es el puerto chileno de más acelerado crecimiento en la década. No obstante, es importante precisar que todos estos puertos han tenido mejoras administrativas e inversiones antes que el Callao.

El puerto peruano, también atacado durante la Guerra del Pacífico, no fue objeto de inversiones importantes sino entre 1920 y 1950. Luego, salvo un muelle secundario que se construyó en la década de 1970, no tuvo inversiones de la enver-

1 Medida que corresponde al contenedor de 20 pies.

2 En el 2010 movilizó algo más de 660 mil TEU.

gadura de las que se realizan hoy con la concesión del muelle sur a DP World³ y del muelle norte a APM Terminals⁴. De hecho, el Callao no tuvo grúas pórtico de muelle sino hasta mediados del 2009⁵.

Se aprecia entonces, por un lado, un atraso en el puerto peruano del cual ha comenzado a salir, y por otro, una competencia dura y natural entre los puertos del oeste sudamericano. Y justamente, por tratarse de una rivalidad natural, tiene antecedentes de más de dos siglos. En este trabajo, abordaremos el tema de la competencia histórica entre los puertos del Callao y Valparaíso desde fines de la colonia hasta la primera mitad del siglo XIX.

El punto más álgido de esta competencia se ubica en los años de la Confederación Perú-Boliviana (1836-1839), cuando el Protector de este breve estado tripartito, Andrés de Santa Cruz, dictó medidas para beneficiar al Callao en abierta oposición a los intereses de Valparaíso. El caudillo paceño –queda claro a partir de documentos y estudios– siempre comprendió el carácter estratégico de la actividad portuaria y trató de promoverla, no solo en el Callao, sino también en Arica, puerto desde el cual se tenía el mejor acceso al Alto Perú; y en Cobija, en gran desventaja geográfica pero que sin embargo, era el único puerto boliviano.

Convergencia y divergencia

Con estas palabras describe Cristina Mazzeo de Vivó la relación entre el Callao y Valparaíso⁶ y el cambio en las relaciones de subordinación entre ambos puertos que se produjo en el tránsito de la colonia a la república.

-
- 3 Empresa del emirato de Dubai que obtuvo la concesión por 30 años en julio del 2006 y cuya inversión según el contrato debe llegar a US\$617.108 millones. Ficha técnica disponible en: www.ositran.gob.pe
 - 4 Empresa de capitales holandeses que obtuvo la concesión por 30 años en mayo del 2011 y cuya inversión según el contrato debe llegar a US\$1.060,8 millones. Ficha técnica disponible en: www.ositran.gob.pe
 - 5 Las grúas de muelle permiten a las empresas navieras prescindir de los buques de antigua generación, que tienen la grúa incorporada. Así, en vez de recibir barcos con 1.500 contenedores a bordo, el Callao pasó a recibir barcos con capacidad de 4.000 contenedores a más. En el 2007, la Empresa Nacional de Puertos encargó a la empresa Shanghai Zhenhua Port Machinery la construcción de dos grúas de muelle por US\$24,5 millones. Estas comenzaron a funcionar en abril del 2009 y hoy están bajo la administración del concesionario del muelle norte, APM Terminals. El muelle sur, construido por DP World, tiene seis grúas pórtico de muelle.
 - 6 MAZZEO DE VIVÓ, Cristina. "El circuito comercial del Pacífico. Convergencia y divergencia entre dos ciudades portuarias: el Callao y Valparaíso entre la colonia y la república", en *Historias compartidas. Economía, sociedad y poder. Siglos XVI-XX*. Lima, PUCP, 2007.

Durante la colonia, el puerto chileno estuvo subordinado al peruano por razones económicas y políticas. Económicas, porque la riqueza agropecuaria de Chile condicionó al país como abastecedor de alimentos, siendo su principal destino el Virreinato del Perú⁷. Políticas, porque Lima era el recinto de los grandes comerciantes exportadores quienes actuaban como funcionarios del Estado español⁸. En virtud de esta subordinación, Chile enviaba trigo –desde Valparaíso, Coquimbo y Concepción– para su consumo en el Perú, y cobre para reembarcar desde el Callao a Cádiz. Así, Lima y el Callao, constituyeron un centro de acopio y redistribución mercantil para toda el área andina y la zona costera del Pacífico sur⁹.

Con la creación del Virreinato del Río de la Plata y la implementación del Reglamento de Libre Comercio de 1778, la producción chilena cambió parcialmente el rumbo hacia el Atlántico¹⁰. También pudo comerciar directamente con Cádiz, pero aun así continuó bajo cierta tutela de Lima¹¹. Esto, gracias a los mecanismos de control que los comerciantes peruanos podían ejercer como dueños de las embarcaciones. Según Mazzeo, “los comerciantes peruanos fueron los únicos compradores de la producción regional y los únicos abastecedores de productos agrícolas para la economía peruana. A la vez, los peruanos condicionaban el circuito de regreso al obligar a los chilenos a comprar productos de origen extranjero y europeo por el mismo valor de sus exportaciones”¹².

Entonces, si bien con las reformas borbónicas Lima debió renunciar a su dominio comercial sobre el Alto Perú, siguió siendo el punto de redistribución de mercancías más importante del virreinato peruano y continuó recibiendo los bienes importados desde otras partes del mundo gracias a las rutas controladas por la metrópoli. Por lo tanto, su elite comercial mantuvo la hegemonía¹³. Chile intentó en

7 RAMÓN, Armando. *Breve Historia de Chile*. Santiago de Chile, Biblos, 2001. Citado en: Mazzeo de Vivó, “El circuito comercial...” op. cit. p. 424.

8 MAZZEO DE VIVÓ, “El circuito comercial...” op. cit. p. 423.

9 FLORES GALINDO, Alberto. *Aristocracia y plebe*. Lima, Mosca Azul editores, 1984. Citado en: Mazzeo de Vivó, “El circuito comercial...” op. cit. p. 426.

10 SEMPAT ASSADOURIAN, Carlos y Silvia Palomeque, *Las relaciones mercantiles de Córdoba, 1800-1830*. Bs. As. Biblos 2003. Citado en: Mazzeo de Vivó, “El circuito comercial...” op. cit. pp. 428.

11 CAVIERES, Eduardo. *El comercio chileno en la economía-mundo nacional*. Valparaíso, Ed. Universitaria, 1996. Citado en: Mazzeo de Vivó, “El circuito comercial...” op. cit. pp. 428.

12 CARMAGNANI, Marcelo *Los mecanismos de la vida económica en una sociedad colonial*. Santiago de Chile, Ed. Sociedad y Cultura, 2001. Citado en: Mazzeo de Vivó, “El circuito comercial...” op. cit. p. 430.

13 CHOCANO, Magdalena “Mercados y actividad comercial”, en *Compendio de Historia Económica del Perú*. Lima, BCRP, 2010. Cap. III. p. 93.

más de una ocasión desprenderse de esta tutela y tener comercio directo con otros puertos intermedios del Mar del Sur, sin embargo no lograba las respectivas autorizaciones de la corona. Asimismo, el mercado chileno se veía saturado de bienes procedentes del Callao, lo cual perjudicaba a los comerciantes de Valparaíso. Estos elevaban sus quejas al Rey¹⁴.

Cambio de relaciones

La independencia de las naciones sudamericanas en los inicios del siglo XIX permitió a los puertos de Guayaquil y Valparaíso desprenderse del dominio limeño para entrar en una negociación directa con el resto de América y Europa. A las costas del Pacífico Sur llegaron barcos de Inglaterra, Estados Unidos, Francia, Holanda y Hamburgo, lo cual generó competencia entre los diferentes puertos. En pocos años Valparaíso pasó a ser el puerto más importante en detrimento del Callao¹⁵. Este cambio en las relaciones de poder se dio aun cuando Valparaíso no goza de condiciones naturales óptimas, pues su fuerte oleaje suele dificultar las operaciones de los barcos¹⁶.

