

SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN

Departamento de Historia Contemporánea

Universidad Complutense de Madrid

Curso 2014-2015

“ El Pacífico como puente: una aproximación cuantitativa al estudio de la vinculación marítima existente entre las costas de Asia/Oceanía y Chile (1843 ± 1844)”

FRANK AVILÉS MORGADO

Universidad Complutense de Madrid

SESIÓN: LUNES 19 DE ENERO, 18.00H

Lugar: Departamento de Historia Contemporánea (10^a planta)

Facultad de Geografía e Historia

Av/Profesor Aranguren, s/n

Madrid

“El Pacífico como puente: una aproximación cuantitativa al estudio de la vinculación marítima existente entre las costas de Asia/Oceanía y Chile (1843 – 1844)”

1.1. Introducción

Las siguientes páginas tienen como finalidad el estudiar, analizar y comprender la vinculación existente entre ambas riberas del Pacífico entre 1843-1844, desde una perspectiva eminentemente cuantitativa. Hemos optado por abordar dicha temática desde la señalada vereda en el entendido que los lazos decimonónicos de diversa índole entre Asia/Oceanía y Chile corresponden a un tópico que, a nuestro parecer, no ha sido abordado en profundidad por la historiografía chilena¹. Lo anterior se contrapone con las características que presentan las publicaciones académicas que estudian el mismo tema y similar zona geográfica centradas en el siglo XX; éstas son abundantes y caracterizadas tanto por poner el acento en la vinculación –principalmente económica– entre la Cuenca del Asia-Pacífico y Estados Unidos (prescindiendo a la vez de América del Sur) o bien por circunscribir el estudio de las relaciones bilaterales entre Chile y algunos países asiáticos exclusivamente al quiebre institucional que tuvo lugar en el país austral en 1973 y sus consecuencias²; dando así a entender al lector que se inicia en

¹ Saludables excepciones al respecto son los estudios de CAVIERES, EDUARDO: *Comercio Chileno y Comerciantes Ingleses, 1820 -1880. Un Ciclo de Historia Económica*, Universitaria, Santiago, 2000, publicación que analiza el vector británico y los consignatarios del puerto de Valparaíso; JARA FERNÁNDEZ, MAURICIO; *Chile y el Imperio del Japón 1897 -1911: inicios de la expansión diplomática y salitrera en el Asia*, Portales, Valparaíso, 1999, quien realiza similar labor pero en torno al caso nipón a fines del XIX; VILLALOBOS, SERGIO; *Comercio y la Crisis Colonial*, tercera edición, Editorial Akhilleus, Santiago de Chile, 2009, quien aborda los principales problemas de la economía colonial de Chile; PEREIRA SALAS, EUGENIO, autor de dos obras fundamentales: *Los primeros contactos entre Chile y Estados Unidos*, Andrés Bello, Santiago de Chile, 1971, obra en la cual estudia la presencia estadounidense en el Pacífico chileno con motivo del comercio ballenero a principios del XIX; y de *Las Primeras Relaciones Comerciales entre Chile y el Oriente*, Boletín de la Academia Chilena de la Historia, Año XV, Segundo Semestre de 1948, n° 39, pp. 5-19., texto pionero en torno al estudio de la vinculación entre ambas veredas del Pacífico refiere; así como también aquellos que abordan el proceso de exportación de trigo desde Chile hacia Australia en la década del 50, como resultado de la apertura ese mercado producto, a su vez, del descubrimiento de oro en dicha isla de Oceanía. Sobre este último punto, valga señalar que no ahondaremos en él ni en el presente escrito ni en el desarrollo de la tesis propiamente tal, al estar el tema de la exportación de trigo ya estudiado por especialistas como SEPÚLVEDA, SERGIO y su célebre estudio *El trigo chileno en el mercado mundial. Un ensayo de geografía histórica*, Universitaria, Santiago, 1959, por mencionar sólo uno de ellos.

² Dentro de las principales publicaciones al respecto, figuran varias de ROSS, CESAR; “Chile y Japón: la agenda de la alianza realista” en *Diplomacia/ Academia Diplomática* Andrés Bello, Santiago, n° 71, Diciembre de 1996, p. 117 – 120; ROSS, CESAR; *Chile y Japón 1973 – 1989: de la incertidumbre a la alianza estratégica*, LOM Ediciones, USACH, 2007; “La cooperación japonesa hacia América Latina, 1992 – 2003: una aproximación cuantitativa”, en *Política y Estrategia*, n° 110 (Abril y Julio de 2008), pp. 108 – 136.; “Chile y Japón: el impacto del quiebre de la democracia, 1973”, en *Atenea*, n° 492, II Sem. 2005, Santiago, pp. 121 – 134; “Chile Japón. Balance de un siglo de relaciones económicas, 1897 –

estos temas que, en la práctica, la intención de vincular ambas costas del Pacífico ve su génesis en el siglo XX y no desde tiempos coloniales, como en realidad lo fue³.

Desde un enfoque sudamericano, la ya mencionada escasez de estudios que aborden los contactos entre el sub continente y los territorios asiáticos bañados por el antiguo “lago español” resulta difícil de entender, tomando en cuenta tanto la extensión territorial de América del Sur como la propia geografía de ésta, la cual invita -desde su creación- a unir ambos lados del Océano más grande del mundo, tal como lo hiciera Magallanes en el siglo XVI. En esta lógica, y ante la inexistencia de documentación que permita estudiar el flujo marítimo existente entre Chile y aquellas latitudes, hemos optado por estudiar la misma temática pero en sentido inverso; vale decir, desde Asia/Oceanía hacia las costas chilenas.

Para este Seminario aspiramos a identificar a los actores participantes en dicho proceso, clase y cantidades de mercancías y cargamentos llegadas hacia la costa chilena procedentes desde Asia/Oceanía, tipos de naves que realizaron dicho trayecto, y los agentes marítimos o consignatarios que propiciaron tales navegaciones intercontinentales.

Metodológicamente, es necesario señalar que a menos que se indique lo contrario, hemos considerado para el análisis exclusivamente los datos del puerto chileno de Valparaíso para el marco cronológico comprendido entre el 1 de Agosto de 1843 y el 12 de Mayo de 1844. Lo anterior, principalmente debido a dos razones: a) el

