Colonialismo y geoeconomía británica en el Perú del siglo XIX

Bachiller en Historia Walter Rojas Fox
Bachiller en Ciencias Sociales especialidad Historia por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Ha laborado en el Archivo General de la Nación, Archivo Arzobispal de Lima y en la Marina de Guerra del Perú. Ha publicado artículos en la revista *Síntesis Social*, entre otras.



RESUMEN
Pasado el colonialismo político de España, en las flamantes naciones de América surgió una nueva dependencia de orden económico venido de Inglaterra que el autor denomina Armada financiera. A continuación se explica las motivaciones que la originaron, su expansión y su alianza con la élite local, logrando alcanzar supremacía en territorios de ultramar, ávidos de recursos económicos para emprender su reconstrucción.

PALABRAS CLAVE: Armada financiera; Gran Bretaña; colonialismo; geoeconomía, élite limeña.

ABSTRACT
Once the political colonialism of Spain has passed, in the newly American Nations a new dependency of economic order emerged from England which the author denominates the Financial Navy. Afterwards, the motivations that originated it, its expansion and its alliance with the Local Elite, managing to reach supremacy in overseas territories, eager for economic resources to undertake their reconstruction.

KEYWORDS: Financial Navy; Britain; colonialism; geo-economics, Lima elite.

Introducción

La venida del siglo XIX marcó el tiempo de la decadencia para el poder español en América y el inicio de la supremacía y el dominio internacional de Inglaterra, que llevó con éxito sus intereses geopolíticos alrededor del globo, imponiéndose inicialmente en poderío naval y posteriormente en desarrollo industrial, sumados a habilidades empresariales y diplomáticas logrando establecer, en las nacientes repúblicas, conexiones en zonas estratégicas donde actuaban con libertad (una libertad ganada a pulso contra sectores de las élites locales).

• Artículo recibido el 19 de noviembre de 2014, aprobado para su publicación el 5 de marzo de 2015



El descalabro de la "Armada invencible" fue el suceso que marcó simbólicamente la preponderancia británica por encima de España y, a la postre, el futuro dominio marítimo de la isla alrededor del mundo, a lo largo del siglo XIX. En la imagen *La derrota de la Armada Española*, óleo de Philippe-Jacques de Loutherbourg.

Pero para mensurar la influencia inglesa en las décadas posteriores a la independencia de las naciones hispanoamericanas –y, en el caso particular peruano– es preciso hilar más fino. Con la gesta emancipadora, José de San Martín embarcó desde Inglaterra a muchos militares ingleses, que se adhirieron sobre todo a la oficialidad de las fuerzas de tierra y mar, y en calidad de mercenarios, libraron batallas y combates decisivos para la emancipación de lo que sería la República Peruana. Adicionalmente, aunque la Corona británica decidió la neutralidad de sus flotas y tropas, armamento de manufactura inglesa circulaba casi sin restricciones, dirigido a apertrechar las fuerzas patriotas.

Luego de la Campaña Libertadora, culminada exitosamente por Bolívar y sus huestes, en las que hubo también muchos ingleses, estos militares se quedaron en estas tierras a usufructuar las propiedades que como paga por sus servicios les correspondían; así fue que lograron amasar cierta fortuna y formaron familias con los apellidos locales. En otros casos, siguieron su carrera militar sirviendo a las Armadas de Chile, Argentina, o regresaron a su patria natal o buscaron nuevas travesías en otros sitios alrededor del mundo.

Inmigrantes ingleses de otro tipo llegaron también, civiles con un buen perfil de técnicos y expertos en el manejo de las finanzas. Estos trataron de emprender negocios comerciales, se dedicaron a la especulación financiera, o cumplieron en algunos casos el rol de diplomáticos. En cantidad de casos las familias formadas por extranjeros (y obviamente también las élites criollas de añejos orígenes colo-

niales) trabaron contacto e hicieron negocios con las grandes casas comerciales inglesas (pero también estadounidenses) ya establecidos en nuestro país, lo cual evidentemente fue parte del dominio geoeconómico británico y los mismos ingleses lo entendieron así, como ya veremos. A fin de cuentas, el poder económico y político británico tendría la hegemonía en estos territorios "independientes"; lo que ocurrió en el fondo es una nueva forma de aprovechamiento justificada por el progreso, la industria y las finanzas.

Las cuestiones que planteamos, y que en este ensayo esperamos contestar al menos parcialmente, se definen del siguiente modo: ¿Cómo los intereses geoeconómicos británicos tuvieron éxito en la joven nación peruana luego de la independencia? En particular, ¿qué elementos y actores intervinieron y se favorecieron incursionando en el Perú del siglo XIX? ¿Cuál fue el destino de algunas familias fundadas por inmigrantes británicos en la liberalización y apertura de la economía peruana favorable a intereses económicos imperialistas ingleses?