El viajero inglés Samuel Haigh, quien conoció Chile durante los primeros años de su independencia, aporta la siguiente descripción: “La brisa del mar es continua durante una parte de la noche, hasta las diez de la mañana, más o menos, que es cuando un fuerte viento de tierra sopla desde las colinas, lo que obliga a los barcos a buscar seguridad y refugio mar afuera. La costa alrededor del puerto es alta y en muchos sitios casi perpendicular, con gran oleaje y resaca espumosa al pie (...) La ciudad está protegida por dos fuertes, pero ninguno de ellos de calibre o resistencia considerables, siendo el más digno de mención el de San Antonio. La bahía es amplia, pero no segura; abierta al norte, cuando sopla este viento con fuerza, causa grandes perjuicios y a veces el agua inunda en parte la ciudad”¹⁷.

En la década de 1820, Gran Bretaña vivía una época de expansión comercial y financiera que llevó a varias casas comerciales de Londres a establecer sucursales a lo largo de las ciudades y puertos de América Latina. Lo mismo hicieron algunas

14 CAVIERES, Eduardo *El comercio chileno en la economía-mundo nacional*. Valparaíso, Ed. Universitaria, 1996. Citado en: Mazzeo de Vivó, “El circuito comercial...” op. cit. p. 437.

15 MAZZEO DE VIVÓ, “El circuito comercial...” op. cit. pp. 422.

16 “Evaluación de los principales puertos de América del Sur. Análisis institucional, técnico y económico”. Universidad Politécnica de Valencia-IIRSA-CAF. Junio 2003. p. 164.

17 HAIGH, Samuel. *Viaje a Chile durante la época de la independencia*. Imprenta Universitaria Bandera 130, 1917. pp. 61, 63.

firmas de origen estadounidense y francés. Eduardo Cavieres detalla los nombres de varias de estas casas. Gibbs & Cía. y Alsop & Cía. fueron dos de las más importantes (de más de una decena citadas por el autor) establecidas tanto en Lima como en Valparaíso. “Estas firmas mantenían fuertes lazos comerciales y financieros con puertos peruanos y convirtieron la relación Valparaíso-El Callao en un verdadero eje mercantil”, señala Cavieres¹⁸. Otras casas mercantiles mencionadas por el enviado noruego Carl August Gosselman en su informe de 1837 son: Huth, Grüning & Cía., Naylor, Kendall & Cía., Templeman y Bergmann & Cía., Edward M’Call & Cía. (E.E.UU.), Dalidou, Larrabure & Cía., Lacharriere & Cía. (Francia) y J.B. Valdeavellano (España)¹⁹. Estaban en Perú y en otros importantes puertos del Pacífico sur.

Sin embargo, los registros de importaciones y exportaciones indican que estas casas prosperaron mucho más en Chile que en el Perú. Esto se explica, de una parte, por la estabilidad que comenzó a vivir Chile tras los cinco primeros años de su vida independiente, y porque las autoridades chilenas decidieron convertir a Valparaíso en el puerto de intercambio de Sudamérica ofreciendo al comercio exterior bajos aranceles e infraestructura de depósitos²⁰.

A cambio de una pequeña contribución, el puerto chileno permitía a los dueños de los barcos descargar sus mercancías en depósitos para que de ahí fueran reembarcadas a otros puntos del Pacífico, en lugar de tener que repartirlas puerto por puerto. Otros costos, como los de las pólizas de seguro, también eran más bajos en Chile²¹. Como ventaja geográfica, Valparaíso tenía la de ser el primer puerto al que llegaban los buques procedentes del Atlántico, luego de una larga travesía por el Cabo de Hornos.

Además, para 1824 se dictaron normas a favor de los extranjeros que quisieran desarrollar la agricultura o la industria, usando mano de obra y recursos locales. Esto, además de las facilidades para el comercio, motivó un veloz crecimiento en la población británica. Al respecto comentaba Samuel Haigh: “¡Qué diverso aspecto presentaba Valparaíso en 1817, comparado con el que ahora ostenta! Once años atrás, sólo residían dos ingleses en todo el puerto, mientras ahora hay cerca de dos mil”.

18 CAVIERES, Eduardo. *Comercio chileno y comerciantes ingleses. 1820-1880*. Santiago de Chile, Ed. Universitaria, 1999. pag. 128.

19 GOSSELMAN, Carl August. *La República Peruboliviana*. Comp. Alberto Tauro, pp. 61.

20 MAZZEO DE VIVÓ, “El circuito comercial...” op. cit. p. 438.

21 CAVIERES, *Comercio chileno...*, op. cit. pp. 81, 82.

Valparaíso –concluye Mazzeo– pasó a ser puerto franco y ello le aseguró un movimiento mercantil nunca antes visto²². Los chilenos, libres ya del dominio español y peruano, lograron una gran flota mercante al apoderarse de barcos españoles y nacionalizar otros barcos extranjeros²³. Así, mientras los comerciantes limeños veían el fin de sus valiosos vínculos con España, los comerciantes ingleses, adoptados ya como vecinos²⁴ de Valparaíso, comenzaban a dominar el tráfico en el Pacífico Sur.

Estadísticas de la Foreign Office británica citadas por Cavieres muestran, por ejemplo, que las exportaciones de cobre de Chile a Gran Bretaña pasaron de un valor de 60.000 libras en el quinquenio 1821-25, a más de 172.000 libras en 1836-40, y a más de un millón de libras para 1846-50. En cuanto a las exportaciones de Gran Bretaña a Chile, Cavieres muestra un índice: en 1820 eran equivalentes a 100 (con un valor de 126.388 libras), en 1835 equivalían a más de 1.000 y en 1839 a más de 2.000, manteniéndose un poco por debajo de este pico hasta 1848.

Pero además, Cavieres hace notar que Valparaíso se convirtió en un centro de acopio para el embarque de productos peruanos y bolivianos, pues entre las partidas más importantes de las exportaciones de estos años figuran lanas, cueros y guano, además de cobre y salitre. “Este hecho refleja tanto las características de la economía chilena como aquellas de Perú y Bolivia”, señala el autor: “(las) tres áreas actuaron virtualmente como una sola gran área económica para los intereses y el comercio de Gran Bretaña y de ello Valparaíso resultó altamente beneficiado (...)”. Algo similar ocurrió con las importaciones, principalmente de telas, que llegaban en barcos ingleses a Valparaíso²⁵. En 1834, Belford Hinton Wilson, cónsul británico en Perú, afirmaba que buena parte de esa mercadería era desembarcada en Chile y luego distribuida al Callao.

El Callao se rezaga

Pero, decíamos, no solo las facilidades para el comercio determinaron la prosperidad de los ingleses en Valparaíso, sino también la situación política. Para 1824, mientras en Chile se dictaban leyes para el desarrollo del capital extranjero, Perú

22 MAZZEO DE VIVÓ, “*El circuito comercial...*” op. cit. p. 449.

23 CARMAGNANI, Marcelo. *Los mecanismos...* Citado en: Mazzeo de Vivó, “*El circuito comercial...*” op. cit., p. 449.

24 CAVIERES enfatiza en la connotación específica de “vecino” para la época, es decir, alguien que se establece con distinción social. Cavieres, *Comercio chileno...*, op. cit. p. 125.

25 CAVIERES, *Comercio chileno...*, op. cit. pp. 76-79.

vivía la última etapa de la Guerra de Independencia. En la siguiente década, caudillos militares liberales y conservadores se disputaron el poder. “A mediados y fines de los años 1830 –explica Cavieres– la correspondencia entre comerciantes de Lima, Valparaíso, Manchester y Londres señalaba no solo la mala situación del mercado peruano, sino también la responsabilidad de predecir los niveles de oferta y demanda a corto plazo de ciertos productos”²⁶.

Uno de los más claros análisis acerca de la preponderancia de Valparaíso sobre el Callao fue escrito por el cónsul británico Wilson en su informe del 15 de enero de 1834. Para Wilson, no solo la corrupción en las aduanas y la imposibilidad de obtener justicia por canales formales eran una traba al comercio. Decía también que:

La política de libre comercio de Chile y el inadecuado sistema de comercio antiliberal del Perú, ambos han logrado asegurar a Valparaíso esta preferencia por la cual este obtiene tan grandes ventajas, y las cuales podrían, con mucha probabilidad ser disfrutadas por el Perú debido a la superior ventaja de su seguro puerto de el Callao (...) El Perú ha perdido para siempre este importante comercio, pero algunas ventajas comerciales pueden aún recuperarse, de estar el gobierno dispuesto a adoptar un sistema diametralmente opuesto a aquel que ha seguido hasta la fecha (...) La nación debe aún aprender [que] tanto la honestidad en todas las transacciones de la vida es la mejor política, cuanto que la libertad, cuando se aplica al comercio, es la garantía más segura para sus propios intereses²⁷.