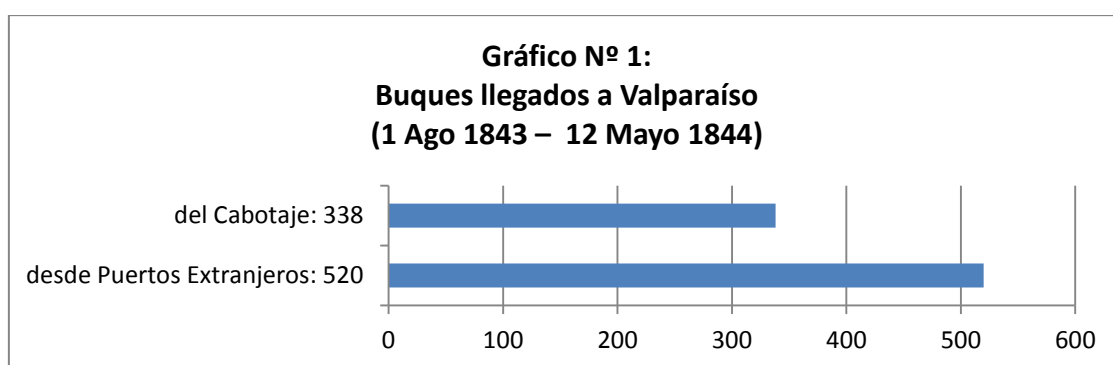
1997”, *Diplomacia*, Santiago, 78 (Enero - Marzo 1999), pp. 58 – 68; VALDOVINOS, JORGE; “Centenario del establecimiento de relaciones diplomáticas entre Chile y Japón”, *Diplomacia*, Santiago, 71 (Diciembre 1996), pp. 117 – 120; “Amistad Chileno Japonesa”, *Diplomacia*, Santiago, 73 (Septiembre - Diciembre 1997), pp. 29 – 32; GUTIERREZ, HERNÁN, “Chile y Japón: hacia una nueva asociación estratégica”, *Diplomacia*, Santiago, 88 (Julio - Septiembre 2001), pp. 117 – 130; VALENZUELA, MARÍA; VARAS, AUGUSTO; “El creciente papel económico de Japón en Chile”, *Conosur*, Santiago n° 12, 1 (enero – febrero 1993), pp. 20 -25; HOSONO, AKIO, “Nuevas relaciones Chile Japón en el avance de la globalización”, *Diplomacia*, Santiago, 73 (Septiembre - Diciembre 1997), pp. 38 – 41; CORDANO, JULIO, “Comité siglo XXI Chile Japón: relaciones bilaterales a la luz de la crisis asiática”, *Diplomacia*, Santiago, 76 (Julio - Septiembre 1998), pp. 46 – 51.; ANDRACA, ROBERTO DE; “Relaciones entre Chile y Japón: un siglo de acercamiento”, en *Estudios Internacionales*, Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile, Año XC, N° 154 (Julio – Sept. 2006), p. 147 – 167. Para el caso filipino, encontramos las obras de JARA FERNÁNDEZ, MAURICIO; “El peso chileno en Filipinas, 1854 – 1861; buena a mala moneda”, en *Nuestra Mar*, Santiago de Chile, 25 de Noviembre de 1993, y de ARIAZALA, RODOLFO; *Al servicio de mi pueblo, discursos y ensayos escogidos de un diplomático filipino*, GCA Publicidad, Santiago, 1996. Para el caso chino, BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL DE CHILE; *De los Andes a la Gran Muralla. 40 años de Relaciones entre Chile y China*, Serie Asia Pacífico, BCN, Valparaíso, Diciembre 2010; LIN CHOU, DIEGO; *Chile y China: inmigración y relaciones bilaterales. 1845-1970*. Dibam, Centro de Investigaciones Barros Arana, Santiago, 2004 y “Chile, de Culies a Profesionales”, en *Cuando Oriente llegó a América: contribuciones de inmigrantes chinos, japoneses y coreanos*, Banco Interamericano de Desarrollo, Washington DC, 2004.

³ Ya decía el Abate Molina en el XVIII “(...) el comercio de la India Oriental traería más utilidad a los chilenos que a ningún otro (...)”, *Compendio de la Historia Civil del Reyno de Chile*, 1776.

carecer de fuentes primarias que permitan explorar otros espacios temporales, existiendo únicamente evidencia documental para el periodo señalado y no para otro distinto; y b) el hecho que Valparaíso ha sido el puerto más importante de Chile a lo largo del siglo XIX, y uno de los más relevantes a nivel continental hasta la actualidad en lo que al comercio marítimo con el Océano Pacífico refiere. Hecha esta aclaración, estamos en condiciones de ahondar un poco más en la mencionada vinculación entre ambas zonas geográficas durante una pequeña parte del S.XIX.

1.2. Buques arribados a Chile desde Asia/ Oceanía (1 Ago 1843 - 12 Mayo 1844)

Tras el análisis de la información disponible en documentos tales como el *Registro de entradas y salidas del puerto de Valparaíso*⁴, nos encontramos con que la cantidad de buques arribados al citado puerto chileno entre 1843 - 1844 asciende en total a 858 barcos. De aquellos, el 39,39% corresponde a buques del cabotaje nacional (338), mientras que el 60,61% restante corresponde a naves llegadas desde puertos extranjeros (520).



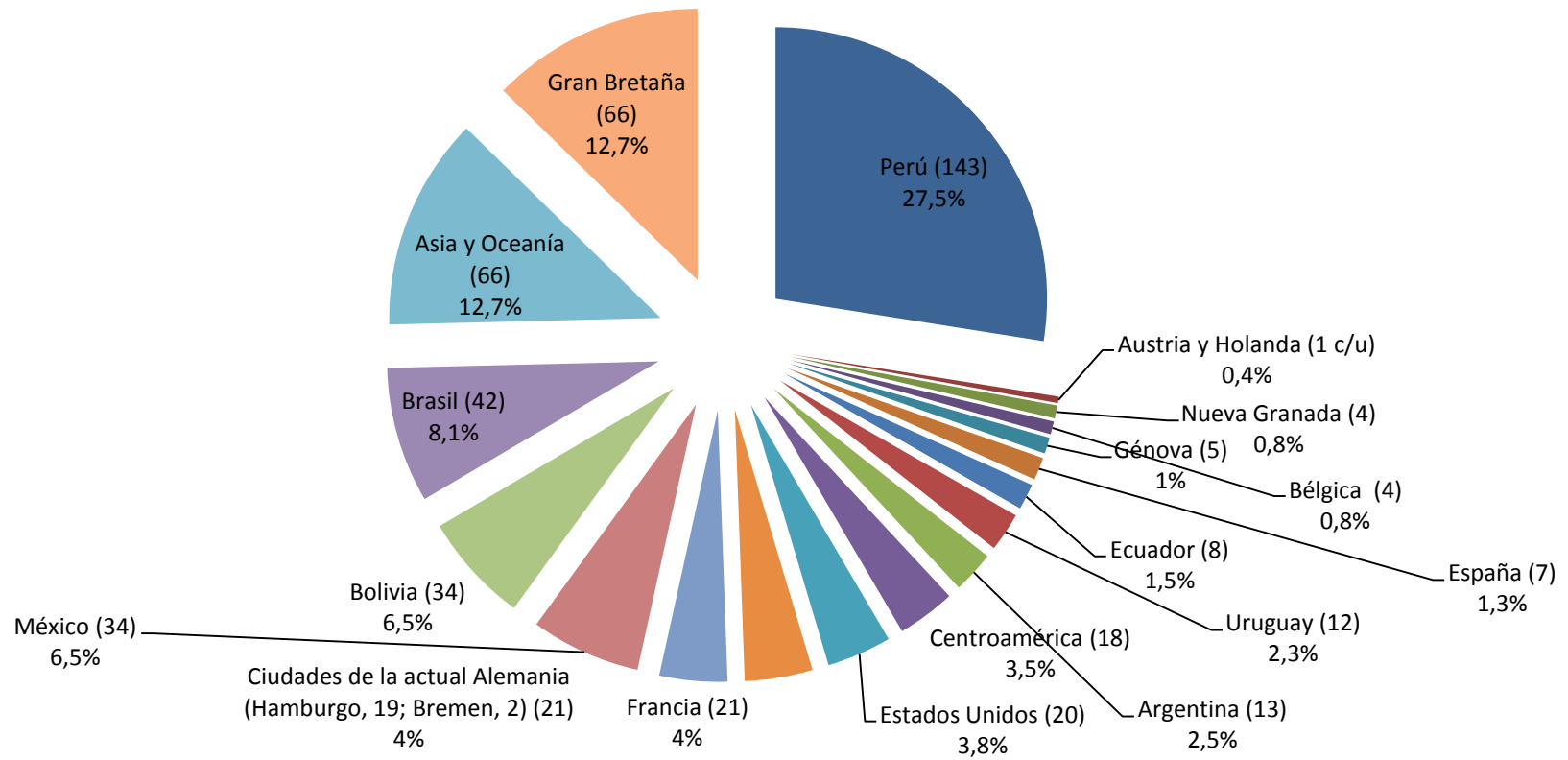
A su vez, enmarcado dentro de esta última categoría, es posible sostener que la mayoría de los buques procedentes desde puertos extranjeros lo hace desde Perú- como ha sido la tónica al menos desde 1839- con un 27,5% del total (143 naves). El segundo lugar es compartido por aquellos navíos procedentes de Gran Bretaña y Asia/Oceanía, ambos con un 12,7% del total cada uno (y 66 barcos respectivamente). Con porcentajes decrecientes, la lista la completan los buques llegados desde Brasil, con el 8,2% (42); Bolivia, 6,5% (34); México, con el 6,5% (34 naves); Francia, con un 4% (21 embarcaciones); las actuales ciudades alemanas de Hamburgo y Bremen (ambas juntas

