

## COMERCIANTES Y ESTRATEGIAS MERCANTILES EN LOS INTERCAMBIOS TRANSOCEÁNICOS DE LA LIMA BORBÓNICA, 1700-1821

MERCHANTS AND MERCANTILE STRATEGIES IN THE TRANSOCEANIC EXCHANGES OF BOURBON LIMA, 1700-1821

Xabier Lamikiz\*  
xabier.lamikiz@ehu.eus

**RESUMEN:** Este artículo ofrece una visión diacrónica de las estrategias empleadas por los comerciantes de la Lima borbónica que participaron en los intercambios transoceánicos de la capital del virreinato del Perú. El texto está vertebrado en torno a la experiencia de seis comerciantes vasconavarros que formaron parte de la élite comercial limeña. Estos comerciantes pertenecieron a dos generaciones distintas que afrontaron retos bien distintos: tres de ellos nacieron en la década de 1680 y fueron testigos del ocaso del sistema de Galeones a Tierra Firme; los tres restantes nacieron medio siglo más tarde y conocieron tanto el renacer del comercio colonial por la ruta del Cabo de Hornos como su debacle final a comienzos del siglo XIX.

**PALABRAS CLAVE:** Comerciantes, Lima, Mundo atlántico.

**ABSTRACT:** This article offers a diachronic view of the strategies employed by Bourbon Lima merchants that participated in the transoceanic exchanges of the viceregal capital of Peru. The text is structured around the experiences of six Basques who were members of the *limeño* merchant elite. These merchants belonged to two different generations that were faced with quite different challenges: three of them were born in the 1680s and witnessed the decline of the system of fleets to Tierra Firme; the other three were born half a century later and experienced both the recovery of colonial trade via the Cape Horn route and its final demise at the beginning of the nineteenth century.

**KEYWORDS:** Merchants, Lima, Atlantic World.

### Introducción

Durante el periodo colonial, el comerciante de Lima que quería comprar mercancías en España disponía de tres opciones: podía cruzar el Atlántico para encargarse él mismo de la compra; podía encomendar esa tarea a otro limeño que se dispusiera a viajar a la península; o, como tercer recurso, podía enviar la orden a un colega residente en España. La primera alternativa, pese a ser la que mayor control ofrecía sobre los negocios propios, era la menos eficiente, y no solo por los peligros y gastos que entrañaban viaje, estancia y tornaviaje, sino porque durante el tiempo empleado en la doble travesía (nunca menos de un año) el limeño perdía la oportunidad de emprender simultáneamente otras operaciones desde su casa comercial. La teoría económica predice que un comerciante que coordine intercambios paralelamente con distintas plazas no solo diversifica riesgos sino que aumenta la escala de sus negocios y, con ella, la posibilidad de mayores beneficios. De ello se desprende que al limeño, desde una óptica puramente económica, le convenía delegar. Pero delegar entrañaba

---

\* Profesor de Historia Económica en la Universidad del País Vasco (UPV/EHU).

perder control directo y exponerse al engaño; delegar obligaba a disponer de personas en quienes poder confiar y con las que poder colaborar.