Seis años más tarde, en 1840, el protector Andrés de Santa Cruz publicaba sus memorias sobre la Confederación Perú-Boliviana y ratificaba:

(...) había perdido el Callao la preeminencia que debe tener por su bella situación, por lo manso de su bahía y por otras ventajas que le llaman a ser el primer puerto del Pacífico; y Valparaíso, aprovechándose de los desórdenes del Perú y de los errores de su gobierno, había llegado a presentarse como el emporio del comercio, siendo así, que de los mismos puertos peruanos se iba a buscar allá efectos extranjeros, en vez de recibirlos directamente de Europa y de los Estados Unidos de América²⁸.

26 CAVIERES, *Comercio chileno...*, op. cit. p. 81.

27 BONILLA, Heraclio. *Comp. Informes de los cónsules británicos*, Vol. 1, p. 88.

28 *El General Santa-Cruz explica su conducta pública y los móviles de su política en la Presidencia de Bolivia y en el Protectorado de la Confederación Perú-Boliviana*. Quito, 1840. pp.126, 127.

Según Paul Gootenberg, no fue sino hasta 1836 con la llegada del mariscal Andrés de Santa Cruz al poder, que los británicos decidieron tener una participación más activa en la promoción de políticas liberales en el Perú. En los diez años anteriores, habían sido más bien los cónsules de Estados Unidos los que habían trabajado arduamente para lograr que el país adoptara una política de librecambismo. Diez años en los que –sostiene Gootenberg– los Estados Unidos no obtuvieron nada y vieron caer paulatinamente el comercio con Perú. Según el autor, quien mejor comprendió las causas de esta resistencia fue el cónsul estadounidense Samuel Larned, quien llegó al Perú a fines de 1829 luego de ocupar el mismo puesto en Chile. “El proteccionismo se originaba en la simple coincidencia de que las exportaciones norteamericanas consistían precisamente en los mismos bienes que el Perú manufacturaba o cultivaba tradicionalmente”²⁹.

El comercio con Chile

El mismo Gootenberg detalla, sin embargo, el funcionamiento de un circuito comercial algo más complejo en estos años: el del intercambio de azúcar de la costa peruana, por trigo de Chile. Trigo que a su vez llegaba a Lima para ser convertido en harina en los molinos que abastecían a las importantes panaderías limeñas³⁰. “Los nuevos patrones de comercio introducidos por eficientes marineros atlánticos prometían destruir el último cordón de seguridad en los mercados chilenos. Ese antiguo nexo comercial del trigo sureño con el azúcar del norte”, explica el autor³¹.

El Callao y Valparaíso, al tener similares condiciones geográficas –desiertos al norte y cordillera al oeste –se habían constituido en un eje comercial. Félix Denegri explica en su *Historia Marítima del Perú* que “las comunicaciones marítimas eran fáciles y permitían un importante intercambio de productos. La exportación de harinas y trigo al Perú constituía el 50% de la exportación chilena”. Sin embargo, explica el autor, que desde 1828 se habían producido hechos que causaban tirantez en las relaciones bilaterales. Más adelante analizaremos la política comercial abiertamente hostil de la Confederación Perú-Boliviana (1836-39) hacia Chile, la cual tuvo sus antecedentes ocho años antes en leyes que llegaron a prohibir la importación de harinas chilenas y poner fuertes aranceles sobre el trigo. Asimismo, en 1832 el Callao fue declarado puerto de depósito en desmedro de Valparaíso. “Chile a su

29 GOOTENBERG, Paul. *Tejidos y harinas, corazones y mentes*. Lima, IEP, 1989. p. 60

30 El Congreso de la República ha compilado varios decretos que se dictaron sobre la fabricación, venta y pago de impuestos del pan en los años de la Confederación Perú-Boliviana. Pueden consultarse en: <http://www.congreso.gob.pe/ntley/default.asp>

31 GOOTENBERG, *Tejidos y harinas...* op. cit. p. 22

vez elevó los derechos de internación del azúcar peruana —explica Denegri—, lo que hacía prohibitiva esta importación a Chile. Estas medidas, si bien afectaban a los productores de trigo en Chile y a los azucareros peruanos, se sentían con más dureza en Chile cuya producción ha sido tradicionalmente menos diversificada que la del Perú, razón por la cual el daño para la economía de aquel país era mucho más grave³².

El Tratado de Amistad, Comercio y Navegación de 1835

A inicios de 1834, el general Luis José Orbegoso es elegido presidente provisorio del Perú. Orbegoso tenía ideas liberales respecto al comercio, sin embargo fue presionado por los azucareros para lograr un acuerdo de mutuo y exclusivo beneficio con Chile. El responsable de este tratado fue el médico Santiago Távara quien el mismo año de 1834 viajó a Chile para la negociación respectiva. Existe casi un consenso entre los autores que han analizado tal acuerdo, en que sus cláusulas resultaban ampliamente ventajosas para Chile. Esto debido a que las mercancías chilenas solo pagarían la mitad de los derechos que se impusiera a bienes similares de otros países, asegurando así el mercado peruano como monopolio para la harina y el trigo del sur³³. Más adelante, el ministro de Hacienda Juan García del Río (quien anuló el tratado) observaba que solo Chile tenía marina mercante y el puerto de Valparaíso era el primero al que llegaban las importaciones europeas, por esta razón tras una aparente equidad, Chile ganaba mucho con el acuerdo³⁴. De otra parte, en este tratado Perú renunciaba a poner tarifas más altas a las mercaderías reembarcadas en puertos chilenos, obteniendo en reciprocidad solamente una tasa rebajada en 50% para el azúcar³⁵.

Mientras Távara negociaba este desventajoso acuerdo desde septiembre de 1834, en noviembre, Orbegoso se enfrentaba nuevamente a la amenaza de guerra civil. Sabiendo de la influencia que su adversario, el general Agustín Gamarra, tenía en el sur peruano, decide visitar la región. Durante su ausencia, el 20 de febrero de 1835, el joven general Felipe Santiago Salaverry se subleva en el Callao y se proclama Jefe Supremo de la República. Para entonces, en enero, ya se había producido la firma del nuevo tratado comercial en Santiago de Chile (20 de enero de 1835). Ante la incierta situación del Perú, el gobierno chileno se apresuró en enviar el

32 DENEGRI LUNA, Félix. *Historia Marítima del Perú. Tomo VI, vol. I*. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1976. pags. 468, 469.

33 DENEGRI LUNA, *Historia Marítima...* op. cit. p. 469.

34 BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú. Tomo II*. Pag. 128.

35 DENEGRI LUNA. *Historia Marítima...* op. cit. p. 469.

documento para su ratificación en Lima. Salaverry no tuvo reparos en hacerlo, el 6 de junio de 1835. Según Carl August Gosselman, un tratado similar con los Estados Unidos había estado en negociación, pero no llegó a ratificarse³⁶.

Mientras tanto, la nueva guerra civil en Perú ofrecía al presidente boliviano, Andrés de Santa Cruz, la posibilidad de intervenir y concretar un antiguo anhelo: la unión confederal con el Perú y, en última instancia, una salida perpetua al mar por Arica. Santa Cruz llevaba siete años como mandatario de Bolivia, tiempo durante el cual el país gozó de estabilidad y saneó sus cuentas. No obstante, pese a ser un eficiente administrador, Santa Cruz no podía combatir fácilmente la dependencia boliviana de los puertos peruanos. Arica era el puerto desde el cual se accedía naturalmente a La Paz, mientras que Cobija, el único puerto que Bolivia obtuvo al independizarse en 1825, apenas si podía considerarse bueno para llegar hasta Oruro. No era una salida adecuada y Santa Cruz siempre tuvo conciencia de esta amenaza, que exponía a Bolivia al dominio comercial peruano.