⁴ *Registro de entradas y salidas del puerto de Valparaíso*, documentación disponible en los depósitos de la Biblioteca Santiago Severín, Valparaíso, Chile.

en esta clasificación) con idénticos porcentajes que los galos: 4% (21 barcos en total: 19 para Hamburgo y 2 para Bremen). A éstos les siguen aquellos de Estados Unidos, 3,8% (20); Centroamérica, con un 3,5% (18); Argentina, 2,5% (13); Uruguay 2,3% (12); Ecuador, 1,5% (8); España 1,3%; (con 7 buques a su haber); Génova 1% (5); Nueva Granada y Bélgica, ambos con el 0,8% cada uno y 4 buques respectivamente; dejando en el sótano a aquellos provenientes de Austria y Holanda, con sólo un buque y el 0,2% del total cada uno (el gráfico n° 2 permite una mejor comprensión de lo señalado en las líneas precedentes).

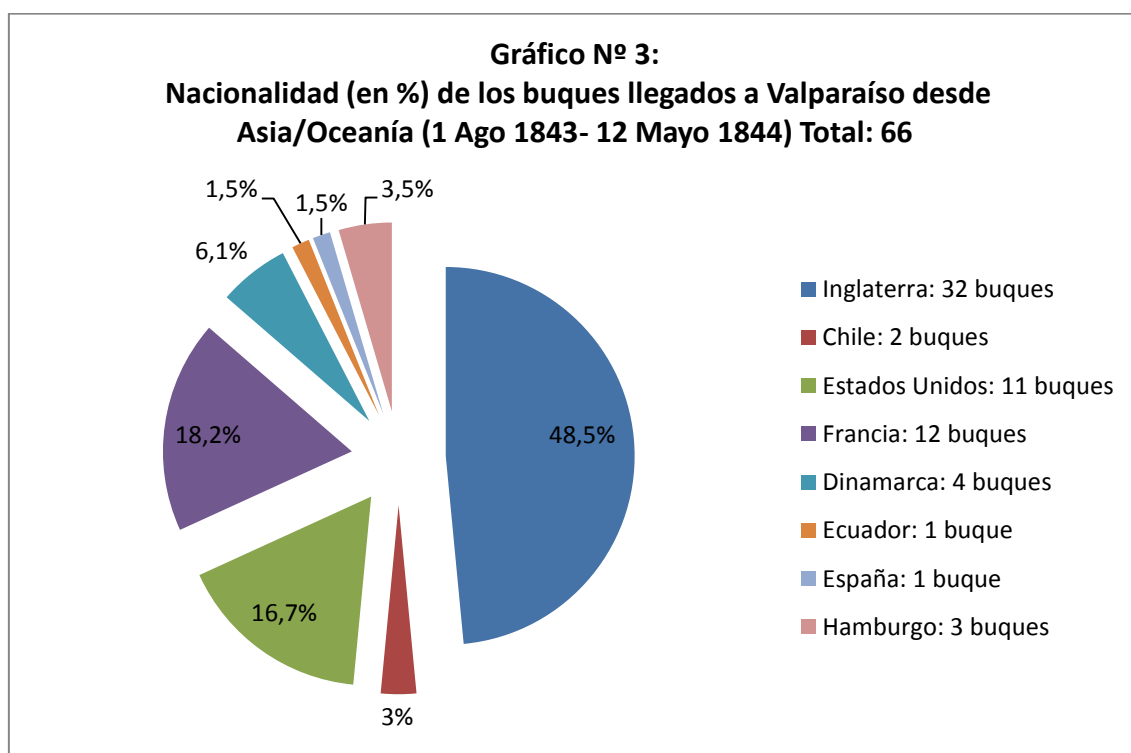
Basándonos en las cifras anteriormente expuestas, es posible concluir que sólo el 7.69% del total de buques arribados a Valparaíso, en el citado año (vale decir, la sumatoria de los buques llegados desde puertos extranjeros + aquellos dedicados al cabotaje), lo hizo desde Asia y Oceanía; dándose el *peak* de las llegadas en el mes de Marzo de 1844.

Gráfico Nº 2:
Cantidad y porcentaje de buques extranjeros llegados a Valparaíso (Chile)
1 Ago 1843 - 12 Mayo 1844. Total: 520



1.3. Nacionalidad de los buques provenientes desde Asia y Oceanía

La nacionalidad de los 66 buques estudiados en este periodo se circunscribe exclusivamente a 8 estados: Francia, Estados Unidos, Inglaterra, Dinamarca, Hamburgo, Ecuador, España y Chile. Distribuidos en porcentajes, encontramos que las cifras encumbran a la primera ubicación a Inglaterra con un 48,5% del total; seguida de Francia con 18,2% y Estados Unidos con 16,7%. Más abajo, figuran Dinamarca, con el 6,1%; Hamburgo, con 3,5%; y Chile, con 3%; en tanto que cerrando la lista encontramos a Ecuador y a España, cada uno de ellos con el 1,5% del total (véase Gráfico N° 3). Complementariamente, es posible señalar también que del 100% de este total (66 buques), el 13,63% de ellos corresponde a navíos de guerra; siendo dos tercios de ellos de nacionalidad francesa. El porcentaje restante se lo reparten los Estados Unidos e Inglaterra, con un 22% y un 11% respectivamente.