Con todo, los determinantes de esta problemática no se mantuvieron constantes durante los tres siglos de existencia del virreinato peruano. Variaron las rutas, las personas y las estrategias, pero sobre todo varió la frecuencia de intercambios con la metrópoli. Sabemos que antes de 1739 los comerciantes de Lima no tenían por qué negociar directamente con España para hacerse con mercancías europeas; bastaba con que ellos mismos o sus agentes se desplazaran a la feria de Portobelo (en el istmo de Panamá), que era adonde acudían los sevillanos, y más tarde los gaditanos, a bordo de la famosa flota de galeones. También sabemos que hubo limeños (los llamados “peruleros”) que, sobre todo durante el primer tercio del siglo XVII, prefirieron saltarse la intermediación española y acudir a Sevilla y Cádiz para comprar mercancías directamente a comerciantes extranjeros (GARCÍA FUENTES, 1997). Otros, que gustaban menos de las largas esperas a las que el comercio con España estaba sujeto, recurrían, siempre que podían, al contrabando extranjero que entraba por Buenos Aires o por el mismísimo Cabo de Hornos (MALAMUD RIKLES, 1986). Y si lo que se deseaba importar eran sedas y otros tejidos asiáticos que suplieran la escasez de tejidos europeos (o su carestía), entonces el limeño ponía sus ojos en otra feria, la de Acapulco, adonde cada año llegaba el Galeón de Manila con cientos de toneladas de mercancías de la China. El contexto y las prácticas mercantiles fueron cambiando, por lo general muy lentamente, en momentos puntuales con mayor velocidad, pero, en cualquier caso, al limeño, como a todo comerciante de la época, le fue necesario delegar y confiar en otros comerciantes. Sin embargo, pese a la importancia de este hecho fundamental del comercio de larga distancia, es relativamente poco lo que sabemos sobre las relaciones de agencia no ya en el ámbito peruano sino en el conjunto del comercio colonial español.

Partiendo de las investigaciones más recientes, el presente artículo pretende ilustrar la cuestión de la colaboración mercantil a partir de las experiencias de seis importantes comerciantes vasconavarros que pasaron la mayor parte de su vida en la Ciudad de los Reyes. Tres de ellos, estudiados en la primera mitad del texto, nacieron en la década de 1680 y fueron protagonistas de primer orden del ocaso del sistema tradicional de Galeones a Tierra Firme y ferias de Portobelo. Los otros tres, en cambio, nacieron medio siglo más tarde y experimentaron las transformaciones más notables del reformismo borbónico, así como la

fatalidad (para la élite comercial limeña no fue otra cosa) de la Guerra de Independencia del Perú. Los contactos con España y con Filipinas de estos tres negociantes se abordan en la segunda mitad del texto.

### **Tres vasconavarros en la Lima de la primera mitad del XVIII**

Durante la segunda mitad del siglo XVII el comercio oficial entre España y el Perú, es decir, los intercambios que se efectuaban mediante la flota que partía de la costa andaluza con rumbo a Cartagena de Indias y Portobelo, y que había sido instaurada en la década de 1560, fue haciéndose cada vez más esporádico. Aunque en teoría el sistema debía funcionar con frecuencia anual, el creciente contrabando extranjero y los problemas de coordinación generados en torno a la movilización de las flotas, fueron incentivo suficiente para que el Consulado de Sevilla, el gremio que agrupaba a los comerciantes que negociaban con América, empleara todo tipo de artimañas para retrasar la salida de los Galeones a Tierra Firme (y la de su gemela, la otra gran flota, llamada Flota de Nueva España, que también debía ser anual), algo que a la corona no le gustaba en absoluto. La lógica sobre la que se apoyaba el gremio sevillano era bien clara: retrasar la salida de los Galeones pretendía que, a su llegada a tierras americanas, el Perú estuviera si no totalmente desabastecido (algo que con el contrabando era imposible) sí al menos necesitado de mercancías, lo cual redundaba en mejores ventas. Sin embargo, a partir de 1690 los lapsos entre flota y flota fueron aumentando de manera tal que el sistema entró en serio peligro de extinción. Entre 1690 y 1740 solo hubo Galeones a Tierra Firme en 1690, 1695, 1706, 1721, 1723, 1730 y 1737, es decir siete flotas en medio siglo. En el largo intervalo entre 1706 y 1721 hubo unas pocas embarcaciones que partieron de Cádiz para Cartagena con una cantidad muy limitada de mercancías.