A principios de 1835, Santa Cruz –también un fino diplomático y hábil político– estaba listo para entrar al Perú al mando de unos cinco mil soldados. Desde el sur, zona de fuertes vínculos económicos con Bolivia en la que Santa Cruz tenía su base popular, le llegaron cartas pidiéndole que defendiera al Perú. El mismo Orbegoso le escribió el 10 de mayo de 1835. Orbegoso, por cierto, quería que Santa Cruz le facilitara tropas, pero Santa Cruz condicionó la ayuda a que se le cediese el mando supremo de las fuerzas armadas y que Perú iniciase un proceso de reforma política con miras a formar la ansiada confederación. La firma por el lado peruano se produjo el 15 de junio de 1835 y estuvo a cargo de Anselmo Quirós como representante del presidente Orbegoso.

Al día siguiente, sin esperar la ratificación del acuerdo la vanguardia de las tropas bolivianas que esperaban tras la frontera, cruzó el río Desaguadero. Salaverry, gracias al control de la Marina, mantenía su posición de dominio desde el litoral pero en diciembre deja esta posición estratégica para ir tierra adentro por Arequipa. El 30 de diciembre Orbegoso volvió a ocupar Lima y Salaverry quedó sin escapatoria. Fue apresado en Islay el 1 de febrero de 1836, sometido a una corte marcial y fusilado el 18 del mismo mes junto a otros ocho rebeldes³⁷.

Uno de los primeros actos de Orbegoso tras recuperar el poder, aun antes de que se decretaran las bases políticas de la nueva Confederación Perú-Bolivia-

36 GOSSELMAN. *La República Peruboliviana*. Op. cit. p. 68.

37 La cronología ha sido tomada del libro de TAYLOR PARKERSON, Phillip. *Andrés de Santa Cruz y la Confederación Perú-Boliviana, 1835-1839*. La Paz, Ed. Juventud, 1984. Cap. III, pp. 87-109.

na³⁸, fue la anulación del Tratado de Amistad, Comercio y navegación con Chile. El mismo día en que el tratado quedó sin efecto –16 de mayo de 1836– el gobierno confederal imponía fuertes derechos arancelarios al trigo y las harinas procedentes de Chile³⁹. Se esgrimieron dos tipos de razones para la anulación del tratado. La razón política era que, si bien el acuerdo había sido firmado por Távara aún como representante del propio Orbegoso, la ratificación era nula pues el de Salaverry era un gobierno usurpador.

Un oficio que el cónsul chileno en Lima, Ventura Lavalle, cursó a su gobierno el 19 de mayo, revela sin embargo que Orbegoso no conocía el polémico tratado y que actuaba, probablemente, por resentimiento personal:

Hace pocos días habiéndome acercado al general Orbegoso con el objeto de desvanecer las prevenciones que él pudiera tener contra el tratado, tuvo conmigo una conversación muy franca y amistosa. El estado en que entonces estaba su cabeza no le permitió ocultarme algunos planes que a nadie menos que a mí debía revelar. Me dijo que Santa Cruz y él tenían doce mil soldaditos y siete buques de guerra para hacerse respetar, pero que Chile debía abandonar todo temor de ser atacado por ellos (...) Todo cuanto me habló respiraba prevención contra Chile y una de sus principales la fundaba en que el tratado no se le hubiera remitido a él a Arequipa para su ratificación y se le hubiese mandado al faccioso Salaverry a Lima. Nada pudimos hablar sobre lo que deseaba porque él no había leído el tratado⁴⁰.

En Chile, la anulación del tratado fue interpretada como un gesto de hostilidad y a fines del mismo mes de mayo, mediante una circular publicada en “*El Araucano*”, el gobierno pidió a los comerciantes nacionales y extranjeros establecidos en el país, un empréstito de 400.000 pesos⁴¹ con el fin de preparar su fuerza militar. Para formarse una idea de lo que dicha suma representaba –explica Deneгри– debe tenerse en cuenta que el bergantín peruano *Jeneral Orbegoso* fue comprado en Valparaíso en enero de 1836 por 25.000 pesos⁴².

38 La Asamblea de Sicuani, para el Estado Sud Peruano se reunió el 17 de mayo, y la de Huaura, para el Estado Nor Peruano, el 6 de agosto de 1836.

39 DENEGRI LUNA, *Historia Marítima...* op. cit. p. 479.

40 Fragmento publicado por Ramón Sotomayor Valdés en *Historia de Chile, bajo el gobierno del Jeneral D. Joaquín Prieto*. Citado en: Jorge Basadre Grohmann, *La iniciación de la República, tomo II*. Fondo Editorial UNMSM, diciembre 2002. p. 42.

41 DENEGRI LUNA, *Historia Marítima...* op. cit. p. 477.

42 DENEGRI LUNA, *Historia Marítima...* op. cit. pp. 477-478.

A lo largo del año de 1836, la prensa chilena colaboró con el sentimiento anti-confederal, tratando de desbaratar los argumentos con que el gobierno confederal anuló el tratado de comercio. El editorial de *El Mercurio* de Valparaíso del 4 de Julio de 1836 negaba que tal acuerdo fuera más ventajoso para Chile y que Valparaíso se había desarrollado en forma espontánea al abrirse el cabo de Hornos como ruta marítima. “La ventaja chilena en la balanza comercial se presenta de forma natural, no es buscada por Chile”, señalaba⁴³.

Meses después, en su edición del 30 de diciembre de 1836, el editorial del “*El Araucano*” refutaba los argumentos legales peruanos:

(...) Todas las naciones que comunicaban con el Perú trataban igualmente con los dos partidos: Chile imitó su ejemplo y miró a ambos como igualmente amigos. Pero Chile, dice el secretario jeneral [peruano] fue el único que se bajó a fraternizar con el motín y la insurrección reconociendo al jeneral Salaverry como jefe lejítimo del Perú. Acusación falsa en todos sentidos. ¿No trataban los agentes diplomáticos de Inglaterra, Francia, Estados Unidos también con el jeneral Salaverry como si fuese el gobierno legal? (...) ⁴⁴.

Reacciones, observaciones y una famosa carta

En el Perú, quienes más protestaron por la anulación del tratado con Chile fueron los poderosos comerciantes agremiados en el Tribunal del Consulado de Lima. Reclamaban, en primer lugar, que la medida llevaría a la ruina a las haciendas de la costa norte, pues sus productos no eran consumidos sino en Chile. También expresaban que no era justo poner aranceles tan altos al “producto más necesario de la vida” (la harina), cuando productos suntuarios, de puro lujo o vicio, “que solo sirven para afeminar a las naciones” (artículos franceses y otros europeos), pagaban tarifas menores. Pero sobre todo exhibieron balances de comercio que, según ellos, demostraban la inconveniencia de no sellar un trato preferente con Chile. Según los comerciantes, Perú exportaba a Chile más de 750.000 pesos, mientras que Chile vendía al Perú algo más de 230.000 pesos. García del Río opuso una cuenta en la que la balanza positiva para el Perú se reducía la mitad⁴⁵.

García del Río fue el autor de un informe en el que se detallaron varias razones comerciales para no ratificar el acuerdo. Para el historiador Félix Denegri, la más

43 *El Mercurio de Valparaíso*, 4 de Julio de 1836 (FDL. 2286)

44 *El Araucano*, 30 de diciembre de 1836. *Archivo Félix Denegri Luna*, IRA.

45 DENEGRI LUNA, *Historia Marítima...* op. cit. pp. 480-481.

valedera, era la inconveniencia de que Valparaíso fuese el puerto de depósito de la costa occidental, ya que del tráfico total de la zona ascendente a 12 millones de pesos, 7 millones correspondían al Perú, “país que, consecuentemente, debía disfrutar de las ventajas derivadas del tráfico directo”⁴⁶.

En 1839 el propio Santiago Távара escribió una defensa del tratado que él mismo había negociado cuatro años antes. En el documento titulado “Paralelo entre el tratado denominado Salaverry y los de Santa Cruz”⁴⁷ Távара aducía que era inútil tratar de restar a Valparaíso el rol que había ganado por efecto de su naturaleza:

(...) Las ventajas que posee el puerto de Valparaíso y que nacen de su situación jeográfica , de su fertilidad y de instituciones económicas, no se las podrán arrebatar ni con reglamentos ni trabas sean cuales fueren, del mismo modo que Valparaíso no podrá arrebatar al Callao las que tenga por la naturaleza de las cosas (...).