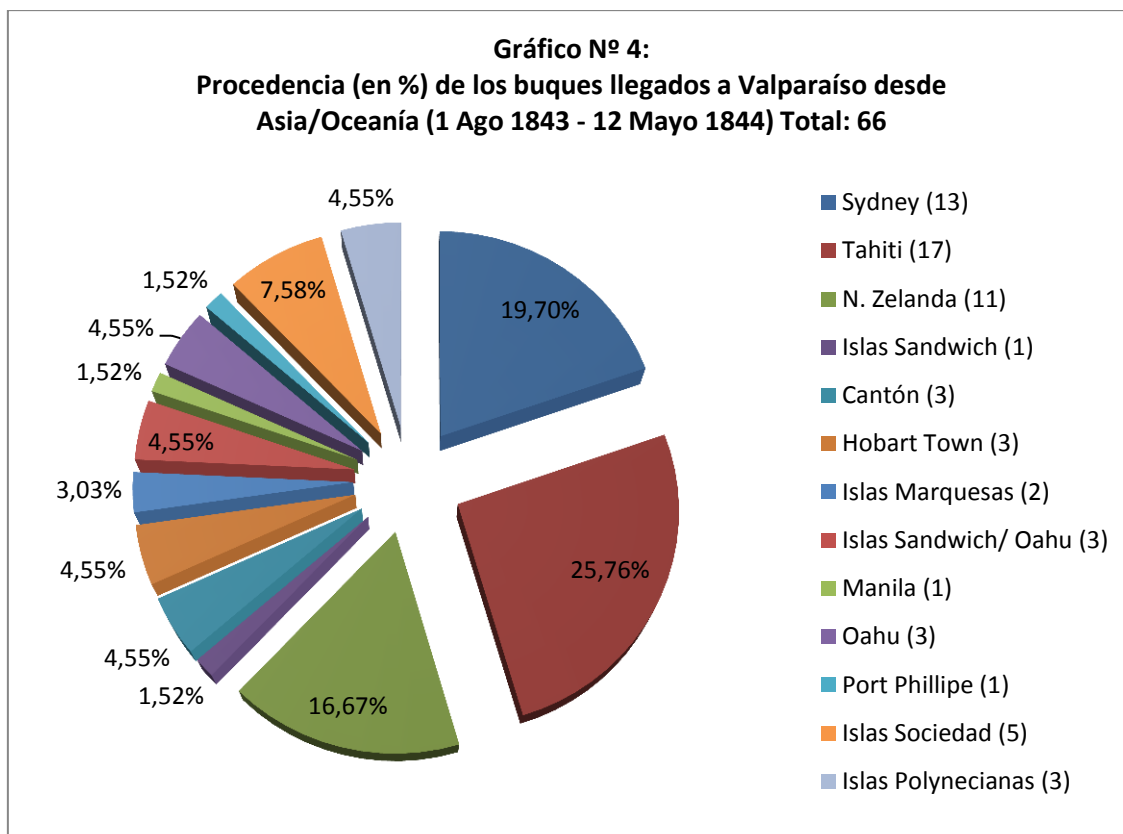


Mientras que en el aspecto naval - militar la presencia buques de guerra en el Pacífico Sur se remite exclusivamente a los ingleses, estadounidenses y galos, en el plano naval - comercial la situación es distinta. A dichos actores, debemos agregar los buques chilenos, españoles, ecuatorianos, daneses y hamburgueses, los cuales también conectan los distintos territorios de Asia y Oceanía con las costas de Chile. De hecho, la participación de buques dedicados al comercio o al transporte de mercancías alcanza al

86,37% durante este periodo. Sin embargo, al igual que el aspecto anterior, la terna dominante se mantiene. Prueba de ello es que quienes tienen la mayor presencia comercial en las aguas del Pacífico Sur son nuevamente los ingleses, con un 54,38% del total, escoltados por los estadounidenses (15,78%) y franceses (10,52%). Completan la lista los daneses (7,01%), los hamburgueses (5,26%) y finalmente españoles y ecuatorianos (1,75 % cada uno de ellos).

1.4. Procedencia específica de los buques provenientes desde Asia y Oceanía

Los barcos estudiados llegados a Chile proceden principalmente desde Oceanía y la Polinesia, siendo significativamente menor la cantidad de aquellos que zarparon desde puertos asiáticos. Al respecto, el análisis de las cifras consignadas en la fuentes permite concluir que el 25,76% de las embarcaciones zarpó desde Tahiti, el 19,70% lo hizo desde Sydney y el 16,67% desde Nueva Zelanda; en tanto que el porcentaje de barcos salidos desde alguna de las islas del archipiélago hawaiano –antiguamente denominadas Islas Sandwich- con destino a la costa oeste de Sudamérica asciende en total a 10,62%. Completan el listado aquellas naves provenientes desde las Islas Sociedad, con un 7,58% del total; las que zarparon desde las “Islas Polynecianas” (sic) y aquellas que hicieron lo propio desde Hobart Town, Tasmania, con un 4,55% cada una de ellas; en tanto, las embarcaciones salidas desde Islas Marquesas registran el 3,03% del total, y aquel único buque despachado desde Port Phillip, en la actual Australia, se ve reflejado en la estadística con un magro 1,52% del total. Por otra parte, las cifras relativas a los buques provenientes específicamente desde Asia –comparadas con las de Oceanía- son bajas; sólo un 6,07% de las embarcaciones que zarparon desde esas latitudes fondeó en Chile, guarismo que incluye a aquellos buques venidos desde Cantón, China (4,55%) y la capital de la actual Filipinas, Manila (1,52%).

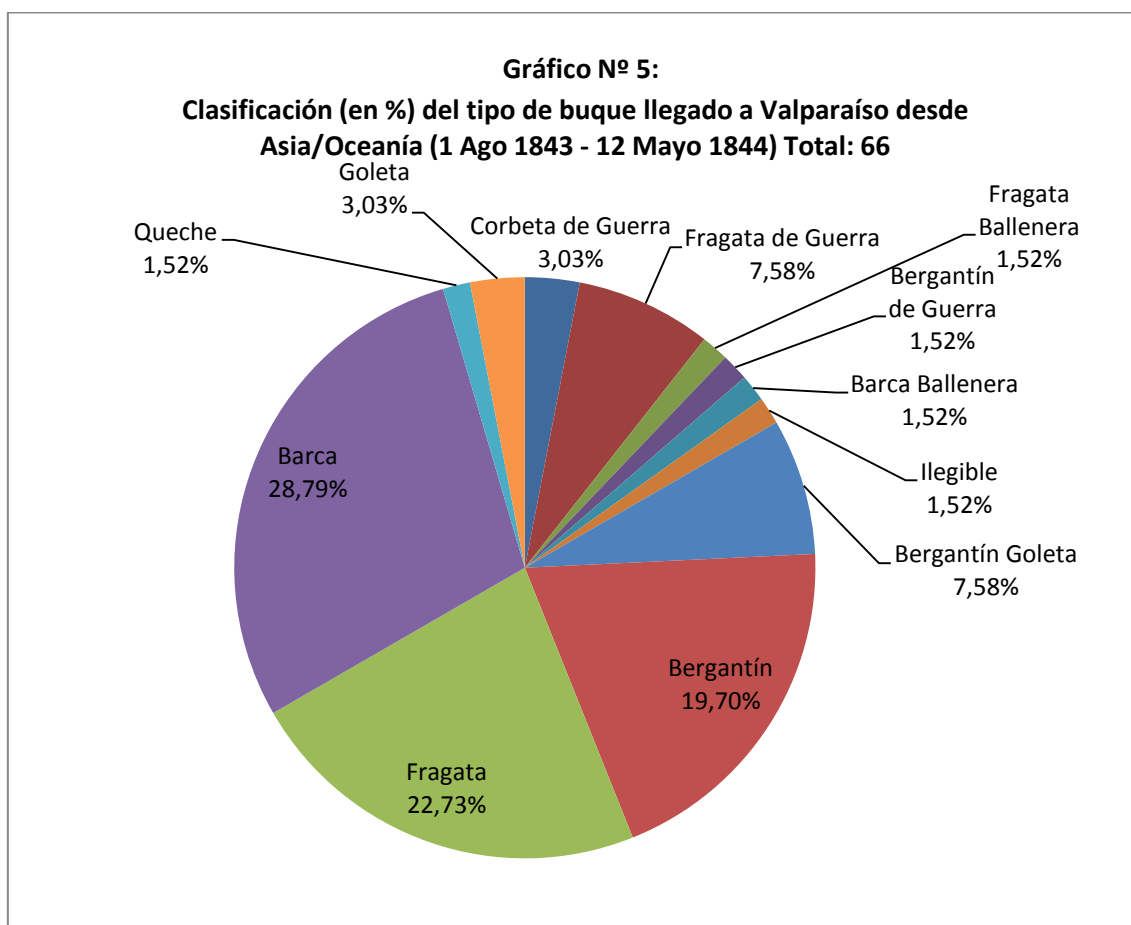


1.5. Sobre los tipos de naves llegadas a Valparaíso (Chile) desde Asia y Oceanía

Los tipos de buques arribados a Chile desde Asia y Oceanía entre 1843 – 1844 alcanzan la suma de 13 modelos. Entre ellos, podemos distinguir entre naves de guerra y barcos destinados para caza, comercialización y transporte de carne de ballena desde la Polinesia y Australia hacia las costas chilenas. Junto con las mencionadas, es posible también encontrar barcos mercantes contruidos para poder llevar en su interior grandes cantidades de cargamento surtido y pescado.