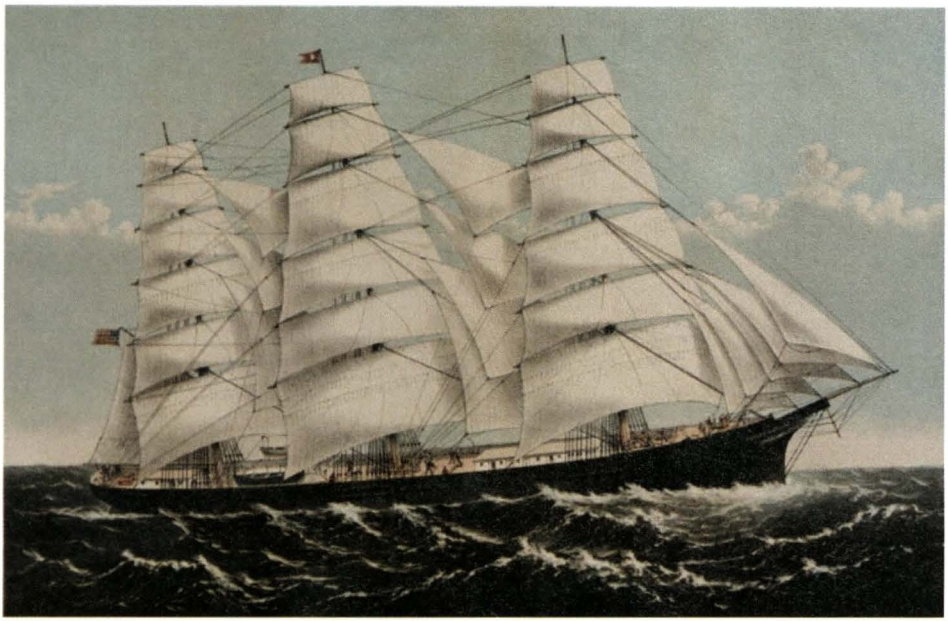
Postulamos que, en la medida que Inglaterra y sus competidores se enfrentaban por el dominio de las más extensas zonas de actividad económica, se configuraba una situación que podemos calificar de *pugna geoeconómica*[1] tomando como referencia el concepto acuñado por Edward Luttwak,[2] pugna en la que Inglaterra marcaría las pautas logrando liderar el desarrollo capitalista de gran parte del siglo XIX.

Antecedentes: La lucha por la supremacía en los océanos

La disputa política sobre el dominio marítimo entre España e Inglaterra se remonta a la misma etapa de conquista durante el siglo XVI. Como hitos teóricos resaltantes en el desarrollo de dicha disputa se pueden tener: a) los trabajos de Richard Hakluyt –publicados entre 1582 y 1589– que influirán en los comerciantes de la isla para iniciar la empresa de expansión fuera de los límites del Imperio, específicamente en América septentrional; b) la oposición de Hugo Grocio (que Inglaterra, Francia y Holanda apoyaron) a la consigna de *mare clausum* hispano (es decir, la exclusividad de navegación y comercio) con su concepción (en 1609) de un *mare liberum* que abriría las puertas al libre comercio; c) con el retorno

1. OLIER. Eduardo (Univ. Politécnica de Madrid) define la geoeconomía como «*el análisis de las estrategias de orden económico y comercial decididas o influidas por los Estados dentro de los intereses que los animan, a fin de proteger sus economías en el contexto económico global, o para dotarse de las tecnologías o productos que consideran estratégicos para su supervivencia o desarrollo futuro*».

2. Historiador, estratega militar, consultor y analista político de origen judío. Desarrolló su carrera en el mundo anglopar-lante, sobre todo en los Estados Unidos. Es autor, entre otros textos, de *The Grand Strategy of the Byzantine Empire* (2009) y *The Grand Strategy of the Roman Empire from the First Century AD to the Third* (1976).



Clipper Ship Three Brothers. 2972 Tons. *The Largest Sailind Ship in the World.*

del régimen monárquico, el Parlamento inglés definió la política económica de tipo mercantilista mediante las Actas de Comercio y Navegación entre 1660 y 1672; y, finalmente, d) el Tratado de Utrecht en 1713, que modificó el entramado del poder europeo y restringió la sucesión dinástica en España. Inglaterra se vio además beneficiada con extensos dominios franceses al norte de América.[3]

Más recientemente las historiografías española e inglesa se han enfrascado en fuertes debates sobre la supuesta pérdida de la hegemonía ibérica en los territorios coloniales. Mientras que los ingleses aseguran que la derrota de la Armada Invencible[4] por parte de la flota inglesa isabelina en 1588, marcó el inicio del declive marítimo español en los siglos posteriores, los españoles se contraponen a esta tesis afirmando que, por el contrario, la flota española mantuvo la supremacía, e incluso, que esta fue incrementada durante el siglo XVIII.

Sea como fuere, es claro que a fines del siglo XVIII y comienzos del XIX, España ya no podía controlar como deseaba el tráfico marítimo comercial que tenía

3. LAGUERRE, Michel. "Choque de imperios en el Pacífico Norte: intereses comerciales de Gran Bretaña y España en la costa noroccidental de América a finales del siglo XVIII: Nootka/Nutka". *Revista de Marina*. Año 106, N° 2. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos, 2013. p. 67-70.

