

SCHLÜPMANN, Jakob. *Cartas edificantes sobre el comercio y la navegación entre Perú y Chile a comienzos del siglo XVIII*. Lima: Instituto Francés de Estudios Andinos - Instituto de Estudios Peruanos, 2006. 346 pp.

En 1725, Dionisio Alsedo y Herrera (1690-1777), diputado de Comercio de Lima en Madrid, en nombre de «El Tribunal del Consulado de la Ciudad de los Reyes, y la Junta General del Comercio de las Provincias del Perú», presentó ante la corte española un Memorial Informativo sobre el estado de la Real Hacienda y el «decaimiento del comercio» en el Perú. Según Alsedo, el comercio sufría por la presencia de «Navios Etranjeros en las Costas de la Mar del Sud; por la introduccion de las Naciones en los Puertos de Tierra-Firme [...] por la licencia, y extension de los Registros de Buenos Ayres; por el Comercio con el Puerto de Acapulco; [...] por el Asiento establecido con la Corona de la Gran Bretaña [...]», además de por otros problemas administrativos y jurisdiccionales con las autoridades de Panamá.¹ Hacia el final del escrito, Alsedo ofrecía una sugestiva metáfora de la posición a la que había llegado el comercio entre el Perú y España:

[...] siendo aquel Reyno Meridional, como le señalan las Cartas-planas en la Geographia Moderna, lo mismo que una casa con dos salidas, la una por Buenos Ayres, y la otra por Tierra-Firme, que no pueden ser ambas comunicables con una misma dispensacion, y á un mismo tiempo, porque si se franquea la primera, es indispensablemente preciso cerrar la segunda, por el orden natural de la situación [...]²

Con estas palabras, el diputado del Consulado de Lima insinuaba la necesidad de implementar varias medidas para mantener abierta la salida a la plata española por la puerta de Tierra Firme, al tiempo que se cerraba —o se entrecerraba— la puerta de Buenos Aires y otras, por las que la Corona, según el argumento del gremio limeño, perdía

¹ Alsedo y Herrera, Dionisio (1725). Memorial informativo, que pusieron en las Reales Manos del Rey Nuestro Señor (Que Dios Guarde) El Tribunal del Consulado de la Ciudad de los Reyes y La Junta General del Comercio de las Provincias del Peru. Sobre Diferentes puntos tocantes al estado de la Real hazienda, y del Comercio, justificando las causas de su descaecimiento, y pidiendo todas las providencias que convienen para restablecer en su mayor aumento el Real Patrimonio, y en su antigua comunicacion, y prosperidad los Comercios de España, y de las Indias. S.l.: s.n., p. 2.

² *Memorial*, p. 116.

los derechos que le tocaban de los 11 millones de pesos que «benefician los Minerales de aquel Reyno».³ El Consulado insistía así en mantener los antiguos privilegios asociados con el sistema de flotas.

En 1725, el sistema de comercio por flotas desde España hacia Tierra Firme con rumbo a la feria de Portobelo estaba en abierta decadencia. Si hasta mediados del siglo XVII el comercio del Perú con Panamá con destino a la feria había constituido el centro vital del comercio peruano, en 1708 los navíos cargados en España rumbo a Portobelo habían conducido apenas 2,600 toneladas, cuando a inicios del XVII el número de las cargas promedio había alcanzado los 30 mil.⁴ Las casi bienales ferias de principios del siglo XVII se hicieron cada vez más irregulares; desde fines del siglo XVII hasta el final del comercio con flotas, en 1739, solo salieron Armadas de Lima rumbo a Panamá en 1696, 1707, 1722, 1725 y 1730. Es decir, el «decaimiento» del comercio al que se refería el Memorial era el decaimiento del obsoleto sistema de flotas, no el del comercio en las colonias.