Nuestros tres primeros protagonistas nacieron en la parte final del siglo XVII y fueron testigos activos de este declive. Ellos son Martín de Zelayeta y Basagoitia, nacido en Amorebieta (Vizcaya) en 1681 y fallecido en Lima en torno a 1755; Juan de Berría e Inda, nacido en Roncesvalles (Navarra) en 1683 y fallecido en la península, probablemente en Madrid, a finales de la década de 1740; y, en tercer lugar, Martín de Olavide y Albizu, nacido en Lácar (Navarra) en 1686 y fallecido en Lima en 1746. Pese a tratarse de tres importantes comerciantes, de ellos, al igual que de sus colegas coetáneos, conocemos muy pocos datos biográficos.

Zelayeta, tras dejar su localidad natal probablemente en la adolescencia y haber pasado varios años en Madrid, Sevilla o Cádiz, viajó a Panamá en los Galeones de 1706 en calidad de criado de un tal José Llorente, quien acababa de ser nombrado fiscal de la Real Audiencia de Panamá. En la licencia de pasajero a Zelayeta se le describe como “de edad de veynte y dos años, moreno, ojos pardos, de buena estatura”.<sup>1</sup> Que en este documento se le presente como criado del fiscal no significa que lo fuera en realidad (tampoco tenía veintidos años sino veinticinco), ya que fueron muchos los peninsulares que cruzaron el Atlántico de esta manera semiencubierta. Todo indica que el destino al que Zelayeta se encaminaba no era Panamá sino Lima. Aunque desconocemos los motivos exactos que le impulsaron a trasladarse al Perú, lo más probable es que acudiera a la llamada de algún pariente establecido en la capital del virreinato. Allí iba a cimentar una exitosa carrera comercial que acabaría traducándose en un logro de gran prestigio social: en 1736 Zelayeta obtendría el hábito de la Orden de Santiago. Además, a partir de 1746, su destacada posición en la comunidad de comerciantes de Lima se vería reforzada gracias a su estrecha relación con el virrey, conde de Superunda (LATASA, 2003, p. 478-479). Zelayeta permaneció soltero toda su vida y no tuvo descendencia alguna. En Lima ejerció de mayordomo de la cofradía de Nuestra Señora de Aranzazu, la cofradía de los vasconavarros, sita en la iglesia de San Francisco (TURISO SEBASTIÁN, 2002, p. 300).

Aún más escasa es la información que disponemos de los otros dos comerciantes, Juan de Berría y Martín de Olavide. En el Archivo de Indias no se conservan licencias de pasajeros de su primer viaje al Perú. Lo más probable es que cruzaran el Atlántico en alguna de las flotas de galeones de principios de siglo, quién sabe si junto al propio Zelayeta. En suelo peruano afloran datos más concretos. En febrero de 1724 Olavide se casaría con una limeña de nacimiento, María Ana de Jáuregui y Aguirre, con quien tendría un hijo (Pablo, el futuro ilustrado, nacido en Lima en 1725) y dos hijas. Además de dedicarse al comercio, Olavide fue capitán de la compañía del número de Lima, corregidor de Tarma (nombrado en julio de 1738) y contador mayor del Tribunal de Cuentas de Lima (en 1740). Tanto él como su esposa

---

<sup>1</sup> Expediente de información y licencia de pasajero a Indias de José Llorente, Sevilla, 2 de marzo de 1706, Archivo General de Indias (en adelante AGI), Contratación, 5463, N.23.

perecieron en el brutal terremoto que asoló Lima el 28 de octubre de 1746 (TURISO SEBASTIÁN, 2002, p. 320).<sup>2</sup>

De la trayectoria de Juan de Berría se conoce menos aún. Permanció en la capital del virreinato cerca de treinta años antes de regresar a la península en 1733 para ejercer de representante del Consulado de Lima en la corte (TURISO SEBASTIÁN, 2002, p. 292). Es en el cumplimiento de esta tarea donde encontramos más información sobre él, tal como se explica más abajo. Berría obtuvo el hábito de la Orden de Santiago el mismo año que su amigo Zelayeta, en 1736. Falleció una década más tarde.