Los argumentos de Távара eran equivocados e incluso viajeros que no llevaban mucho tiempo en el Perú opinaron que el Callao, bajo una política correcta, arrebataría a Valparaíso su preponderancia en el Pacífico sur. Uno de ellos fue el naturalista suizo Juan Jacobo von Tschudi, testigo de excepción para el interés de nuestro trabajo, pues había estado en Valparaíso en julio de 1838 cuando se preparaban las escuadras de guerra contra la Confederación Perú-Boliviana. Tschudi describe cómo se produjo el reclutamiento forzoso en Chile, y se subió a los barcos a hombres mal uniformados o hasta con ponchos. Tschudi llega al Callao el 17 de agosto de 1838 encontrando ya buques de guerra chilenos acoderados en la Isla San Lorenzo. Describía al Callao como una ciudad pequeña, fea y polvorienta, cuya bahía sin embargo ofrecía tranquilidad a los navegantes y buen clima, al punto en que los granos podían quedarse a la intemperie sobre el muelle por varios meses sin malograrse. El viajero, quien estuvo por el Perú entre 1838 y 1842, explicaba que:

(...) determinadas disposiciones de Santa Cruz habían resultado perjudiciales a Chile, en especial una que cobraba derechos de aduana muy reducidos a los barcos que llegaban directamente de Europa a descargar en puertos bolivianos o peruanos, siendo mucho mayores los derechos que tenían que pagar los barcos que primero dejaban carga en puertos chilenos. Esta ley, que resultó un gran estímulo para el comercio en el Perú, había sido muy perjudicial

46 DENEGRI LUNA, *Historia Marítima...* op. cit. p. 484.

47 Archivo Félix Denegri Luna, Instituto Riva-Agüero (PUCP), Lima.

para los puertos chilenos y, junto con otras razones de diversa índole, aunadas a las aseveraciones del fugitivo presidente Gamarra y sus partidarios, persuadió al gobierno chileno de declarar la guerra”⁴⁸.

Opinión similar tenía el viajero sueco Gosselman, quien llegó al Perú en 1837 con la misión de informar a su gobierno sobre las posibilidades comerciales en Sudamérica. Para este viajero, “la causa de la guerra entre Chile y el Perú es la denuncia por parte del Perú, el año pasado [1836], del tratado comercial entre ambos Estados, el cual daba a Chile una serie de ventajas”. De Santa Cruz, decía que había colocado a Bolivia en un estado de florecimiento y que en su intento de lograr lo mismo para el Perú reduciría el dominio de Chile. “La superioridad de Valparaíso como puerto de depósito para casi toda la costa occidental de Sudamérica necesariamente había de disminuir tan pronto gozasen de esta ventaja otros puertos y muy especialmente el del Callao, que es sin punto de comparación un puerto mejor que el de Valparaíso”⁴⁹. Gosselman informaba a su gobierno que, en ningún lugar del Pacífico sur como en las costas de la Confederación Perú-Boliviana hacía este mar tanto honor a su nombre y la navegación era la más fácil imaginable. A la vez, sostenía que la desordenada legislación comercial peruana y su mala administración aduanera eran explicación para el crecimiento del comercio exterior de Chile. “De ahí emana la casi incomprensible preponderancia de Valparaíso sobre el Callao en estos últimos años”⁵⁰.

Pero tal vez no haya mejor testimonio, para comprender la importancia de los puertos y el comercio en el Pacífico, que el del propio Ministro de Guerra de Chile, Diego Portales, en su carta al almirante Manuel Blanco Encalada del 10 de septiembre de 1836. Citamos algunos párrafos de este elocuente documento:

(...) Va usted, en realidad, a conseguir con el triunfo de sus armas, la segunda independencia de Chile (...)

(...) La posición de Chile frente a la Confederación Perú-Boliviana es insostenible. No puede ser tolerada ni por el pueblo ni por el Gobierno, porque ello equivaldría a su suicidio. No podemos mirar sin inquietud y la mayor alarma, la existencia de dos pueblos confederados y que, a la larga, por la comunidad de origen, lengua, hábitos, religión, ideas, costumbres, formarán, como es natural, un solo núcleo. Unidos estos dos estados, no más sea que momentáneamente, serán siempre más que Chile en todo orden de cuestiones y circunstancias (...)

48 VON TSCHUDI, Juan Jacobo. *Testimonio del Perú 1838-42*.

49 GOSSELMAN, Carl August. Citado en: Basadre, *Historia de... op. cit. p. 150*.

50 GOSSELMAN. *La República Peruboliviana*. op. cit. pp. 58 y 67.

(...) La Confederación debe desaparecer para siempre jamás del escenario de América. Por su extensión geográfica; por su mayor población blanca; por las riquezas conjuntas del Perú y Bolivia; apenas explotada ahora; por el dominio que la nueva organización trataría de ejercer en el Pacífico, arrebatándonoslo; por el mayor número también de gente ilustrada de raza blanca, muy vinculadas al influjo de España que se encuentran en Lima; por la mayor inteligencia de sus hombres públicos, si bien de menos carácter que los chilenos; por todas estas razones, la Confederación ahogaría a Chile antes de muy poco (...)

(...) Debemos dominar para siempre en el Pacífico: ésta debe ser su máxima ahora, y ojalá fuera la de Chile para siempre (...)⁵¹.

En esta carta, Denegri, Basadre y otros autores encuentran la clave para entender la actitud de Chile frente a la Confederación Perú-Boliviana. Portales no admitía que Valparaíso perdiera su preeminencia comercial y para ello era necesario dominar militarmente.

De hecho, Basadre cita a Diego Portales cuando, siendo gobernador de Valparaíso en 1832, propuso “irse sobre el Perú con un ejército”⁵². La afrenta del Perú a Chile por entonces había sido la de declarar al Callao como puerto de depósito para su propio beneficio. Gamarra, que ejercía su primer mandato, se había cuidado de resarcir en algo a Chile por esta legítima medida, permitiendo que un tercio de los derechos que debía pagar el trigo chileno pudiera cancelarse en billetes del fisco. Sin embargo, Chile respondió duplicando el gravamen sobre el azúcar peruano y Perú hizo lo propio con los aranceles al trigo chileno. La intervención de Bernardo O’Higgins frenó la tensión⁵³, no obstante fue esta disputa la causante de que Chile persiguiera después un acuerdo para perpetuar sus beneficios comerciales.

Este objetivo se cristalizó en junio de 1835, con la ratificación de Salaverry, pero solo por once meses, antes de que Orbegoso dejara sin efecto el famoso tratado.

51 DENEGRI LUNA, *Historia Marítima...* op. cit. pp. 466-468.

52 BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú. Tomo II.* p. 128.

53 ALDANA RIVERA, Susana. “La Confederación Peruano-Boliviana: los últimos sueños bolivarianos y los primeros de integración”. En: *Homenaje a Félix Denegri Luna*, PUCP, 2000. p. 132.

54 Anunciada el 16 de enero de 1836 en un decreto y efectuada cuatro meses después, el 16 de mayo mediante otro decreto.

Los reglamentos de comercio y otras medidas

La anulación del Tratado de Amistad, Comercio y Navegación con Chile⁵⁴ debe entenderse a la luz de una política más amplia a favor del desarrollo portuario y del libre comercio con las naciones más poderosas. Parte fundamental de esta política fueron los reglamentos de comercio del Estado Sud Peruano y del Estado Nor Peruano, a los que Santa Cruz dedica varias líneas en sus memorias. Reproducidos algunas:

Deseoso de vivificar el comercio y de sacar los puertos del Callao y demás de la Confederación de la nulidad a que estaban reducidos, promulgué los respectivos reglamentos, para cuya redacción fueron consultados los hombres de más experiencia y saber, tanto nacionales como extranjeros.

Cuidé especialmente de proteger la industria y las producciones del país y de no conceder privilegios ni favores comerciales a un pueblo con detrimento de otros. Rebajáronse considerablemente los derechos con la doble mira de beneficiar a los especuladores [vendedores] lo mismo que a los consumidores, y de quitar el aliciente al tráfico fraudulento (...).

(...) declaré a Cobija, a Arica y al Callao, y últimamente a Paita, puertos de depósito, concediéndoles franquicias y excepciones, calculadas para convertirlos (...en) emporios del comercio y de la cultura intelectual (...).

Los peruanos han conocido bien los buenos efectos de estas leyes y reglamentos, que no obstante la guerra, empezaron a vivificar el comercio y la agricultura (...)⁵⁵.