Sin embargo, a pesar de sus intenciones, la imagen del subcontinente que nos ofrece Alsedo, así como la descripción de las causas del supuesto decaimiento del comercio oficial, nos permite imaginar mejor el bullente comercio costero que desde Buenos Aires (para no mencionar los dominios portugueses) y pasando el estrecho de Magallanes se extendía hacia las costas del Mar del Sur, hasta conectarse con el comercio de Panamá e incluso Acapulco y sus tratos con Oriente. En efecto, el comercio costero peruano había estado conectado a la China y las Filipinas —con altas y bajas, legal e ilegalmente— desde mediados del siglo XVI; en cambio, la entrada de naves desde el Atlántico sí constituía una novedad. Así, a inicios del XVIII, se había consolidado un tráfico marítimo que unía los diversos mercados regionales intercoloniales de las colonias españolas al margen del comercio de flotas. Ejemplos clásicos de estudios sobre este tráfico son los libros de William Schurtz y Woodrow Borah.⁵

Un par de datos nos puede ayudar a tener una imagen más clara de este comercio marítimo en el Mar del Sur. En primer lugar, debe tenerse en cuenta que el tráfico entre el Perú, México y el Oriente se inició durante el auge de Potosí, a mediados del siglo XVI, y continuó, aunque limitado, durante el resto del período colonial. También es pertinente anotar que el tonelaje de la marina mercante del virreinato peruano se habría duplicado entre 1590 y 1690.⁶ En palabras de Pierre Chaunu, en el siglo XVII

³ *Memorial*, p. 45.

⁴ García-Baquero González, A. (1994). «Andalusia and the crisis of the Indies trade, 1610 - 1720». En Thompson y Yun Castilla (editores). *The Castilian Crisis of the Seventeenth Century*. Cambridge: Cambridge University Press, pp. 115, 117 y 118.

⁵ Borah, Woodrow (1954). *Early Colonial Trade and Navigation between Mexico and Peru*. Berkeley y Los Ángeles: University of California Press.

Schurtz (1939). *The Manila Galleon*. Manila: R.P. Garcia Publishing Co.

⁶ Clayton, Lawrence (1975). «Trade and Navigation in the Seventeenth-Century Viceroyalty of Peru». *Journal of Latin American Studies*, Vol. 7, N° 1, p. 6, London.

«dos sistemas se superponen, un cabotaje de víveres y la gran relación imperial Lima - Panamá».⁷ Es decir, en 1725 no había solo dos, sino muchas más salidas que interconectaban por mar los vastos territorios del virreinato del Perú, desconectándolos de España. *Cartas edificantes*, el libro de Jakob Schlüpmann, resulta en este contexto una novedosa adición a la literatura dedicada al comercio marítimo intercolonial en el Mar del Sur, específicamente entre el Callao y Valparaíso en las primeras décadas del siglo XVIII y hacia el final de la época del comercio monopólico entre España y sus colonias mediante flotas atlánticas.

Cartas edificantes tiene dos partes. La primera es un prolijo estudio del comercio marítimo entre el Callao y Valparaíso realizado mediante tres sucesivas compañías, entre 1713 y 1729, por los socios Pedro de Murga y Diego Durán, estudio hecho a partir de la copiosa correspondencia que entonces mantuvieron los socios y el maestre de sus naves, Roque Caero, así como de la contabilidad de sus negocios. La segunda es una selección de 76 cartas, las «más valiosas y significativas», precedida cada una de una sumilla y ocupando todas ellas poco más de la mitad del libro.

Al inicio de su estudio, Schlüpmann describe apropiadamente esta colección de cartas como una «mina de oro» para el historiador. Califica estas cartas como ¿edificantes? respecto al funcionamiento de las compañías de armadores que operaban entre el Callao y Valparaíso y como «...una fuente abundante de información sobre la economía colonial...». Las cartas son parte del fondo «Consulado» del Archivo General de la Nación, de Lima. El fondo documental está constituido por «una selección que fue incluida en el legajo del litigio de sucesión y de liquidación de la compañía» de los comerciantes Pedro de Murga y Diego Durán —vecino de Lima, el primero; vecindado en Santiago, el segundo— así como el maestre de las naves de ambos, Roque Caero, entre marzo de 1718 y marzo de 1730. Los legajos del litigio entre Pedro de Murga y los sucesores de Diego Durán, dice Schlüpmann, contienen un total de 373 cartas:

La mayor parte de la correspondencia de ‘negocios’ trata de los precios de las mercaderías —en particular del trigo y sebo chilenos— de los negocios de la compañía y de los asuntos de la familia en Lima y en El Callao, así como, de manera más general, de la situación económica y política del Perú en el caso de las cartas de Pedro de Murga, y de la navegación entre El Callao y Chile, del navío y del arreglo de los asuntos de la compañía en Valparaíso en el caso de las misivas escritas por Roque Caero (p. 172).

Las cartas de Murga escritas desde Lima o el Callao más las de Roque Caero, escritas desde Valparaíso, hacen el 95% del total de esta correspondencia. En cuanto se refiere a la historia económica y al tema de *Cartas edificantes*, estas cartas contribuyen a explicar la formación de nuevos mercados a inicios del siglo XVIII en el contexto de una transición clave en la historia del comercio colonial peruano.

⁷ Chaunu, Pierre (1983). *Sevilla y América siglos XVI y XVII*. Sevilla: Publicaciones de la Universidad de Sevilla, p. 173.

Sobre su estudio introductorio dice el autor:

Aunque esta presentación no tiene por objeto presentar un cuadro analítico del comercio entre Chile y el Perú, no he podido resistir la tentación de hacer un primer examen de las muy copiosas piezas de contabilidad que se adjuntan al proceso de liquidación de la compañía [...] muchas cifras que, siendo más valiosas precisamente por la ilustración de la correspondencia, introducen nuevas visiones sobre la economía y el comercio, sobre los precios y la rentabilidad de las inversiones en la América española de inicios del siglo XVIII (p. 14).

Tras la lectura del estudio no se puede calificar la descripción de arriba sino como modesta. El estudio de Schlüpmann es un destacable ejercicio de la disciplina histórica, y por cierto que le ayuda el carácter delimitado y relativamente completo de sus fuentes.

En efecto, el núcleo del estudio es producto del análisis de las cuentas mismas de las compañías y la contabilidad de las naves, complementadas con los comentarios que Murga y Caero encomendaron a su correspondencia privada. Esta información le permite a Schlüpmann presentar, según los numerales de su texto: 1) a los personajes y contratos de la compañía; 2) los intercambios entre Chile y el Perú, las cargas transportadas, enfocándose sobre todo en el trigo (además del sebo y la jarcia de Chile, y las telas, paños tabaco, azúcar y miel desde el Callao) y sus precios, volúmenes y proveedores; 3) a los armadores, los navíos y las quiebras en el negocio naviero; 4) el funcionamiento de las estrategias de los negocios marítimos de Burga y Durán, incluidos temas como el contrabando y el comercio de esclavos; y 5) los temas relacionados con la navegación, el armamento, la tripulación y el carenado de las naves. En suma, una serie de datos, cuadros y, podría decirse, reveladoras tomografías del comercio marítimo de Murga y Durán en la segunda y tercera décadas del siglo XVIII.

Los detalles del epistolario privado le permiten al autor llegar a precisiones poco usuales en el campo de la historia del comercio colonial peruano. Sobre el siempre oscuro tema del contrabando, por ejemplo, escribe:

En promedio, cerca de un cuarto de las cargas de la compañía no apareció en los registros de la alcabala entre 1718 y 1724 y probablemente permitió a los socios un ahorro de alrededor de 1,500 pesos de alcabala tan solo para trigo [...]. Entre 1724 y 1729, el 92% del trigo y el 80% del sebo fueron declarados en las cargas de la compañía transportadas por el San Joseph y el San Miguel [...]. La compañía ahorró cerca de 600 pesos [...] una minucia [...]. Hasta 1724, cerca de un cuarto de la carga vendida por Murga escapó a la alcabala (Schlüpmann 2006: 113).