4. Bautizada de ese modo, de manera mordaz, por los ingleses tras derrotarla. Su nombre oficial era el de "Grande y felicísima Armada". La posición española afirma, además, que en el desastre de la flota de Felipe II no intervino de manera determinante el accionar inglés, sino que aquel se debió a otros factores, como la fatalidad del mal tiempo.

como su principal promotor a los ingleses –pero también a los holandeses y franceses–, el cual hasta el fin del dominio ibérico se llevaba a cabo en su mayor parte bajo la modalidad del contrabando. Las embarcaciones inglesas cargadas de manufacturas iban y venían por la ruta del Atlántico, y desembarcando en las costas rioplatenses habían logrado desplazar la importancia económica del puerto del Callao como bastión del comercio monopólico español.

Adicionalmente, Inglaterra forjó su Revolución Industrial con la aplicación y adaptación de nuevos y contundentes avances técnicos, que transformarían la forma de hacer e impulsar embarcaciones. El hierro, la hélice y la máquina de vapor aparecieron en momentos en los que la isla parecía perder la competencia de construcción de buques de madera que mantenía con los Estados Unidos de América. La novedosa aplicación de estos elementos apareció cuando el precio del hierro estuvo en caída, desde las 6,30 £ por tonelada en 1810 hasta llegar alrededor de 2,60 £, entre 1840 y 1870. Naturalmente, la producción de hierro inglesa tuvo a incrementarse. La industria naviera británica tomó, de este modo, su "segundo aire" en cuanto a la supremacía naval, pues el barco de hierro, no bien aceptado del todo al comienzo, mostró luego tal utilidad y ventajas por sobre los barcos de madera y vela (de los cuales los *clippers*[5] fueron el último gran avance), que al final se impuso como lo más usual en navegación. Compañías comerciales y de servicios ingleses poco a poco fueron reemplazando sus obsoletas unidades de madera, vela y ruedas por modernas de hierro, con motor a hélice y más resistentes y rápidas, por mencionar sólo algunas cualidades.[6]

Del mismo modo, Inglaterra requería, aparte de medios, de vías seguras y libres de comunicación que le permitieran un manejo eficiente y rápido de sus remotas zonas de influencia. Para ello tuvo que batallar frente a las demás potencias con la finalidad de culminar el casi secular proyecto del canal de Suez, que le permitió el acceso a sus territorios coloniales y al comercio exclusivamente manejado por ella. Este dominio se completó con la instalación, una y otra vez, de larguísimas redes de cables telegráficos submarinos, desde 1839 en Calcuta, hasta 1902, con la conclusión del cable a Nueva Zelanda desde la Columbia Británica (Canadá).[7]

---

5. El *clipper* era un tipo de embarcación ligera, de pequeñas dimensiones, que podía hacer largas travesías en tiempos más reducidos que las corrientes fragatas, corbetas, goletas y bergantines. Su velamen aprovechaba los vientos de manera óptima.

6. Por mencionar un caso, la Peninsular and Oriental Steam Navigation Co., fundada en 1837, que cubría las rutas del océano Índico, compró en 1848 sus primeros buques a vapor. Más tarde, hacia 1865, el ingeniero civil Alfred Holt botó tres vapores con máquina de tipo compuesta, el *Agamenon*, el *Ajax* y el *Achilles*, con los que fundó la Ocean Steamship Co., y que navegaron por el océano Índico y el lejano Oriente.

7. HEADRICK Daniel, *Los instrumentos del Imperio. Tecnología e imperialismo europeo en el siglo XIX*. Madrid: Altaya, 1998. p. 124-143.

La geoeconomía inglesa como forma de dominio colonial en el mundo

El surgimiento del capitalismo en su fase imperialista se identificó inmediatamente con la emergencia inglesa y sus intereses globales. La banca y la especulación empezaron a constituir un factor imprescindible en este proceso. Ya en 1816, Inglaterra había conseguido la estabilidad monetaria con un sistema monometalista y sustentado debidamente en sus reservas de oro.[8] El Perú fue influenciado, se recordará, por esta aplicación del patrón oro, con la denominación Libra Peruana (Lp) a fines del siglo XIX. Los poderosos bancos ingleses,[9] que aparecieron luego de 1815 arrebatando a los Países Bajos el título de la más importante sede financiera mundial, lograron pactar una serie de préstamos a varios países alrededor del globo. El primer contrato de empréstito se realizó entre el Baring-Bross con el Gobierno francés, que necesitaba pagar indemnizaciones de guerra, y luego siguieron los préstamos a los países hispanoamericanos luego de la guerra independentista. Así, la zona de influencia inglesa fue el eje financiero alrededor del cual las Administraciones de los países deudores se sostuvieron con los préstamos que recibieron, iniciando su dependencia.[10]

Entre 1815 y 1830, el mundo entero asistió a un largo episodio de expansión del Imperio inglés en diversas zonas alrededor del mundo, tanto en lo político como en lo económico. En efecto, Inglaterra sacaba décadas de ventaja al resto de Europa mientras que los países más importantes del continente sufrían una transición luego del fuerte impacto que significó el afán imperialista napoleónico y las consecuencias del Congreso de Viena.