Los dos aspectos más relevantes de estos reglamentos, casi copia textual uno del otro, eran por un lado la disposición de penalizar con tarifas mayores a los barcos que antes de llegar a los puertos de la Confederación Perú-Boliviana tocaran otros puertos del Pacífico sur (es decir, chilenos); y por otro las normas que determinaban que el Callao o Arica se convertirían en puertos de depósito. Medidas complementarias que afectarían a Valparaíso arrebatándole su posición de puerto franco.

Textualmente, el artículo 24^o del *Reglamento de Comercio Nacional y Extranjero* del Estado Nor Peruano⁵⁶ decía:

55 *El General Santa-Cruz explica su conducta pública...* Quito, 1840. pp.130, 131

56 Imprenta de Eusebio Aranda, 1836. Colecc. Denegri Luna, IRA.

Los efectos y frutos que vengan de Europa, Asia, [Brasil, Buenos Aires⁵⁷], Norteamérica, y hayan tocado antes en cualquier puerto del Pacífico, que no sea de los pertenecientes a aquellos estados que han de componer la Confederación Perú-Boliviana, serán gravados con otro derecho, igual a aquel que les corresponde por el presente reglamento; y este segundo derecho o gravamen será pagado en documentos de toda especie del crédito nacional.

El artículo se reproducía textualmente en el Reglamento de Comercio para el Estado Sud Peruano. Los reglamentos, respectivamente, prohibían establecer depósitos en cualquier puerto mayor salvo Callao y Arica⁵⁸. Respecto a la parte que favorecía el desarrollo de la actividad almacenera, tomamos los artículos del Reglamento para el Estado Sud Peruano:

Art. 63° En el puerto de depósito se podrán introducir, en los almacenes de Aduana, toda especie comercial, por espacio de tres años contados desde la fecha del manifiesto por menor.

Art. 64° El derecho de almacenaje se cobrará del modo siguiente: cada bulto que conforme un tercio de carga terrestre y que entre en almacenes pagará un real mensual por el primer año y dos reales mensuales por los dos años restantes (...) El derecho de almacenaje no se cobrará sino cuando se saque el bulto o cuando se venza el término de los tres años predichos.

En el mismo año de 1836, Santa Cruz emitió algunas otras normas complementarias en beneficio de estos puertos principales. Un decreto dictado el 20 de abril, reglamentaba con mayor precisión el funcionamiento de los depósitos de Arica, los cuales se constituirían en aquellos que usaba la Aduana, hasta que estuvieran construidos los almacenes permanentes. Este decreto establecía el procedimiento para el ingreso y salida de las mercancías, poniendo reglas tanto a los dueños de la carga, como a los guardas de los almacenes y a los oficiales de Aduanas. Por ejemplo, a manera de garantía, solo por razones de salubridad, los funcionarios podrían abrir los bultos sin presencia de los propietarios⁵⁹.

57 Agregado en fe de erratas.

58 Más tarde, en 1838, hizo lo propio con Paita. *El Araucano* del 31 de Julio de 1838 da cuenta del decreto firmado por Orbegoso declarando a Paita como puerto de depósito para productos neutrales y fabricados en México, Centroamérica, Nueva Granada, Ecuador, Europa, Asia, África, Estados Unidos, Antillas, Brasil, Uruguay y Oceanía.

59 Compilación de Carlos Ortiz de Zevallos Paz-Soldán. *Archivo diplomático peruano. Confederación Perú-Boliviana (1835-1839)*. Tomo IX, vol. I. Ministerio de Relaciones Exteriores, 1972. pp. 440-443

También en 1836, el 20 de agosto, Santa Cruz emitió un decreto dando independencia política a los pueblos del Callao y Bellavista, constituyéndolos como la Provincia Litoral, con su propio gobernador como autoridad militar y marítima. Según las consideraciones del decreto, el objeto de esta medida fue “proteger del modo más activo y eficaz los intereses del comercio, colocándolos bajo la acción inmediata de una autoridad que pueda tomar con prontitud las medidas necesarias a su seguridad y comercio”, desatendidas por la prefectura de Lima debido al crecimiento de sus obligaciones⁶⁰. El 4 de diciembre de este mismo año, el gobierno dispuso que la Aduana de Lima se trasladase al Callao⁶¹.

El gobierno de Santa Cruz y Orbegoso dictó además un Reglamento Interior de Aduanas en el cual, según el protector, “se simplificaron todas las operaciones de aquellas oficinas de un modo igualmente ventajoso al comerciante que al Fisco; se aceleró el despacho que introdujo la sencillez en la contabilidad y se enfrentó el fraude (...)”⁶². Alberto Regal, en *Historia del Real Felipe*, señala que “se tienen datos de que en octubre 3 de 1836 Orbegoso dictó un reglamento de Aduanas”, fecha probable de la norma referida por Santa Cruz.

Obra también, entre las leyes compiladas por el Congreso de la República, el permiso concedido el 12 de septiembre de 1836 a Guillermo Wheelwright para realizar la actividad de cabotaje, tanto para el transporte de carga como de pasajeros, entre los puertos de la Confederación por un plazo de 10 años, desde el 1 de enero de 1837. Otro ejemplo de las políticas liberales que practicó Santa Cruz.

Al año siguiente, 1837⁶³, se hicieron algunas inversiones en la infraestructura del Callao. Santa Cruz detalla en su testimonio:

(...) se repararon los almacenes de la Aduana del Callao y se construyeron otros nuevos a proporción de lo que exigía el incremento del comercio, como también un camino de fierro [ferrocarril] del puerto a la Aduana y se hicieron otras varias reformas y mejoras, a pesar de las atenciones y de los gastos que causaba una guerra externa, y de la necesidad preferente en que me hallaba de defender a la Patria de la más injusta agresión”⁶⁴.

60 Decreto del 20 de agosto de 1836. En: <http://www.congreso.gob.pe/ntley/default.asp>

61 REGAL, Alberto. *Historia del Real Felipe del Callao: 1746-1900*. Imprenta del Colegio Militar Leoncio Prado, 1961. p. 103.

62 *El General Santa-Cruz explica su conducta pública...* Quito, 1840. p. 132.

63 REGAL, Alberto. *Historia del Real Felipe del Callao: 1746-1900*. Imprenta del Colegio Militar Leoncio Prado, 1961. p. 103.

64 *El General Santa-Cruz explica su conducta pública...* Quito, 1840. p. 135.

Cabe indicar el retraso que para entonces llevaba el desarrollo de una ansiada obra: el Ferrocarril Lima-Callao, que debía llegar hasta el muelle con el objeto de servir también al comercio. El 20 de marzo de 1834, Luis José Orbegoso licitó la obra al único postor que se mantuvo interesado durante varios meses, Tomás Gill. Sin embargo, el 26 de febrero de 1835, el insurrecto general Salaverry dejó sin efecto el contrato, señalando que la obra “no tiene objeto importante, ni se cree indispensable para el tráfico”⁶⁵. Entonces, en 1837 el gobierno confederal apenas pudo construir los rieles del puerto a la Aduana, pero Lima tuvo que esperar doce años más por el Ferrocarril Lima-Callao, inaugurado bajo el mandato de Ramón Castilla, en 1851.

El empeño que puso Santa Cruz en el desarrollo del Callao y Arica, no hizo sin embargo que olvidara el único puerto boliviano. Cobija, tanto por sus desventajas naturales como por la creación de la aduana común de Arica para el Estado Sud Peruano y Bolivia, terminó por arruinarse en los años de la Confederación. Pero esto no ocurrió por propósito o descuido de Santa Cruz. De hecho, Fernando Cajías señala que, pese a su decadencia, Cobija siguió proveyendo a Potosí y Chuquisaca. El autor da cuenta de una carta remitida a Santa Cruz por Atanasio Hernández, administrador de la Aduana de Arica, en la que le sugería suspender la actividad de Cobija a favor de Arica. Santa Cruz le contestó:

No vuelva usted a escribirme en su vida de suprimir el puerto de Cobija. Sea cual fuere la ventaja o desventaja de un puerto, ya está establecido con la palabra del gobierno de Bolivia... Arica tiene todo lo necesario para satisfacer todos los mercados que provee y estos son bastante cuantiosos como para que no necesite fundar su prosperidad en la ruina de Cobija, cuya conservación es exigida no solo por los intereses del sur de la República sino también por la política”⁶⁶.