La escasez de fuentes similares para el comercio marítimo e incluso para los tráficos terrestres no había permitido antes profundizar más allá de las informaciones o las estimaciones generales basadas en fuentes oficiales o en opiniones contemporáneas.

Si bien las fuentes básicas del estudio son las cartas y las cuentas de Murga y Durán, cuando le es necesario ponerlas en perspectiva, el autor añade información agregada

obtenida del AGN (Archivo General de la Nación) o —muy pocas veces— información ya publicada (como la relación de navíos de partida de Valparaíso para el período) originada de una investigación suya previa (2002) realizada en archivos chilenos y dedicada al surgimiento económico de Chile a fines del siglo XVII.⁸ Schlüpmann consigna, por ejemplo, datos obtenidos de las Cajas Reales para comparar las capacidades de las naves y la composición de las tripulaciones de Murga-Durán con las de otras naves o armadores; o datos sobre los impuestos pagados en Lima por los otros comerciantes del rubro. Historiográficamente, el mencionado artículo de 2002 es clave para la mejor comprensión del estudio introductorio a *Cartas edificantes*.

En efecto, en su artículo de 2002, Schlüpmann plantea más directa y extensamente las preguntas que dirigen sus investigaciones sobre el intercambio marítimo entre Chile y el Perú:

¿Cuál fue el lugar del comercio chileno en la economía colonial del virreinato? ¿En qué coyuntura más general se inserta el creciente intercambio entre Chile y el Perú? ¿Cuáles fueron los términos del intercambio entre Lima y Santiago? ¿Quién estuvo en capacidad de controlarlos? Y, simplemente, ¿cuántas naves y armadores estaban implicados en estos intercambios? (traducción propia).⁹

Cartas edificantes, dice su autor, no está dirigido a responder por completo a esas preguntas sino más bien a examinar nuevas pistas y suscitar el debate. La lectura de una correspondencia y de una información contable tan minuciosa, sin embargo, le permite apuntar ciertas conclusiones de singular importancia: sobre las características de los mercados coloniales en formación, sobre la movilidad de capitales entre Perú y Chile, y sobre el establecimiento de las nuevas elites chilenas que irían a dirigir un desarrollo local más autónomo de Lima.

La información contenida en las cartas acerca del funcionamiento y las estrategias de la compañía y sus socios le permite a Schlüpmann subrayar, con una pregunta retórica, la capacidad de reacción de los mercados y sus agentes ante las cambiantes circunstancias (precios en alta o baja, mercados saturados, políticas impuestas, etcétera).

[Estas cartas] son también un testimonio muy fino —y probablemente único— de los mecanismos de formación de los mercados coloniales. A través de la pluma de Pedro de Murga, estos mercados de Lima y Santiago ¿no se muestran mucho más reactivos de lo que se ha querido hacer creer hasta ahora? Porque las que dirigieron las acciones de los navieros negociantes y orientaron el flujo de las ganancias fueron las especulaciones sobre las fluctuaciones de los precios de una plaza a otra, más que hipotéticos ‘mecanismos de dominación entre Lima —la capital del Virreinato— y Santiago ‘la dependiente’ (Schlüpmann 2006: 339).

⁸ Schlüpmann, Jakob (2002). «L'émergence économique du Chili à la fin du 17ème siècle: le développement du trafic maritime avec le Callao». *EpubIFEA*, Lima, N° 1, 06 - 2002.

⁹ *L'émergence*, p. 1.

Ciertamente, las cartas permiten darle protagonismo humano al desarrollo de este comercio, mostrando el abanico de las opciones enfrentadas, y las decisiones y medidas tomadas por quienes lo dirigieron, evitándose así el encargar el desarrollo de los acontecimientos a «hipotéticos mecanismos» de dominación.