No es nuestra intención hacer un detallado compendio de las principales conquistas territoriales británicas, pero con lo que resumiremos a continuación nos haremos una idea de la magnitud de los intereses de la Isla alrededor del mundo. En 1819 el inglés Thomas Raffles,[11] tras conseguir del rajá de Yohore[12] la prerrogativa de asentamiento en su reino, el cual ocupaba la península de Malaca (abonando anualmente cinco mil dólares), se apoderó de la localidad de Singapur. Dos

8. En realidad, el caso inglés forma parte de una oleada de "sanidad monetaria" de la que disfrutaron también Francia, los Países Bajos y el Gobierno de Berlín.

9. Nos referimos a los Rothschild, Baring-Bross, y Wilson & Co., que en algunos casos también operaron en nuestros países sudamericanos.

10. PIRENNE, Jacques, "Expansión del Imperio inglés". Vol. VII, *Historia universal: las grandes corrientes de la historia*. Barcelona: Océano, 1982. p. 2260-2261.

11. Thomas Stamford Raffles, naturalista (1781-1826). Entró al servicio del Departamento de la India Oriental con 14 años de edad. En 1811 tomó parte en las expediciones contra Java y llegó a ser su vicegobernador, contribuyendo a la fundación de Singapur. Se dedicó a estudiar los recursos y coleccionó muchas muestras naturales y datos etnológicos, que se perdieron en el incendio del barco en el que se transportaba. Ya en su tierra de origen, fundó la Sociedad Zoológica.

12. Situado al extremo sur de la península malaya, actualmente convertido en sultanato. Su capital, Johor Bahru.

años atrás, durante la guerra contra la Compañía de las Indias Orientales, tras derrotar a las locales huestes maharatas (cuya autonomía política sería anulada), la presencia inglesa se fortalecería en la India. Singapur, unos años después, lograría una expansión demográfica y se convertirá en un espacio estratégico como punto de enlace entre China, el archipiélago malayo y Australia, área naturalmente dominada por la Corona. La zona del Indostán también se convirtió en área de influencia inglesa, que de ese modo por primera vez en siglos se vio unificada, por una compañía capitalista. Allí creó escuelas y desterró los crueles ritos tradicionales, imponiendo su visión y su estilo liberal de la sociedad. En Australia fueron también fundadas instituciones "a la inglesa", como un Consejo Legislativo y los jurados para causas criminales. En Nueva Zelandia los ingleses fueron rechazados por la resistencia maorí.

> Entre 1815 y 1830, el mundo entero asistió a un largo episodio de expansión del Imperio inglés en diversas zonas alrededor del mundo, tanto en lo político como en lo económico.

Desde entonces, Inglaterra tenía un acicate firme para establecer con fuerza su poderío marítimo, dada tal extensión de su influencia territorial. Debía "rodear el mundo de bases y puntos de escala que jalonasen las grandes rutas transoceánicas y dominar los puntos esenciales, principalmente los estrechos".[13] Solo cincuenta años luego del Tratado de Versalles (1783), donde se resignaba a perder el dominio colonial en Norteamérica, la Isla se vio de bruces con un nuevo y portentoso dominio colonial, el cual debía salvaguardar con una flota contundente y comunicaciones más rápidas y efectivas, elementos que con la Revolución Industrial adquirirá sobradamente y casi sin resistencia de sus disminuidos competidores europeos.

Inglaterra además logró establecer una serie de puertos que tendrían una importancia estratégica como bases imperiales. Es el caso, entre los más importantes, de Santa Elena, Mauricio y Aden, baluartes imperiales que se unirían a Singapur.

Por la misma época de la fundación y surgimiento de Singapur a manos inglesas, el abate de Pratt (Domingo Jorge Federico de Prolhiac), en una de sus copiosas obras, *Des colonies et de la revolution actuelle de l'Amerique*, publicada en 1817, recomendaba la formación de tres imperios para proteger la integridad política y religiosa del nuevo mundo. Pero por otro lado, resaltaba el rol preponderante y decisivo de la Inglaterra imperial, que sobresalía de entre sus vecinas europeas.

13. Idem cita 10.

Terminaba afirmando categóricamente que la Corona inglesa no tenía razón para ocupar territorios coloniales, pues solamente le bastaban las magníficas y envidiables condiciones comerciales para conservar el dominio del mundo. Ni siquiera había razón para invadir militarmente en América.

> Inglaterra es el único poder colonial... la nación que goza de superioridad en navegación, industria y capital, es la dueña de todas las colonias. Esta nación *no tiene necesidad de adueñarse de ellas, solo comerciar con ellas.*[14]

Evidentemente, las operaciones británicas en Oceanía, el Oriente y Sudamérica, corrigieron esta versión "suave" del imperialismo británico. Hay que tener en consideración que el sistema político inglés era distinto al ambiente en el que se preparó la invasión de Norteamérica. Mientras esta se llevó a cabo con una Inglaterra con instituciones representativas, podemos decir más "democráticas", "...el segundo Imperio británico, creado a la sombra de las revoluciones americana y francesa, fue regido por un poder autoritario". En consecuencia, "El poder de este último dependía de las conquistas armadas, del mantenimiento de fuerzas militares y de la presencia constante de la Real Marina".[15]

Empresas y casas comerciales británicas en América meridional y en el Perú

A inicios del siglo XIX, allí donde Inglaterra no anexa territorios, aparece con el capital que escasea en ellos. La isla de Trinidad había sido invadida en 1797, y España reconoció la anexión de esta a la Corona británica en 1802. Intentó ocupar Montevideo y Buenos Aires en 1806-1807, pero la efectiva respuesta de la élite porteña logró disuadirla.