### **Dificultades del comercio transatlántico**

¿De qué manera participaron nuestros tres protagonistas en el comercio transatlántico? ¿Por cuál de las distintas opciones expuestas más arriba se decantaron? Si se presta atención a los largos lapsos entre feria y feria de Portobelo y al precario sistema de correos que unía España y Perú, es fácil deducir que los limeños no debieron recurrir con frecuencia a comerciantes establecidos en Cádiz. Difícilmente podían tener acceso regular a información proveniente del otro lado del Atlántico, algo que era absolutamente fundamental no solo para tomarle el pulso a la oferta de mercancías europeas sino para alimentar la confianza interpersonal necesaria en un comercio de tan larga distancia (LAMIKIZ, 2010a, p. 95). Un botón de muestra de la precariedad del correo transatlántico nos lo ofrece el napolitano príncipe de Santo Buono, nombrado virrey del Perú en 1715. Durante las semanas que pasó en Cádiz aguardando la partida de la embarcación que habría de llevarlo a Cartagena de Indias, Santo Buono fue advertido de la poca información que desde el Perú llegaba a España. Alarmado por lo que le contaban, decidió confeccionar un proyecto para enviar a América cuatro “avisos” (paquebotes correo) al año. El virrey veía una imperiosa necesidad de:

establecer un comercio más frecuente de cartas entre la corte y aquellas provincias, haviéndome hecho conocer que la falta de un total comercio y el retardo de dos y tres años para tener respuesta a las cartas que se escriben, es la causa principal de los mayores desórdenes que allá se experimentan. (LAMIKIZ, 2010a, p. 97).

---

<sup>2</sup>Existen, sin embargo, dudas sobre la veracidad del fallecimiento de Olavide durante el terremoto. Hay quien sostiene que en realidad Olavide simuló su muerte para así poder evitar el pago de numerosas deudas. Después del terremoto habría regresado a España donde habría vivido en el más absoluto anonimato (DEFORNEAUX, 1990).

Sus buenas intenciones serían la antesala de la reforma del correo imperial llevada a cabo en 1720, reforma que cosecharía escaso éxito. Más de veinte años después, en 1743, el ministro José del Campillo escribiría que el comercio entre España y sus colonias:

no puede sostenerse de ninguna de las maneras si no tienen los comerciantes un medio seguro, pronto y en tiempos señalados para comunicarse recíprocamente sus órdenes y noticias. Sin esto van a ciegas, pierden el tiempo y la circulación. (CAMPILLO, 1743, p. 267)

Con tan poca información disponible y con los largos lapsos entre feria y feria, los limeños buscaron medios alternativos a Cádiz para hacerse con mercancías europeas. En el periodo 1698-1725, la mayor parte de las importaciones llegó de la mano de decenas de embarcaciones francesas provenientes de Saint-Malo y Marsella (MALAMUD RIKLES, 1986). Éstas fueron las primeras en completar con fines comerciales la temida ruta del Cabo de Hornos. Los comerciantes de Lima y de toda la costa pacífica, a menudo con la colaboración de las autoridades coloniales, recibieron a los franceses con los brazos abiertos. Razones no les faltaban: eran los franceses quienes corrían con el riesgo de la singladura, y las mercancías llegaban con precios más módicos que las transportadas en los Galeones. Este comercio francés solo cesó cuando el rey de Francia le puso freno. No obstante, el contrabando continuó entrando al Perú tanto por Buenos Aires como por el Caribe.