Dentro del primer grupo -el de los barcos de combate- figuran las corbetas de guerra (3,03% del total), fragatas de guerra (7,58%), y bergantines de guerra (1,52%); todas estos mayoritariamente de nacionalidad francesa, como se ha señalado en las líneas precedentes. En el segundo grupo, eminentemente más comercial, encontramos barcas (28,79% del total); fragatas (22,73%); goletas (3,03%); bergantines (19,70%) y bergantines goletas (7,58%) diseñadas para el comercio interoceanico; así como también las versiones balleneras de aquellas fragatas y barcas (1,52% del total para cada

categoría, respectivamente), estas últimas especialmente útiles cuando de transportar el preciado aceite del cetáceo hacia las costas de Sudamérica se trata (Véase Gráfico N° 5).



1.6. Sobre los Consignatarios de estos buques

Con respecto a los consignatarios de los 66 buques analizados, valga señalar que la cantidad de éstos para el periodo señalado asciende en total a 22. Dentro de aquel grupo es posible encontrar agentes marítimos que se repiten constantemente desde 1839 hasta la fecha, siendo uno de los casos más destacados el de Lyon & Santa María. También se puede observar la participación de nuevos consignatarios en el proceso de traslado y custodia del cargamento proveniente desde Asia y Oceanía, e incluso la intervención de sujetos que hasta la fecha estudiada (1843-1844) nunca habían tomado parte de tales procedimientos, tal cual es el caso de los mismísimos Capitanes de los buques respectivos, en el 1,5% de los casos. Sin embargo, debemos dejar constancia que en un 22,7 % del total, los datos relativos a los consignatarios no estaban disponibles;

mientras que en el 1,5% de los casos, pese a figurar la información requerida como disponible, fue imposible determinar el contenido de ésta. Salvo aquellos inconvenientes previamente descritos, hemos podido precisar que la lista de los consignatarios aludidos la integran, en orden decreciente, Gibbs Crawley y Cía (con el 13,6% del total); F. Schwager (9,1%); Alexander Crofs y Lyon & Santa María (con 6,1% c/u); Stevens y Bunster, y Alsop y Cía (4,5%, c/u); John Thompson Watson, Myers Bland y Cía, F. Huth Gruning y Cía, E.J. Loring, A.D. Bordes, y Graham Bowe (3% c/u); y finalmente Ridgway, Naylor Boardman y Oxley, Rambach y Gramer, A. Cumberledge, Maqueira, Ambrosio Sánchez, Laharrague y Cía, y Elmorf (¿), con el 1,5% del total cada uno de ellos (Véase Gráfico N° 6).

1.7. Sobre el tonelaje, tiempos de navegación y cargamento de estos buques

De acuerdo a lo señalado por las fuentes, y tras analizar los datos disponibles, encontramos que el tonelaje promedio de los buques arribados desde Asia y Oceanía entre 1843 - 1844 ascendió a 213 toneladas, en tanto que la extensión de la navegación entre ambos continentes y Sudamérica variaba, obviamente, en función del lugar desde el cual zarpaba el buque con destino a Chile. De esta forma, por ejemplo, un buque salido desde Tahiti hacia las costas chilenas tardaba casi 44 días en cruzar el Pacífico; desde las Islas Marquesas a Valparaíso tomaba casi 57 jornadas; y desde Sydney al señalado puerto chileno había una media de 55 días. En la misma lógica, el trayecto Islas Sandwich (incluyendo las islas adyacentes) y Chile se realizaba en un promedio de 71 días; desde las Islas Polynecianas tomaba 55 días; mientras que desde las Islas Sociedad la duración era de 57 jornadas.

Siempre en función de Valparaíso, encontramos que desde Nueva Zelanda una embarcación tardaba 42 días en dicho viaje interoceánico; 66 desde la actual isla australiana de Tasmania (Hobart Town) y 52 desde Port Phillip. Finalmente, los trayectos desde China (Cantón) y Filipinas (Manila) se extendieron por un lapso de 99 y 66 días, respectivamente.

En cuanto al cargamento, tenemos la posibilidad de profundizar en lo que respecta a las montos y cantidades del mismo, algo que no ocurre en la mayoría de los años precedentes. Lo anterior se debe a que, junto con la información obtenida al revisar la documentación depositada en la citada Biblioteca Severín, hemos tenido acceso

además a la que nos proporciona la *Estadística Comercial de Valparaíso*, específicamente para el año 1844; un año el cual se caracteriza por tener “lagunas” que, indudablemente, inciden los resultados finales de la investigación⁵. Por tal motivo, los datos proporcionados por la *Estadística* permiten complementar de mejor forma el producto de la pesquisa y saldar, aunque de una manera parcial, los vacíos existentes al respecto- especialmente en lo concerniente a la relación económica entre China y Chile y entre el país sudamericano y la Polinesia- algo que no había ocurrido con los años anteriores al carecer de dichos elementos.