Nuevos socios y prosperidad portuaria

Tanto Estados Unidos como Gran Bretaña reconocieron en 1837 al nuevo Estado Confederal para aprovechar las condiciones de apertura al comercio. Sin embargo, según Paul Gootenberg ya para 1836 Estados Unidos no tenía grandes intereses que defender, pues su comercio con el Perú había caído a un 10% de lo que tuvo ocho años antes. Para Gran Bretaña, mientras tanto, los años de la Confederación fueron muy fructíferos: mientras en 1835 y 1836 habían llegado 38 y 33

65 En: <http://www.congreso.gob.pe/ntley/LeyNoNume.asp>

66 CAJÍAS, Fernando. *La provincia de Atacama (1825-1842)*. La Paz, Instituto Boliviano de Cultura, 1975. p. 287.

embarcaciones inglesas al Callao, en 1837 ingresaron 147 naves y en 1838, 111. En 1839 el indicador vuelve a caer a 71 embarcaciones⁶⁷.

Durante la Confederación, Santa Cruz mantuvo en Cobija la tasa única de 5% para el internamiento de mercancías, derecho del cual se pagaba una fracción al desembarcar y otra parte al llegar al mercado de destino. Aun así, el protector sólo pudo exhibir estadísticas positivas para este puerto –referidas al crecimiento poblacional– para los años previos a la Confederación⁶⁸.

Los resultados fueron diferentes en los puertos de los estados peruanos. Cajías cita la declaración de la aduana común de Arica, que pasó de obtener 75.500 pesos por derechos en 1836, a 130.000 en 1837 y a 139.000 en 1838⁶⁹. En sus memorias, Santa Cruz habla a la vez del valor exportado por este puerto: 1´232.134 pesos para 1836 y cerca más de 1´280.000 para los años 1837 y 1838.

En el Callao –según el protector– la recaudación subió de 1´265.000 pesos en 1835 a 1´298.000 pesos en 1837. Santa Cruz destaca que el aumento de los ingresos aduaneros se dio pese a la reducción de los aranceles. En cuanto a Paita, afirma que ya en 1837 (un año antes de haber sido declarado puerto de depósito) duplicó su aporte al fisco respecto a los años previos a la Confederación.

En cuanto a los productos de exportación, Santa Cruz menciona el incremento en el volumen del cobre embarcado por Arica y Cobija: 1.360 quintales en 1832; 6.722 quintales en 1836; 32.472 quintales en 1838. Pero también compara las exportaciones de algodón y lana, que entre 1837 y 1838 tuvieron aumentos de más de 50% y 20% respectivamente en el volumen exportado. Además, destaca entre las estadísticas del protector el salto en las exportaciones de azúcar al Reino Unido.

Según Santa Cruz, aquellas pasaron de 120 quintales en 1834 a 384 quintales en 1836, a 12.389 quintales en 1837, y a 14.900 quintales en 1838. “La guerra de Chile, que (...) pareció tan alarmante a nuestros fabricantes de azúcar, vino a serles favorable (...) En vez de continuar sometidos al monopolio de los comerciantes de Valparaíso y a las exorbitantes como odiosas imposiciones con que el gobierno de Chile los tenía agobiados, recibieron desde entonces anticipado el precio de sus producciones con aumento de valores”⁷⁰.

67 MAZZEO DE VIVÓ, “El circuito comercial...” op. cit. p. 447.

68 *El General Santa-Cruz explica su conducta pública...* Quito, 1840. p. 35.

69 CAJÍAS, *La provincia...* op. cit. p. 289.

70 *El General Santa-Cruz explica su conducta pública...* Quito, 1840. p. 138.

A lo largo de 1836, Santa Cruz realizó hasta ocho gestiones diferentes –que buscaban un diálogo con Chile y la mediación de otros países– para evitar el estallido de la guerra⁷¹. Sin embargo, tal como lo expresó Portales, en su carta a Blanco Encalada, la paz y la prosperidad de la Confederación significarían la ruina de Chile.

Paucarpata y la actuación británica

La llamada “Primera expedición restauradora”, con 2.792 soldados chilenos y 402 peruanos, partió de Valparaíso el 15 de septiembre de 1837 y desembarcó en Islay el 29 del mismo mes. Pronto, el almirante Blanco Encalada encontró condiciones que había subestimado. Sus tropas tuvieron que atravesar el desierto y al llegar a Arequipa, no encontraron sino que la ciudad había sido abandonada. Más tarde, Blanco culpó al general peruano Antonio Gutiérrez de la Fuente por la mala información. Este general esperaba un gran recibimiento popular y no la hostilidad que le mostró el sur. Tal vez, afirma Parkerson, olvidó que su popularidad se debía precisamente a que antes había sido aliado de Santa Cruz⁷².

Blanco se dio cuenta de que había quedado débil y a expensas de un ataque en Arequipa, por lo que solicitó una entrevista con Santa Cruz en Paucarpata. Producto de esta, el 17 de noviembre de 1837, el Protector de la Confederación y Blanco Encalada firmaron un acuerdo de paz. Los términos del acuerdo fueron sumamente benévolo para con las tropas invasoras: se dejaría que todos retornaran libremente a Chile, ni siquiera se daría castigo a los peruanos, se reconocía además la deuda que Chile reclamaba al Perú por su apoyo militar a la independencia y sólo se exigía la devolución de tres navíos que Chile había secuestrado. En cuanto a la relación comercial, el gobierno confederal se comprometía a negociar y firmar nuevos tratados. En Chile, sin embargo, la paz de Paucarpata fue tomada como una capitulación intolerable.

La orden expresa de Portales a Blanco en su famosa carta había sido la de destruir a la Confederación Perú-Boliviana para dominar por siempre en el Pacífico. De regreso en Chile, Blanco fue sometido a una corte marcial y ácidamente reprendido, mientras que el gobierno comenzó los preparativos para una segunda expedición.

Un ejemplar de “*El Araucano*”, tal vez de fines de diciembre del 1837 o inicios de 1838, expresaba el sentir chileno respecto al acuerdo de paz:

71 BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú. Tomo II.* p. 130.

72 PARKERSON, Andrés de Santa Cruz... op. cit. p. 228.

(...) Al expresar nuestro juicio sobre el Tratado de Paucarpata tenemos la satisfacción de ser meros intérpretes de la sensación unánime de desaprobación y disgusto que ha producido en todos los pueblos de la república que han tenido la noticia de él hasta ahora. Y en efecto, ¿bajo qué otro aspecto pudiera mirarse si lo sancionase la nación, sino como un pusilánime y vergonzoso abandono de todas las justas demandas que hemos hecho al jeneral Santa Cruz? (...)

(...) No hai en todo el tratado una sola cláusula favorable a Chile. Aquellas mismas que se nos presentan con cierto aire de equidad, bien examinadas, dan bastante cabida a pretextos que las harán en gran parte ineficaces –se estipula en el artículo 5º que los intereses mercantiles de esta república serán considerados en el Perú como los de la nación más favorecida. ¿Serían pues abolidas las leyes fiscales dictadas por un espíritu de directa hostilidad contra nuestro comercio? Aunque todo el mundo sabe que el blanco al que se dirigieron fue Chile y que no pueden tener aplicación directa sino respecto de Chile, ellas hablan ostensiblemente de todas las naciones que tienen puertos en el Pacífico. ¿Quién nos asegura que no se alegará mañana a favor de su continuación, que en someternos a ellas no se nos impone ningún gravamen especial ni se exige de Chile sino lo mismo a que están sujetas todas las otras naciones que se hallan en nuestro caso? (...)

El tratado de Paucarpata señalaba a Gran Bretaña como garante del tratado, lo cual sin embargo no había sido requerido oficialmente y menos aceptado por Chile. El presidente Prieto justificó ante su pueblo la continuación de la guerra, señalando que Chile solo ansiaba la libertad para Perú y Bolivia, y el título para Chile de “campeón del equilibrio americano”⁷³.

Gran Bretaña, entonces, pese a la importante relación que había establecido con el gobierno de la Confederación Perú-Boliviana, se mantuvo neutral y no prestó las garantías que Santa Cruz demandaba. En enero y febrero de 1838, el gobierno confederal envió cartas al cónsul británico Belford Hilton Wilson urgiéndole a ordenar a Chile el cese de las hostilidades. En su carta del 17 de enero de 1838, Santa Cruz reclamaba:

(...) El Gobierno británico y usted se han adelantado demasiado a favor de la reconciliación para retroceder en el momento crítico en el que parece deben emplear todos sus esfuerzos para reestablecerla (...) ⁷⁴.