Todo ello nos ayuda a entender por qué las últimas ferias de Portobelo fueron auténticos fracasos desde el punto de vista gaditano (WALKER, 1979, p. 177-188). No obstante, hubo otro importante factor detrás de este declive que no hemos de pasar por alto: el gran poder de negociación de los miembros del Consulado de Lima desplazados a Portobelo. Y eso que ni siquiera eran mayoría. En 1726 de los 180 comerciantes americanos que concurrieron a la feria solamente 62 eran miembros del Consulado de Lima; en la feria de 1731 fueron 46 de 117. Sin embargo, los miembros de la corporación gozaban de una posición privilegiada claramente favorecida por el sistema de flotas, porque eran ellos, a través de los representantes del gremio, quienes tenían la potestad de negociar los precios con los españoles antes de la apertura de la feria. Por si eso fuera poco, los limeños eran más ricos que el resto de asistentes americanos. Pese a representar solamente el 36% de los compradores llegados a las ferias de 1726 y 1731, los miembros del gremio peruano atesoraban el 60% de los metales preciosos que entraron en Portobelo. Incluso en el propio seno del consulado había algunos nombres que destacaban sobre el resto, comerciantes como

Juan Antonio Tagle Bracho, Isidro Gutiérrez Cosío, y nuestro Martín de Zelayeta. Cada uno de estos tres hombres llevó a Portobelo importantes cantidades de plata que oscilaban entre 300 y 800 mil pesos fuertes (DILG, 1975, p. 318-319). El poder adquisitivo de estos almaceneros les permitía hacer grandes compras que compensaban con creces los enormes gastos originados por el desplazamiento de Lima al istmo de Panamá. Además, en Portobelo conseguían acaparar las compras gracias al deseo de los peninsulares de efectuar ventas al por mayor en su afán de no retrasar el regreso a España. De esta manera, comerciantes como Zelayeta no solo podían presionar para bajar los precios sino que, acaparando las compras, conseguían reducir la cantidad de mercancías disponibles para otros compradores menos acaudalados.

Pero, si Zelayeta acudió a Portobelo en 1726 y 1731, ¿qué hicieron Olavide y Berría en esos años? Es posible que Berría también acudiera a las ferias, o que simplemente enviara a alguien que lo representara. De Olavide sabemos algo más.

En junio de 1730 a Martín de Olavide lo encontramos en Cádiz a punto de partir para Tierra Firme. Este iba a ser su segundo y último viaje a América. Había regresado a España en febrero de 1729 a bordo de la flota de galeones comandada por Francisco Cornejo (la flota que había partido de Cádiz en 1726 y que no había podido completar antes el tornaviaje por culpa de la disputa bélica iniciada con Gran Bretaña en 1727). Ahora, tras algo más de un año en la península, Olavide se disponía a regresar a Lima, donde le aguardaba su familia. En la licencia de pasajero que obtuvo de la Casa de la Contratación, él mismo declaraba estar a punto de “pasar en los presentes Galeones a veneficiar y poner cobro a diferentes mercaderías que de mi cuenta tengo cargadas”.<sup>3</sup> Olavide llevaba con él a “tres personas de confianza para que me asistan en el manejo de las muchas dependencias que llevo a mi cuidado”; ellos eran Pedro de Huerta (22 años, natural de Oviedo), Francisco de Herrera (35 años, natural del Puerto de Santa María) y Juan Bautista de Berrogaray (25 años, natural del valle de Baztán). Además de éstos, le acompañaba un esclavo llamado Joseph, de 24 años y casado en Lima con una esclava del propio Olavide.

¿Qué mercancías había cargado? ¿Había recibido ayuda o financiación en Cádiz para efectuar las compras? ¿Era él el único propietario de los cajones y fardos que iban a su

---

<sup>3</sup>Expediente de información y licencia de pasajero a Indias de Martín de Olavide, Cádiz, 7 de junio de 1730, AGI, Contratación, 5478, N.3, R.108, f. 2r.

cuidado? Las respuestas a estas preguntas solo podemos intuir las. Debido a que en esas fechas los impuestos sobre las mercancías se abonaban por el volumen de los embalajes y no por su contenido, no podemos saber a ciencia cierta qué fue lo que compró Olavide en Cádiz. No obstante, sin miedo a equivocarnos, podemos afirmar que, en su mayor parte, debió tratarse de “ropas” (el término genérico que englobaba a una amplia gama de productos textiles que formaban el núcleo de las exportaciones a América). Si recibió préstamos en Cádiz, habrá constancia de ello en el archivo de protocolos notariales, aunque lo más probable es que Olavide no necesitara crédito gaditano para comprar mercancías en España porque, en caso de necesitarlo, ese crédito ya lo habría obtenido en la propia Lima. Siguiendo en el terreno de las probabilidades, uno puede imaginar que Olavide viajó a España habiendo recibido encargos de otros comerciantes de Lima y que, una vez en Cádiz, habría aprovechado la ocasión para visitar a su familia en Navarra.