Igualmente importantes son sus observaciones acerca de la transferencia de capitales de Lima a Santiago y del establecimiento allí de una nueva elite, independiente de la de Lima. Sobre lo primero, Schlüpmann encuentra en el comercio de Murga-Durán un rotundo desequilibrio comercial en favor de Chile: el volumen de las cargas procedentes del Perú o su valor no cubrió «ni de lejos [...] el formidable comercio del trigo chileno» (Schlüpmann 2006: 99). La demanda por trigo en Lima le significó a su economía un drenaje de capitales que financió el afianzamiento de la nueva elite santiaguina. Esta transferencia habría financiado el afianzamiento de un grupo social independiente de Lima. Al comentar la muerte de Durán, Schlüpmann afirma: «Entre 1720 y 1730, los decesos ocurridos en Santiago de esta primera generación de comerciantes armadores que emigraron a Chile para ocuparse del comercio del trigo, son un testimonio del arraigo de una elite que había roto sus lazos con el Perú» (Schlüpmann 2006: 63). Quienes suelen fundar en el siglo XVIII su respuesta a la famosa pregunta de Zavalita, encontrarán nuevos argumentos en este libro.

En el libro de Schlüpmann se entrelazan dos temas que a partir de esta publicación deberían tener, historiográficamente, una fructífera asociación: el tema naviero y el negocio triguero (es lamentable que Lima o la costa peruana, cuya historia está tan vitalmente asociada al mar, parezcan desenvolver su vida y su cultura al margen de este, quizá magnetizadas por los Andes). *Cartas edificantes* invita a investigar las maneras en que los términos de este negocio fueron acordados entre los grupos comprometidos en él y las autoridades virreinales. Al respecto, es refrescante ver cómo la lectura de *Cartas edificantes* y la de un libro clásico del siglo XVIII sobre el tema se refuerzan mutuamente; se trata de la obra del oidor limeño Pedro José Bravo de Lagunas, *Voto consultivo* («en la Causa, que se sigue, sobre si se han de preferir en la venta, los Trigos del distrito de esta Ciudad de Lima, á los que se conducen por Már de el Reyno de Chile, según lo mandado, por el... Virrey... á instancia de los Labradores; ó deba revocarse el Auto, como piden opuestos los Dueños de Navíos»), escrito cuando el cultivo local del trigo parecía recuperado luego de su virtual desaparición a fines del siglo XVII.¹⁰ La variedad de las reacciones y estrategias de armadores, panaderos, labradores y el Cabildo, en sus relaciones mutuas y con el Estado virreinal a propósito del comercio del trigo, según las narra Bravo de Lagunas, pueden ser mejor apreciadas, aunque no medidas, luego de leer algunas de las cartas de Murga y Durán. Es significativo que Bravo de Lagunas se refiera al trigo como «el Nervio de toda la Republica» (en el uso antiguo de esta última palabra).

¹⁰ Bravo de Lagunas y Castilla, Pedro José (1755). *Voto consultivo, que ofrece al excelentísimo Señor d. Joseph Antonio Manso de Velasco*. Lima: Impreso con licencias en la calle del Tigre, p. 2.

Como señalamos antes, la segunda parte del libro consiste en la publicación de una selección de las cartas de los socios Durán, Murga y del contraamaestre Caero. Como publicación de fuentes, *Cartas edificantes* deja ver, a pesar de los indudables méritos que significan el estudio y la publicación de las cartas mismas (¿o quizá debido a ellos?), algunas inconsistencias editoriales. Después de haber sido las cartas descritas como una «mina de oro para el historiador», la selección de solo 76 de 373 de ellas inevitablemente produce cierta insatisfacción. ¿Cuál es la relación entre las dos partes de este bienvenido libro? Al inicio de la selección Schlüpmann anuncia que se ha seleccionado cartas «particularmente interesantes o de importancia para la comprensión de la evolución de la compañía» y, por esta misma razón, uno no deja de preguntarse por qué algunas de las cartas que uno encuentra citadas en las notas a pie de página no están entre las seleccionadas de la segunda parte (Schlüpmann 2006: 173).¹¹ Y luego, ¿qué hay en las restantes 297 cartas? Con seguridad, son otras vetas valiosas para otros campos de la historia y otras disciplinas.