73 PARKERSON, *Andrés de Santa Cruz...* op. cit. p. 253.

74 WU, Celia. *Generales y diplomáticos: Gran Bretaña y el Perú, 1820-1840*. PUCP, 1993. p. 206.

Explicaba Santa Cruz que su conducta benévola tras la firma de Paucarpata, se basaba solo en la confianza de que Gran Bretaña daría sus garantías.

Pero los británicos, que también tenían fuertes intereses comerciales en Valparaíso, se negaron a actuar por la fuerza y solo intentaron que Chile los reconociera como garantes. Según el historiador chileno Hernán Ramírez Necochea, entre el 14 de febrero de 1837 y el 12 de octubre de 1838 el Foreign Office instruyó hasta en siete ocasiones al cónsul en Chile para que ofreciera a este gobierno la mediación británica⁷⁵.

Sin embargo, para Chile la supremacía militar no era un punto a transar. La guerra llegó a su episodio final con la batalla de Yungay y la derrota de las tropas de la Confederación. Según Paul Gootenberg, la estrecha colaboración con Santa Cruz fue algo por lo que los británicos pagaron una vez que el nacionalista general Agustín Gamarra volvió al poder. Este restauró una política de altos aranceles, derogó los artículos de los reglamentos de comercio que premiaban el arribo directo a puertos peruanos y sus medidas a favor de los azucareros del norte fueron tan decididas, que llegó a reinstaurar la esclavitud permitiendo que los “libertos” (nacidos después del 28 de julio de 1821) fueran transados.

Aun así, no todas las disposiciones del gobierno confederal sobre el comercio y los puertos pudieron ser revocadas. Por ejemplo, el 5 de abril de 1839 el general Antonio Gutiérrez de la Fuente, general en jefe de los ejércitos de Gamarra, decretó que los pueblos del Callao –con excepción de Bellavista– volvieran a la jurisdicción de Lima, pero una semana después tuvo que reincorporar otros pueblos del Callao a la Provincia Litoral y declarar la subsistencia de esta para el buen funcionamiento de la Aduana⁷⁶. “Tal es la fuerza de la opinión –sentencia Santa Cruz –que el gobierno de Gamarra no ha podido abstenerse de continuar algunas de aquellas resoluciones, a pesar del humilde sentimiento de que hoy se halla a las voluntades del Gabinete de Santiago”⁷⁷.

Conclusión

Andrés de Santa Cruz y Diego Portales fueron dos estadistas que vieron con claridad la importancia de los puertos y del comercio exterior. Sus determinaciones no podían ser otras que aquellas conducentes al fortalecimiento de los puertos en

75 BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú. Tomo II.* p. 160.

76 En: <http://www.congreso.gob.pe/ntley/default.asp>

77 *El General Santa-Cruz explica su conducta pública...* Quito, 1840. p. 132.

sus respectivas naciones. A la vez, no tuvo Gran Bretaña otra opción que la de mantenerse al margen de un conflicto entre dos países con los cuales mantenía intereses comerciales. El gran perdedor de la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana, y más tarde también gran perdedor de la Guerra del Pacífico, fue Bolivia. Paradójicamente, en ambos casos sus gobernantes tomaron decisiones equivocadas en momentos decisivos (primero contra Santa Cruz, luego retirándose de la Guerra del Pacífico y abandonando al Perú). Hoy, a 200 años de las independencias, las fronteras físicas parecen perder importancia. Tal como lo preveía Santa Cruz, Bolivia quedó a expensas de la política comercial de sus vecinos, pero hoy son estos vecinos los que terminarán compitiendo por los recursos que quedaron en el antiguo territorio del Alto Perú. Será el momento entonces, de revisar las lecciones de la historia común entre los tres países.

Fuentes primarias

BIBLIOTECA PUCP, LIMA

1924 "El General Santa-Cruz explica su conducta pública y los móviles de su política en la Presidencia de Bolivia y en el Protectorado de la Confederación Perú-Boliviana". Imprenta Alvarado, Quito, 1840. Reimpreso en Escuela Tip. Salesiana, La Paz.

BIBLIOTECA PUCP, LIMA

1836 Reglamento de Comercio Nacional y Extranjero del Estado Sud Peruano. Ed. Eusebio Aranda. Lima.

BIBLIOTECA DEL INSTITUTO RIVA-AGÜERO, PUCP, LIMA

1836 Reglamento de Comercio Nacional y Extranjero del Estado Nor Peruano. Ed. Eusebio Aranda. Lima.

COLECC. DENEGRI LUNA. BIBLIOTECA DEL INSTITUTO RIVA-AGÜERO, PUCP, LIMA

1839 "Paralelo entre el Tratado denominado Salaverry y los de Santa Cruz". Santiago Távara.

COLECC. DENEGRI LUNA. BIBLIOTECA DEL INSTITUTO RIVA-AGÜERO, PUCP, LIMA

1836-1837 Periódico "El Araucano". Santiago de Chile.

COLECC. DENEGRI LUNA. BIBLIOTECA DEL INSTITUTO RIVA-AGÜERO, PUCP, LIMA

---- Periódico "El Mercurio de Valparaíso", 4 de Julio de 1836 (FDL. 2286)

COLECC. DENEGRI LUNA. BIBLIOTECA PUCP, LIMA

1837 "La República Perúboliviana". Carl August Gosselman. Comp. Alberto Tauro. Ed. UNMSM

BIBLIOTECA PUCP, LIMA

1846 "Testimonio del Perú, 1838-1842" Juan Jacobo von Tschudi. Edición original, St. Gallen.

BIBLIOTECA NACIONAL DEL PERU, LIMA

1917 "Viaje a Chile durante la época de la Independencia" Samuel Haigh. Imprenta Universitaria. Bandera 130.

BIBLIOTECA PUCP, LIMA

1975 Gran Bretaña y el Perú, 1826-1919. Informes de los cónsules británicos, vol. I. Comp. Heraclio Bonilla. Lima, IEP.

Bibliografía

ALDANA RIVERA, Susana

2000 "La Confederación Peruano-Boliviana: los últimos sueños bolivarianos y los primeros de integración" En: *Homenaje a Félix Denegri Luna*. Lima, PUCP.

BASADRE GROHMANN, Jorge

2005 *Historia de la República del Perú*. Tomo II. Lima, Editora El Comercio.

BASADRE GROHMANN, Jorge

2002 *La iniciación de la República*. Tomo II. Lima, Fondo Editorial UNMSM.

CAJÍAS, Fernando

1975 *La provincia de Atacama (1825-1842)*. La Paz, Instituto Boliviano de Cultura.

CAVIERES, Eduardo

1999 *Comercio chileno y comerciantes ingleses. 1826-1880*. Santiago de Chile, Ed. Universitaria.

CHOCANO, Magdalena

2010 "Mercados y actividad comercial". Cap. III. En: *Historia Económica del Perú. Tomo III*. Lima, BCRP-IEP.

DENEGRI LUNA, Félix

1976 *Historia Marítima del Perú*, tomo VI, vol. I. Lima, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

GOOTENBERG, Paul

1989 *Tejidos y harinas, corazones y mentes. El imperialismo norteamericano del libre comercio en el Perú, 1825-1840.* Lima, IEP.

MAZZEO DE VIVÓ, Cristina

2007 "El circuito comercial del Pacífico. Convergencia y divergencia entre dos ciudades portuarias: el Callao y Valparaíso entre la colonia y la república". En: *Historias compartidas. Economía, sociedad y poder, siglos XVI-XX.* Lima, PUCP.

PARKERSON, Phillip Taylor

1984 *Andrés de Santa Cruz y la Confederación Perú-Boliviana. 1835-1839.* La Paz, Ed. Juventud.

REGAL, Alberto

1961 *Historia del Real Felipe del Callao: 1746-1900.* Lima, Imprenta del Colegio Leoncio Prado.

WU, Celia

1993 *Generales y diplomáticos: Gran Bretaña y el Perú, 1820-1840.* Lima, PUCP.