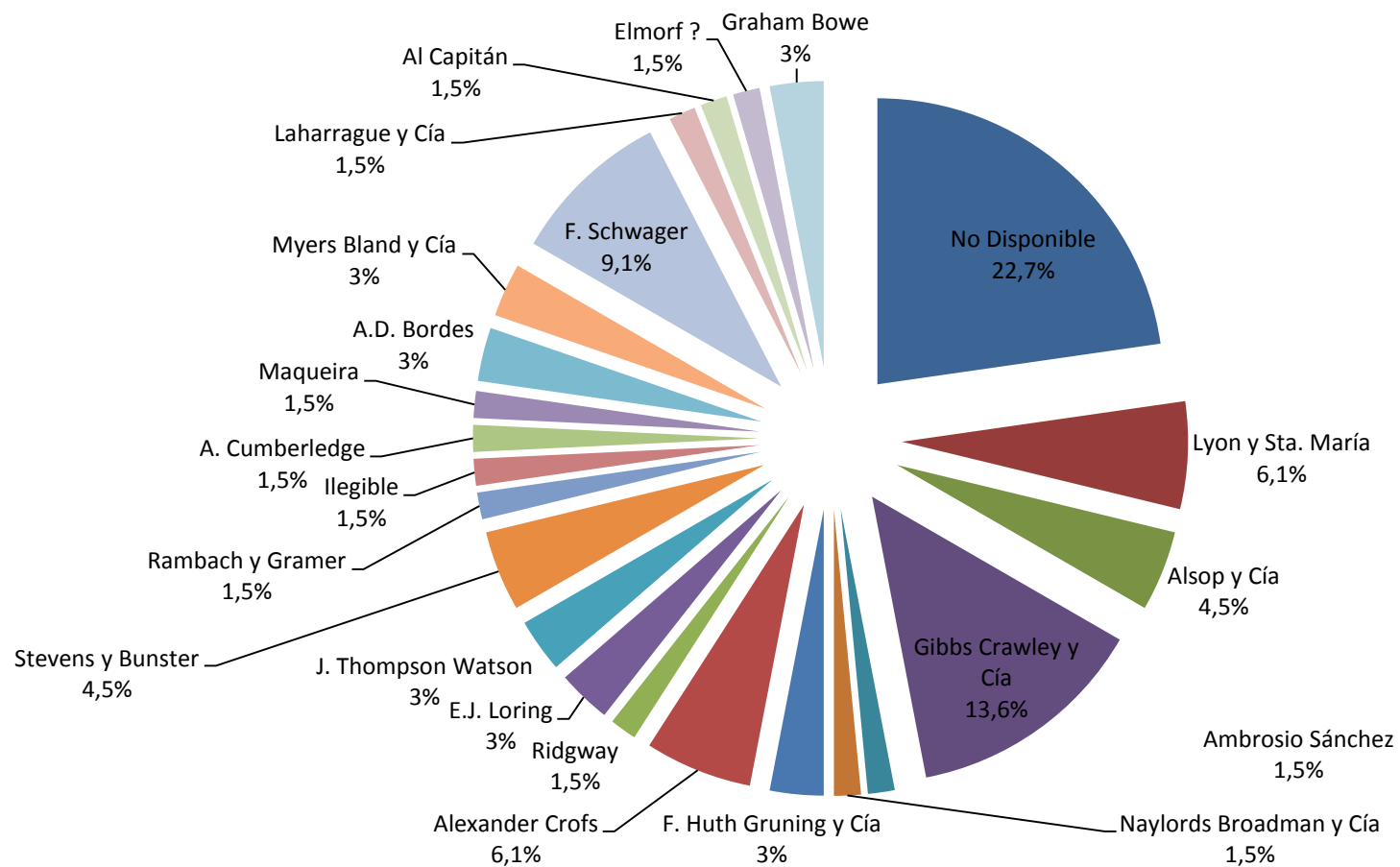
Lo que se desprende de la información obtenida en Biblioteca Severín es que el 50% de los buques arribados desde Asia y Oceanía consigna detalles en torno al cargamento transportado, mientras el 50% restante no presenta dicha característica y, por lo tanto, no resulta significativamente útil para un análisis acabado. Esta última situación se configura a partir de datos de las respectivas embarcaciones aludidas, los cuales se clasifican en la categoría de “no disponible” (en el 19,7% de los casos); “en lastre” (18,2%); y “cargamento surtido” o simplemente “surtido” (en el 10,6% del total). Finalmente, un 1,5% de las naves registradas no pudo ser considerado para este estudio, al ser imposible determinar su cargamento al encontrarse en mal estado de conservación la fuente estudiada.

De aquella información que sí ha sido posible estudiar al entregar información clara y legible, es posible determinar, por ejemplo, que del total de buques provenientes de Tahiti, el 71% de estos no detallan ni los montos ni los contenidos de las mercancías que trajeron en sus bodegas a las costas chilenas. Dicha situación se puede explicar parcialmente al constatar que casi el 41% de los buques arribados a Valparaíso desde Tahiti son de combate – en su mayoría franceses e ingleses- y no mercantes.

El 29% restante se distribuye entre buques hamburgueses, daneses y chilenos con cargamentos de “concha de perla y cocos”- liderados por los de Copenhague en cuanto a cantidad de naves- y aquellos que arribaron a Chile con “barriles de aceite”, mercancía que suponemos corresponde al de la caza de ballenas en la Polinesia. Si bien desconocemos las cantidades de aquellos cargamentos de concha de perla y cocos al no haber mayores registros, tal situación no se presenta con el aceite de ballena, logrando

⁵ Una de ellas es la existente entre el 12 de Mayo y el 15 de Agosto de 1844, periodo en el cual no hemos podido encontrar información alguna al respecto.

Gráfico Nº 6:
Principales Consignatarios de los buques llegados a Valparaíso desde Asia/Oceanía (1 Ago 1843 - 12 Mayo 1844)
Total: 66



Frank Avilés Morgado

determinar que se transportaron poco más de 700 barriles de sebo de aquel cetáceo a las costas chilenas, proceso en el cual estuvieron involucradas una fragata estadounidense acondicionada para tales efectos y una barca chilena de la cual carecemos de información.

Con respecto a las Islas Marquesas, no hemos tenido suerte, ya que el registro de viaje- realizado íntegramente por los galos- no precisa su cargamento. Algo similar ocurre con las Islas Polyneccianas; sólo sabemos que los ingleses transportaron concha de perla hacia Valparaíso, conociéndose las fechas de tales envíos pero a la vez ignorándose los montos respectivos.

El territorio que más datos aporta es el actual archipiélago hawaiano, conocido antiguamente como Islas Sandwich. De tal grupo de islas, principalmente desde Oahu, provienen cargamentos de azúcar, miel, 3400 barriles de aceites de ballena, cueros, sal. Al respecto, cabe destacar que la gran mayoría de quienes cruzaron el Pacífico con tales mercancías fueron los estadounidenses. La excepción que siempre confirma la regla la constituye en esta oportunidad una barca ecuatoriana que no detalla su cargamento, declarándolo simplemente como “surtido”.

En lo que refiere a las embarcaciones provenientes desde Nueva Zelanda, es posible señalar que en este caso la vinculación entre ambas costas del Pacífico destaca por ser más de índole migratoria que comercial; una situación similar -aunque con características distintas- a la existente entre Nueva Gales del Sur (parte de la actual Australia) y Chile durante esta época. De la totalidad de las naves despachadas desde Nueva Zelanda con destino Valparaíso, el 18% de ellas correspondió a embarcaciones francesas, de las cuales la mitad eran buques de guerra; el restante 9% no detalla el respectivo cargamento a bordo. Complementariamente, un abrumador 89% de los barcos llegados a Chile desde la ex colonia británica eran de nacionalidad inglesa y transportaban pasajeros- algo inédito en todo el desarrollo de este estudio- alcanzando la cifra de 267 personas, según se desprende de la suma de los registros de tales embarcaciones. De igual forma, también tuvo lugar el transporte de mercancías; pero salvo algunas acotaciones que confirman el envío de “maderas, palos y leña”, es poco más lo que se puede decir, menos aún si lo que se quiere conocer es el monto de tales cargamentos.

Por otra parte, en lo que al registro de cargamento de los buques venidos desde Sydney y alrededores como Hobart Town y Port Phillip refiere, es posible señalar que, al igual que su símil neozelandés, existe un flujo migratorio no menor desde aquellas latitudes hacia Chile. Por ejemplo, desde Sydney llegaron 287 personas en viaje directo, mientras que desde Port Phillip la suma alcanzó a 43 pasajeros. Al igual que en el caso de Nueva Zelanda, también tuvo lugar el envío de cargamento con productos diversos, tales como madera, y barriles con aceite de ballena, cuya suma ascendió a 1200 unidades y fue trasladada a Chile por intermedio de buques estadounidenses, como suele ser la tónica cuando se trata de este tipo de cargamentos.