Distinto fue el caso de Brasil, que otorgó notables beneficios a los comerciantes británicos residentes en ese país. Luego de 1807 el príncipe regente decidió la apertura de los puertos al comercio internacional y, por si fuera poco, concedió exenciones y bajas tasas a los comerciantes británicos por sobre los demás. Los barcos ingleses podían utilizar a discreción los fondeaderos de la costa brasileña.

Luego de la Independencia, las economías de los nacientes países (entre ellos el Perú) se encontraban en condiciones económicas precarias debido al desmantelamiento de la estructura económica colonial. El ahorro era casi impracticable, del mismo modo que la inversión nacional, habida cuenta de que las arcas

14. WU Brading, Celia. *Generales y diplomáticos: Gran Bretaña y el Perú 1820-1840*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 1993. p. 19-20.

15. Idem, p. 21-22.

estatales se hallaban vacías. Sin embargo los recursos que poseen insinuaban un futuro promisorio para el desarrollo. Aquí entró entonces a tallar el capital anglosajón, preferentemente británico, que permitiría el crédito a los Gobiernos latinoamericanos. En Brasil, la mayoría de los ferrocarriles fueron establecidos por las grandes casas europeas. La línea de San Pablo se construyó utilizando la técnica inglesa.

La *Peruvian Corporation*, con sede en Londres, pero que contrataba ingenieros americanos, construyó la línea de Mollendo y Arequipa hacia el Cusco y el Titicaca. *Baring* desembolsó los fondos para el Trasandino, construido en 1881 a través de la pampa argentina y cuyo material fue suministrado por Le Creusot, hasta que le fue arrebatado el mercado. Al respecto de esta situación América Latina en general, menciona Robert Schnerb:

> ... el pabellón inglés marcha a gran distancia a la cabeza del comercio exterior; los Estados Unidos se retrasan definitivamente hacia 1840-50. La América Latina puede considerarse de hecho como una *dependencia económica de Inglaterra*.[16]

Junto a la apertura y dominio de los mercados locales, la política de empréstitos constituyó otra forma de generación de dependencia económica. En 1822 el Gobierno chileno pidió préstamos a Londres, los Baring les prestaron posteriormente y, en una tercera oportunidad, el Gobierno solicitó apoyo de la Casa Morgan. En el caso de Argentina, el primer empréstito se celebró en 1824 con la casa Baring Brothers, por el monto de un millón de libras. Luego de concedido el empréstito, se firmó un tratado de libre comercio, amistad y navegación, suscrito por el cónsul de Su Majestad, Woodbine Parish y el ministro secretario de Gobierno, Hacienda y Relaciones Exteriores de las Provincias Unidas, don Manuel José García. Dicho tratado, que se firmó el 2 de febrero de 1825, venía a reconocer –de manera condicionante– la soberanía de las Provincias Unidas de La Plata por parte de Inglaterra. Ciertamente existieron luego de éste, nuevos empréstitos.

Como Schnerb, muchos consideran que, posteriormente, la propia guerra del Pacífico es en realidad una guerra de intereses ingleses en Chile contra los intereses franceses y americanos en Perú y Bolivia. El capital extranjero es, incluso, responsable de revueltas entre civiles de diversos sectores.[17] Por todo ello, a decir de Julio C. González, "... cada país de Hispanoamérica que nacía, lo era en condición de deudor".[18]

16. SCHNERB, Robert. "Los tiempos difíciles de la América Latina. El siglo XIX. El apogeo de la expansión europea (1815-1914"). *Historia general de las civilizaciones*. Vol. VI, cap. III. Barcelona: Destino, 1965. p. 388

17. Idem, p. 188-189.

18. GONZÁLEZ, Julio C. *Geopolítica y empréstitos*. 2013.

Explotaciones británicas en el perú

Los prósperos negocios que había establecido Inglaterra en muchas ocasiones requirieron de estudios previos que incluyeron los trabajos conjuntos de cartógrafos, hidrógrafos, naturalistas y otros hombres de ciencia, e incluso los aventureros que dejaron sus diarios ilustrados con importante información sobre lugares, recursos y poblaciones. Cabe resaltar sin embargo que no todos eran ingleses, si no que pro venían también de otras nacionalidades: franceses y alemanes, por ejemplo.