Hay, además, otra pregunta originada en la doble característica del libro y que se relaciona con la edición de las cartas. Schlüpmann afirma que para ayudar a su legibilidad «las cartas han sido transpuestas a un castellano moderno en cuanto a la ortografía y la gramática. Se han desarrollado las numerosas abreviaturas. Sin embargo se ha conservado la formulación original» (Schlüpmann 2006: 173) ¿Era necesario actualizar el castellano de mediados del siglo XVIII de las cartas? Esta pregunta retorna cada vez que uno lee algunas de las extensas notas a pie de página del estudio, en el castellano original, y constata que estas coexisten en el mismo volumen junto con la versión actualizada de la correspondencia escogida de la segunda parte. Entonces uno recuerda nuevamente que la rareza de esta colección la hace valiosa más allá de los linderos de la historia económica y suponemos que historiadores de otros campos, así como los practicantes de otras disciplinas, no podrán sino sentirse muy estimulados para conocer las versiones originales.

Finalmente, debe decirse que la de Murga, Durán y Caero es una colección de correspondencia privada sin paralelo en la historia colonial peruana. La selección de cartas de *Cartas edificantes* constituye un bienvenido aporte a un acervo de fuentes impresas relacionadas con el tema y el período, como las publicaciones de las cartas del virrey Conde de la Monclova y los cuadernos de Juntas del Tribunal del Consulado, que le deben tanto a Manuel Moreyra Paz Soldán, aunque, por supuesto, lo especial de la correspondencia de Murga-Durán está en que se origina en un nivel más profundo del tejido social colonial.¹² Estas cartas van a ser bien aprovechadas, y se ganaría mucho

¹¹ Ejemplos de cartas citadas pero no seleccionadas: Murga a Durán, 5/8/1719, N° 18, p. 27; y Murga a Durán, 18/11/1718, N° 88, p. 74.

¹² Moreyra y Paz Soldán, Manuel y Guillermo Céspedes del Castillo (1954-1955). *Colección de cartas de virreyes: conde de la Monclova*. Lima: Lumen.

Moreyra y Paz Soldán, Manuel (1956). *El tribunal del Consulado de Lima: Cuaderno de Juntas, 1706-1720*. Lima: Lumen.

con la publicación de la colección completa. Un ejemplo de uso creativo de publicaciones como las mencionadas arriba, ahora que se constata un renovado interés en el Consulado de Lima de inicios del siglo XVIII, es el que se encuentra en el libro de Jesús Turiso, *Comerciantes españoles en la Lima borbónica*, especialmente cuando se refiere a los Cuadernos de Juntas, que cubren más o menos el mismo período de las compañías de Murga y Durán.¹³ Para terminar, es necesario hacer notar que tratándose de una publicación de fuentes de este tipo, la carencia de índices en *Cartas edificantes* constituye una falta mayor, a la que lamentablemente la producción bibliográfica peruana se ha acomodado. Esto contrasta con la riqueza de índices en las publicaciones de Moreyra, de mediados del siglo XX. Con todo, detalles editoriales aparte (además del sobrecargado diseño de sus márgenes interiores), *Cartas edificantes* es una magnífica contribución al estudio del comercio marítimo Chile - Perú de inicios del siglo XVIII, esfuerzo que, como lo ha demostrado Jakob Schlüpmann, solo se puede emprender con un enfoque que trascienda las perspectivas locales.

Alberto Loza Nehmad
Universidad Nacional Mayor de San Marcos (UNMSM)

¹³ Turiso, Jesús (2002). *Comerciantes españoles en la Lima borbónica. Anatomía de una élite de poder (1701-1761)*. Valladolid: Universidad de Valladolid - Pontificia Universidad Católica del Perú.