Con respecto a las Islas Sociedad, podemos afirmar en primer lugar que la mercancía llegada a Chile proveniente desde esa parte del mundo fue transportada por embarcaciones chilenas, hamburguesas, francesas (20% del total c/u) e inglesas (40% restante). En segundo término, es posible sostener que ésta consiste mayoritariamente en cargamentos de vino, miel, conchas de perlas, cocos y aceite de cocos; todas ellas especies que vienen siendo habitualmente despachadas en los envíos hacia Sudamérica a lo largo de esta investigación. Es curioso, sin embargo, el encontrarnos con un cargamento de pólvora proveniente desde esas islas. Sabiendo que en aquellas islas no se fabrica este producto, la explicación más razonable es que el citado buque (de nacionalidad inglesa) haya realizado una escala previa en las Islas Sociedad con la pólvora ya sus bodegas (adquirida en China, lugar donde sí se produce y comercializa dicha sustancia) y desde allí, habiendo sumado a tal cargamento cantidades desconocidas de los artículos polinésicos descritos anteriormente, haya emprendido rumbo a las costas del sur de América. Para la estadística quedan los registros de los buques arribados desde Asia, los cuales incluyen a los puertos de Cantón y Manila. En el primero de éstos, observamos que el transporte de la mercancía fue realizado por buques estadounidenses, hamburgueses e ingleses; cada uno de ellos con un tercio del total. El común denominador de estos barcos es que ninguno de ellos detalla el contenido de sus respectivos cargamentos. La anterior es una característica que también es válida para el bergantín español “Mercader”; el cual para el trayecto Manila – Valparaíso no consigna mayores observaciones, salvo que lleva en sus bodegas cargamento “surtido”.

1.8 Conclusiones

A la hora de la síntesis, y de acuerdo a lo señalado por la documentación analizada, es posible comprender y constatar la expansión de las conexiones del comercio británico en el Pacífico Sur, aspecto que resultaría fundamental para la transformación de Valparaíso en uno –sino el principal- puerto del Pacífico Sur en la década del 40, convirtiéndose así en la piedra angular del comercio de un Chile volcado por entero a robustecer su proceso de consolidación republicana. De igual forma, no deja de ser relevante constatar la importancia que tenía para los franceses el controlar las islas de la Polinesia, aspiración que cuatro décadas más tarde chocaría con los intereses de Chile en el Pacífico al incorporar el país sudamericano la Isla de Pascua (1888).

Por otra parte, quedan en evidencia los múltiples y decididos intentos estadounidenses por consolidar su presencia en el rubro de la caza de ballenas y sus derivados, así como también la comprobación de aquella tesis que postula que pese a los buenos deseos y a las ganas por adentrarse más en el proceso, la participación de países sudamericanos a la hora de (intentar) unir ambas costas del Pacífico es significativamente menor. Es así como podemos afirmar que las cifras anteriormente expuestas, pueden resultar útiles para comprender el comportamiento de los imperialismos (tanto los consolidados como aquellos en formación) en el Pacífico Sur durante el XIX, así como también la formación de pequeñas élites comerciales en los puertos de arribo de mercancías, como es el caso de Valparaíso, Chile.

TABLA N° 1: RELACIÓN DE BUQUES LLEGADOS A VALPARAISO DESDE ASIA /OCEANÍA (1-8-1843 – 31-7-1844)*

FECHA	CLASE	NACIÓN	NOMBRE	CAPITÁN	TON ⁶	DDN ⁷	FB DG ⁸	PROCEDENCIA	CONSIGNATARIO ⁹	OBS ¹⁰
10-8-1843	Quecheç	Inglesa	Basilisk	Cmdte. Hunt	-	55	6	OTahiti	¹¹ N/D	N/D
13-8-1843	Frag. de Guerra	Francesa	Boufsole	Vugnaud	-	62	32	OTahiti	N/D	N/D
20-8-1843	Fragata	Francesa	Jules Cesar	Blay	306	70	-	Islas Marquesas	Rambach y Gramer	En Lastre
22-8-1843	Barca	Ecuatoriana	Miceno	Clarcke	230	63	-	Islas Sandwich	Ambrosio ¿ Sánchez	Cargamento Surtido
25-8-1843	Bergantín Goleta	Inglesa	Curlew	Griggs	97	84	-	Islas Polynecianas	Alexander Crofs	¹²
31-8-1843	Barca	Francesa	Princeps Royal	Hersler	243	63	-	N. Zelanda	Lyon y Sta. María	Cargamento Surtido
2-9-1843	Corb. de Guerra	Francesa	Triumphante	Cmdte. Dostel	-	53	22	Islas Marquesas y Tahiti	N/D	N/D
3-9-1843	Barca	Francesa	Jules	Simonet	190	43	-	Tahiti	A.D. Bordes	En Lastre
4-9-1843	Fragata	Inglesa	Jeremias Garnett	Davies	447	47	-	Sydney	Myers Bland y Cía	Surtido (10 pasajeros)

* Tabla de Elaboración propia, basada en la información disponible en el “Registro de entradas y salidas de Valparaíso”, disponible en los depósitos de la Biblioteca Severín, en Valparaíso, Chile.

⁶ Tonelaje del Buque.

⁷ Días de Navegación (desde puerto de zarpe hasta puerto de arribo).

⁸ Fuerza del Buque de Guerra arribado a puerto (expresado en n° de cañones).

⁹ Es definido como un agente marítimo que representa al naviero, “vinculado a éste por contrato de mandato y comisión mercantil. Puede actuar en nombre de varios principales o navieros. Sus obligaciones frente al naviero son de carácter administrativo, técnico y comercial: búsqueda de mercancía como comisionista (captación de cargas), atención al buque durante la escala, gestión de documentos ante la Autoridad Portuaria, Aduana, policía, capitanía marítima, etc”. LÓPEZ PAMPÍN, ANA Y GONZALEZ LLANO, IRIA; *Inglés Marítimo*, Netbiblio, La Coruña, 2004, p. 37.

¹⁰ Observaciones varias (cargamento del buque, estado del mismo a su llegada a puerto, comentarios).

¹¹ Información No Disponible.

¹² “Cargamento de concha de perla”.

5-9-1843	Bergantín	Inglesa	Content	Hamilton	154	48	-	Sydney	John Thompson Watson	Surtido (6 pasajeros)
5-9-1843	Bergantín	Inglesa	Leo	Bell	230	66	-	Hobart Town	Allison Cumberledge	En Lastre
7-9-1843	Bergantín Goleta	Estadounidense	O.C. Raymond	Harward	164	54	-	Oahu/Islas Sandwich	Alsop y Cía	Surtido
15-9-1843	Fragata	Inglesa	Vindictive	Cmdte John Nicolas	-	41	50	OTahiti	N/D	N/D
17-9-1843	Bergantín de Guerra	Francesa	Adonis	Cmdte. St George	-	31	20	Tahiti	N/D	N/D
4-10-1843	Fragata	Inglesa	Amiga	Darlrymple	390	47	-	Sydney	Stevens y Bunster	En Lastre
9-10-1843	Fragata Ballenera	Estadounidense	Adams	Holly	-	66	-	Tahiti	N/D	¹³
10-10-1843	Barca	Inglesa	Andover	Burns	300	40	-	N. Zelanda	Stevens y Bunster	En Lastre. 25 pasajeros
12-10-1843	Barca	Inglesa	Salopian	Bell	290	112	-	Cantón	F. Huth Gruning y Cía	Surtido
18-10-1843	Bergantín	Inglesa	Lawsons	Kay	258	60	-	Sydney	Stevens y Bunster	En Lastre, fierro y 12 pasajeros
22-10-1843	Barca	Inglesa	Providence	Hicks	303	51	-	Hobart Town	Gibbs Crawley y Cía	En Lastre y madera
23-10-1843	Bergantín	Estadounidense	Delaware	Carter	180	74	-	Oahu	Alsop y Cía	Cargamento azúcar, miel
21-11-1843	Frag. de Guerra	Estadounidense	United States	Cmdte Jones	-	35	60	Tahiti	N/D	N/D
25-11-1843	Barca	Inglesa	Artemise	McDonald	312	58	-	Sydney	Graham Bowe	En Lastre

¹³ “700 barriles de aceite de ballena”.