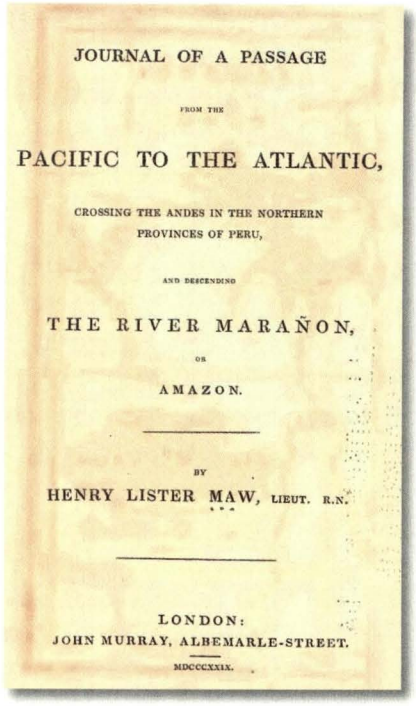
El almirante Robert FitzRoy de la Marina Real Británica que logró fama duradera por haber sido el comandante del HMS *Beagle* durante el famoso viaje de Charles Darwin alrededor del mundo (1831-1836).

La cartografía inglesa en el siglo XIX fue la más competente a nivel mundial. Sus agentes estuvieron diseminados por todas las costas elaborando mapas hidrográficos, y tuvieron una época sumamente fecunda gracias a la gestión del vicealmirante sir Francis Beaufort, quien se hizo cargo de la Oficina Hidrográfica del Almirantazgo de su país, durante el periodo que va de 1829 a 1855, dos años antes de su muerte. Con la llegada de la Independencia llegó también el interés de los británicos por registrar con la mayor exactitud las costas occidentales de Sudamérica.

El hito más importante de la actividad de la cartografía británica del siglo XIX en nuestro país lo constituye la expedición del almirante Robert FitzRoy, quien se encontraba realizando un viaje de circunnavegación en el famoso bergantín *Beagle*.[19], y llegó a nuestras costas el año 1836, llevando a cabo su trabajo por al-

19. Este viaje de circunnavegación y exploración de las costas sudamericanas lo inició el comandante Phillip Parker King a bordo del HMS *Adventure*, buque que acompañaba al HMS *Beagle* en su travesía alrededor del mundo. Tras una serie de incidentes que incluyeron el fallecimiento del comandante original del bergantín, el mando de este recayó en FitzRoy, quien con 23 años era alférez en esos momentos.

gunos meses. FitzRoy cumplió con creces su misión de cartografiar las costas peruanas, lo que da muestra de la gran trascendencia de la misma, pues ayudó enormemente a conocer nuestros dominios costeros propiciando una navegación más segura. Desde entonces, el servicio del Almirantazgo británico fue emitiendo cartas de la costa peruana, más exactas. A raíz de este hecho, sin embargo, "los ingleses *bombardearon nombres* sobre la costa del Perú";[20] en estas cartas aparecían lugares importantes de la costa con denominaciones inglesas, no las originales nativas.


JOURNAL OF A PASSAGE

FROM THE

PACIFIC TO THE ATLANTIC,

CROSSING THE ANDES IN THE NORTHERN PROVINCES OF PERU,

AND DESCENDING

THE RIVER MARAÑON,

OR

AMAZON.

BY

HENRY LISTER MAW, LIEUT. R.N.

LONDON:
JOHN MURRAY, ALBEMARLE-STREET.
MDCCCXXIX.

La Amazonía no fue ajena a esta incursión inglesa. Las grandes potencias de la época estaban muy interesadas en conocer el *río-mar* y la enorme extensión de rico territorio que constituía su cuenca hidrográfica. Henry Lester Maw, teniente de la Real Armada, integrante de la dotación del H.M.S. Menai, y además miembro corresponsal de la Zoological Society,[21] fue el primero de una serie de comisionados que tuvieron como misión explorar y enviar minuciosos e interesados datos sobre la Amazonía. Desembarcando en el Callao, siguió una ruta transversal hasta llegar a la desembocadura del Amazonas. Su diario de viaje fue convertido en libro y publicado en 1829.[22] Él mismo advierti que los comerciantes británicos residentes en la costa peruana mostraban, sobre datos económicos de las rutas fluviales y la población de esas tierras, un ávido interés. Le siguieron los tenientes William Smyth y Frederick Lowe, quienes fueron apoyados por el sargento mayor de ingenieros Pedro Beltrán y un teniente de la Armada, Ramón Azcárate.

20. VEGAS García, Manuel I. *Historia de la Marina de Guerra del Perú, 1821-1924.* Lima: Ministerio de Marina, Secretaría General de Marina, 1973. p. 60

21. Sociedad fundada en 1826, *«under the auspices of Sir T. Stamford Raffles, sir Humphry Davy, Bart., and other eminent individuals, for the advancement of Zoology, and the introduction and exhibition of subjects of the Animal Kingdom, alive or in state of preservation».*

22. Con el título *Journal of a passage from the pacific to the Atlantic, crossing the Andes in the northern provinces of Peru, and descending the river Marañon, or Amazon*, publicado en Londres.

Casas comerciales británicas: la Gibbs & Co.

Las casas comerciales británicas tuvieron un ingreso fácil al territorio peruano. Muchas de estas firmas que operaban en nuestro país se dedicaban al comercio de distintos géneros. Algunas otras (ya bien entrado el siglo XIX) consiguieron sendos beneficios del negocio lucrativo del guano. Las firmas comerciales más importantes eran la Casa Gibbs (establecida en 1820), Hull, Grunning y Co. (establecida en 1820), y la Pacific Steam Navigation Company (establecida en 1839). También funcionaba en nuestro país la W.R. Grace & Co., de procedencia irlandesa.

La casa Gibbs fue quizá la más destacada. Durante prácticamente veinte años manejó la comercialización del fertilizante en el mercado mundial. La firma tuvo que negociar con el Estado para adquirir la condición de contratista principal, lo que se ha considerado una hazaña dadas las condiciones ya mencionadas sobre la volatilidad de los tiempos desde que inició sus operaciones.[23] Al comienzo del periodo del guano era conocida como Gibbs Crawley & Co., y era considerada "un establecimiento mercantil de dimensión moderada y considerable respetabilidad" (Mathew 2009, 31). Sin embargo, ya operaba antes que el poder español fuera liquidado en el Perú. No fue sino hasta 1822 que la firma se estableció formalmente. Durante el periodo que tuvo el control del guano pudo obtener enormes ganancias a partir de la venta cada vez mayor del fertilizante (véase Tabla 1.).

*Tabla 1. Ventas de guano peruano (efectuado por la Gibbs)**

Año	Cantidad (Tn)
1841	2 062
1845	14 101
1850	95 083
1855	255 535
1860	122 459

Ingleses, parentesco y oligarquía

Hay que destacar el papel del discurso racista en esta etapa. Durante el siglo XIX las teorías científicas giraban en torno al evolucionismo y el determinismo racial, de modo que la raza escogida para llevar a las civilizaciones el progreso y el desarrollo debía ser la blanca, mientras que las razas cobriza, asiática y negra no tenían el suficiente potencial fisiológico para emprender o siquiera comprender el desarrollo y el progreso.

23. Un estudio completo sobre la casa Gibbs y su manejo del negocio del guano en el Perú lo ofrece William M. Mathew (2009): *La firma inglesa Gibbs y el monopolio del guano en el Perú*. Lima, IEP-BCRP, 2009.

* Hasta que el negocio pasó a ser controlado por el Gobierno peruano. Fuente: William M. Mathew (2009).

El Gobierno peruano de mediados del siglo XIX suponía que el progreso y el desarrollo del proyecto nacional dependían en mayor medida de la influencia de los europeos, sobre todo ingleses y alemanes. Por eso es que políticamente se darán encendidos debates sobre la inclusión de estos inmigrantes europeos en la sociedad limeña, inclusión que implicaba la aceptación de costumbres ajenas a la ortodoxia católica (muchos de ellos eran protestantes) que nuestro Clero veía con ojos de desaprobación y recelo. Esta suposición se apoyaba, sobre todo, en la creencia de que eran los más aptos para dirigir los negocios y el estado. En consecuencia, las élites locales deberían mezclarse con esta "sangre azul" para "refinar" sus genes y adquirir parte de esa inteligencia extraordinaria y capacidades físicas aceptables. Quizá fue por ello que las familias más importantes de la oligarquía peruana (ente ellas los Miró Quesada y los Prado, pero también los Arosemena y los Graña, entre muchas otras) se emparentaron con las familias prominentes formadas por estos europeos para ostentar el apellido y los caracteres propios de aquellos.

Finalmente, luego de aventurarse infructuosamente en Paita, regresará a la casa Gibbs, lo cual le permitiría recuperarse económicamente y reemprender la etapa de acumulación, además de saldar deudas contraídas en el pasado.

Consecuentemente, si las casas inglesas tuvieron éxito incursionando en la economía peruana, también lo obtuvieron aquellos inmigrantes que venían a hacer fortuna y un nombre con los cuales, eventualmente, regresar exitosamente a su tierra natal. Algunos de estos inmigrantes, si bien es cierto establecieron colonias o barrios –es decir, era relativamente fácil ubicarles geográficamente–, lograron trascender los linderos que constituían sus sociabilidades, y eventualmente se asociaron al poder de las firmas de su país establecidas en el nuestro, aprovechando las extensas redes de connacionales y personajes importantes en la política y la economía local. Y no todos tornaron a irse. A manera de ejemplo, nos ocuparemos de una familia en particular.

La familia Garland consiguió (desde la llegada al país del fundador, Gerald Garland Myers, oriundo de York) asociarse en un comienzo con la casa Gibbs & Co. aunque no por mucho tiempo. Gerald Garland desaprovechó la oportunidad de obtener pingües beneficios; abandonó esta firma cuando esta iniciaba su actuación en el negocio del guano por otros en el norte del país, en los que

no fue muy próspero. Finalmente, luego de aventurarse infructuosamente en Paita, regresó a la casa Gibbs, lo cual le permitiría recuperarse económicamente y reemprender la etapa de acumulación, además de saldar deudas contraídas en el pasado.