28-11-1843	Frag. de Guerra	Francesa	Somme	Alain	-	48	20	Tahiti	N/D	N/D
29-11-1843	Bergantín	Inglesa	Sarah Birckett	Proddow	202	45	-	Sydney	N/D	¹⁴
2-12-1843	Barca	Inglesa	Alexander Johnson	Swan	290	63	-	Sydney	John Thompson Watson	30 pasajeros
3-12-1843	Fragata	Inglesa	Ursula	Marten	490	39	-	N. Zelanda	Ridg..	En Lastre y 20 pasajeros
12-12-1843	Fragata	Francesa	Reine Blanche	Almte. Du Petit	-	30	60	I. Polynecianas, últimamente de Tahiti	N/D	N/D
13-12-1843	Bergantín Goleta	Inglesa	Faith	Simons	120	43	-	Tahiti	E Loring y Cía	En Lastre
15-12-1843	Bergantín	Estadounidense	Lama	Church	144	75	-	Islas de Sandwich/Oahu	E Loring y Cía	¹⁵
26-12-1843	Frag. de Guerra	Francesa	Danae	Fournier	-	31	54	Tahiti	N/D	N/D
28-12-1843	Barca	Inglesa	Brougham	Robertson	238	36	-	N. Zelanda	Gibbs Crawley y Cía	En Lastre, 15 pasajeros
29-12-1843	Barca	Inglesa	Margarteh Condd	Maxton	400	52	-	Port Phillip	Gibbs Crawley y Cía	Surtido, 43 pasajeros
29-12-1843	Fragata	Inglesa	Frances	Sharp	333	34	-	N. Zelanda	Lyon y Sta. María	En Lastre, 129 pasajeros
2-1-1844	Barca	Hamburguesa	Carolina	Knudsen	292	110	-	Cantón	F. Huth Gruning y Cía	Surtido
3-1-1844	Fragata	Estadounidense	Henry Astor	Pinkham	377	73	-	Oahu/Islas de Sandwich	Ilegible	¹⁶

¹⁴ “En Lastre con 44 pasajeros entre h/m y niños”

¹⁵ Productos de aquellas islas; miel, sal, cueros.

¹⁶ “Aceite de ballena, 2000 barriles”.

23-1-1844	Bergantín	Español	Iberia	Mercader	250	66	-	Manila/ Islas de Sandwich	Maqueira &	Surtido
31-1-1844	Frag. de Guerra	Estadounidense	Eric	Comodoro Dallas	-	50	20	I. Polynecianas, y de Tahiti (45 días)	N/D	N/D
2-2-1844	Barca	Francesa	Alfred	Ciuvac	111	50	-	Otaha, Islas Sociedad	Lyon y Sta. María	Cargamento de concha de perla
8-2-1844	Bergantín	Danés	Victoria	R. Axelsen	190	41	-	Tahiti	F.W.Schwager	Concha de perla y cocos
11-2-1844	Goleta	Inglesa	Clown	Hart	104	95	-	Islas Sociedad	Alexander Crofs	Cargamento de concha de perla
16-2-1844	Bergantín	Inglesa	Regia	H. Moore	105	64	-	Sydney	Naylors Boardman y Oxley	En Lastre y 69 pasajeros
23-2-1844	Barca	Inglesa	Orator	Tayt	443	47	-	Sydney	Gibbs Crawley y Cía	En Lastre y 67 pasajeros
24-2-1844	Bergantín	Hamburguesa	Vigilant	Eckert	120	68	-	Chain Island, una de las de Sociedad	F.W.Schwager	Miel, concha de perla
25-2-1844	Barca	Estadounidense	America	Richmond	257	114	-	Oahu	N/D	1400 barriles de aceite
26-2-1844	Fragata	Estadounidense	Congrefs	Hayes	357	74	-	Cantón	Alsop y Cía	Surtido
28-2-1844	Fragata	Inglesa	Mandarín	Smith	425	34	-	N. Zelanda	Gibbs Crawley y Cía	En Lastre
29-2-1844	Barca	Francesa	Nathalie	Lebreille	309	47	-	Tahiti	A.D.Bordes	N/D
25-3-1844	Fragata	Danesa	Wodan	Bendixen	233	35	-	Tahiti	F.W.Schwager	En Lastre
27-3-1844	Barca	Inglesa	Bangalore	Nelson	870	40	-	N. Zelanda	Gibbs Crawley y Cía	¹⁷
27-3-1844	Fragata	Inglesa	Woodbridge	Dobsin	516	50	-	Hobart Town	Gibbs Crawley y Cía	En Lastre

¹⁷ “Maderas, palos y leña. 25 pasajeros”.

28-3-1844	Barca	Inglesa	Christiana	Lyell	254	49	-	Sydney	Grahan Rowe y Cía	Surtido, 49 pasajeros
28-3-1844	Barca	Inglesa	Himalaya	Newham	477	45	-	N. Zelanda	Gibbs Crawley y Cía	En Lastre. 14 pasajeros
1-4-1844	Corveta (sic) de guerra?	Francesa	Buchepale	Cmdte. La Ferreire	-	46	18	N. Zelanda	N/D	N/D
2-4-1844	Goleta	Inglesa	Emancipatio	Winter	113	37	-	Toobouai, Islas Sociedad	Alexander Crofs	¹⁸
3-4-1844	Bergantín Goleta	Chilena	Sagaz	Griggs	97	33	-	Islas de la Sociedad	Alexander Crofs	¹⁹
4-4-1844	Bergantín Goleta	Danés	María	Holstein	101	45	-	Tahiti	F.W.Schwager	Concha de perlas
6-4-1844	Bergantín	Inglesa	Huna	Sanderson	221	36	-	N. Zelanda	Lyon y Sta. María	N/D
14-4-1844	Fragata	Inglesa	Glentaniar	G. Brock	610	52	-	Sydney	Myers Bland y Cía	En Lastre
15-4-1844	Fragata	Danés	Neptunus	Wessen	249	36	-	Tahiti	F.W.Schwager	En Lastre
21-4-1844	Barca	Chilena	Capricho	Samounuos	202	47	-	Tahiti	Laharrague y Cía	²⁰
24-4-1844	Fragata	Inglesa	Fohustone?	Harrison	236	46	-	Sydney	Al Capitán	En Lastre
24-4-1844	Bergantín	Hamburguesa	Vigilant	Eckerts	101	36	-	Tahiti	F.W.Schwager	Concha de perla
25-4-1844	Ilegible	Inglesa	Mary Nixon	McDonell	391	35	-	N. Zelanda	Gibbs Crawley y Cía	Ilegible
12-5-1844	Bergantín	Estadounidense	Ontario	Kelly	200	45	-	Oahu	N/D	Cueros y sal
12-5-1844	Barca Ballenera	Estadounidense	Le Grange	Hudson	279	93	-	Sydney	Elmort ..(ilegible)	²¹

¹⁸ “Pólvora, vinos, cocos”.

¹⁹ “Aceite de cocos, concha de perlas y otros productos”.

²⁰ “Concha de perla, aceite” (de ballena?).

²¹ “1200 barriles de aceite” (de ballena?).