Luego de rechazar una propuesta, por parte de la esposa de Domingo Elías, hacendado y traficante de culíes, para contraer matrimonio con su hija –rechazando una generosa dote–, Garland se unió en matrimonio con Enriqueta von Lotten, de la familia de Heinrich Witt, mercader y además empleado y socio de la Gibbs & Co., quien poseía numerosas amistades y conocidos en importantes firmas e instituciones, incluso en las altas esferas gubernamentales, merced a su papel adicional como cónsul de Dinamarca. Es interesante resaltar que las reuniones y ceremonias cumplían una función de consolidación de los lazos familiares e individuales, como bien se desprende del examen de los acontecimientos importantes a los que asistieron Witt, Garland y muchos otros, y que aquel consignó en stu muy detallado y voluminoso Diario. Incluso, los planes, expectativas personales y las estrategias de acomodamiento dentro de la firma fueron discutidos en el entorno familiar, en la vivienda de los mismos suegros.

La segunda generación de esta familia logró, mediante estrategias de parentesco, salir de la endogamia que significaba la asociación con extranjeros como ellos, y de esa manera acceder a la movilidad social necesaria para, a través de la participación en negocios locales (preferentemente el comercio), incorporarse al sector oligárquico. Los descendientes de esta familia adquirieron propiedades en el norte del país, otros se dedicaron a la minería. Eventualmente, un miembro destacado (Alejandro Garland von Lotten) pudo convertirse en una voz autorizada para opinar en materia de economía, sobre todo en lo concerniente a la actividad fabril, y a través de sus publicaciones fue evidente el interés que tuvo en que el Perú se desarrolle industrialmente, incorporándose de esta manera en el concierto capitalista mundial dominado por Inglaterra, en el que aparecería con mayor fuerza desde el último cuarto del siglo XIX los Estados Unidos de América.

A modo de conclusión

En resumen, podemos concluir que el dominio de Inglaterra alrededor del mundo en el siglo XIX no se basó tanto en ocupaciones territoriales (que las hubo, como hemos mostrado) sino también por otros mecanismos como la incursión financiera y los enlaces de migrantes que empezaban a formar familias con cierto poder económico y político con notables estirpes de las elites

locales. Asimismo, Inglaterra materializó su imperialismo en una geoeconomía consistente en originar la dependencia económica y financiera de las élites gobernantes peruanas y de otras nacionalidades, y dominar la mayor extensión posible del mercado mundial, así como las lejanas fuentes de recursos, en un sentido amplio. Este fenómeno se percibe con claridad no sólo en Latinoamérica, sino también en otras regiones.

Parte importante de la geopolítica inglesa de dominio mundial estribó en el establecimiento de zonas de influencia (costas continentales, puertos importantes, rutas obligadas–recordemos el canal de Suez– y vías de comunicación marítima) en casi todos los continentes. Este desarrollo geopolítico no hubiera sido completo sin la participación de importantes elementos de la Revolución Industrial: el barco a vapor, los extensos cables telegráficos, la utilización del acero.

Por último, este desarrollo económico, a su vez, necesitó de una justificación de discursos tendientes a lograr la liberalización económica y política, que generarían apertura fácil al capital inglés, así como la erradicación de conductas "incivilizadas" y "anticuadas". Estas serían las razones que permitieron la incursión de negocios e instituciones propias de Inglaterra en otros países y reinos.

Bibliografía

- GONZÁLES, Juio C. *Geopolítica y emprestitos*. 2013.
- GOWAN, Peter. *La apuesta de la globalización: La geoeconomía y la geopolítica del imperialismo euro-estadounidense*. Madrid: Akal, 2000.
- HEADRICK, Daniel. *Los instrumentos del Imperio. Tecnología e imperialismo europeo en el siglo XIX*. Madrid: Altaya, 1998.
- LAGUERRE K., Michel "Choque de imperios en el Pacífico Norte: intereses comerciales de Gran Bretaña y España en la costa noroccidental de América a finales del siglo XVIII: Nootka/Nutka", *Revista de Marina*. Año 106, N° 2. Lima: Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos, 2013.
- MATHEW, William M. *La firma inglesa Gibbs y el monopolio del guano en el Perú*. Lima: IEP-BCRP, 2009.
- PIRENNE, Jacques, "Expansión del Imperio inglés". Vol. VII, *Historia universal: las grandes corrientes de la historia*. Barcelona: Océano, 1982.
- SAVONA Paolo y JEAN Carlo (eds.), *Geoeconomia: il dominio dello spazio económico*. Milán: Franco Angeli, 2007.
- SCHNERB, Robert. "Los tiempos difíciles de la América Latina. El siglo XIX. El apogeo de la expansión europea (1815-1914"). *Historia general de las civilizaciones*. Vol. VI, cap. III. Barcelona: Destino.
- Idem. p. 388-389.
- VEGAS García, Manuel I. *Historia de la Marina de Guerra del Perú, 1821-1924*. Lima: Ministerio de Marina, Secretaría General de Marina, 1973.
- Idem. p. 2269-2272.
- WU Brading, Celia. *Generales y diplomáticos: Gran Bretaña y el Perú 1820-1840*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 1993. pp. 19-20.
- Idem. p. 20-21.
- En: *Geoeconomía. El blog de Eduardo Olier* [página de internet] http://www.geoeconomia.es/geoeconomia/. Visitada el 03/10/13.