Es posible que por esas fechas Olavide tuviera algún conocido o pariente en Cádiz, pero lo cierto es que no presentó a ningún gaditano como testigo en los trámites burocráticos necesarios para conseguir la licencia de embarque en los Galeones de 1731. Los tres testigos que declararon conocerles a él y a su esposa eran vecinos de Lima, y dos de ellos se disponían a regresar al Perú al mismo tiempo que Olavide.<sup>4</sup> Es decir, todos ellos eran lo que el Consulado de Cádiz tanto temía, “peruleros”, comerciantes venidos del Perú que se saltaban la intermediación de los gaditanos. Como ya se ha dicho más arriba, éste fue un problema muy debatido en la primera mitad del siglo XVII, aunque nunca había sido considerado ilegal. En 1729, sin embargo, el Consulado de Cádiz consiguió que el ministro José Patiño aprobara unas ordenanzas que dejaban en manos de los gaditanos todo el comercio transatlántico, con exclusión de cualquier comerciante no matriculado en su gremio, incluidos los vecinos de América (LAMIKIZ, 2011, p. 301-302). El Consulado de Cádiz se quejaba de que entre un cuarto y un tercio del cargamento de ambas flotas (la de Tierra Firme y la de Nueva España) pertenecía a comerciantes avecindados en América (WALKER, 1979, p. 198). Las nuevas ordenanzas pretendían, entre otras cosas, reducir la concurrencia de americanos. Sin embargo, está claro que Olavide consiguió saltarse esa restricción.

### **Ocaso del viejo sistema**

---

<sup>4</sup> Los tres testigos fueron Francisco Díez de Pereda, Diego de Zozaya y Joseph de Jáuregui, *ibidem*.



Olavide y sus compañeros peruleros partieron finalmente en los Galeones de 1731. A diferencia de ellos, que tan pronto arribaran a Portobelo seguirían trayecto hacia Lima con sus mercancías, el grueso de los cargadores tenía puestas sus esperanzas en el buen discurrir de la feria del istmo. Sin embargo, al igual que la de 1726, la feria de 1731 fue un desastre para los peninsulares. Cuando la noticia del fracaso llegó a Madrid, el ministro Patiño dio orden al Consulado de Lima para que enviara dos representantes a Madrid para tratar de encontrar una solución a los problemas del sistema de comercio tranatlántico. El gremio limeño se demoró dos años en cumplir dicha orden. Finalmente sus elegidos fueron José de Conderena y nuestro Juan de Berría. Ambos partieron hacia España en el verano de 1733. Conderena fallecería en Panamá, dejando que Berría llegara a Madrid como único representante de los limeños (WALKER, 1979, p. 195).

En los más de diez años que pasó en la corte, dos fueron los asuntos principales en la agenda de Berría. Primero debía hacer todo lo posible por que los americanos volvieran a gozar de libertad de contratación en España, y ello pasaba por conseguir la anulación de las ordenanzas del Consulado de Cádiz de 1729. La segunda tarea surgiría en 1740, tras el estallido de una nueva guerra con Gran Bretaña, cuando algunos comerciantes gaditanos decidieron que ya era hora de enviar embarcaciones directamente a las costas peruanas por la ruta del Cabo de Hornos: Berría debía evitar que la corona diera el visto bueno a semejante plan.

La primera tarea la completaría parcialmente, pues una real orden de noviembre de 1738 volvía a conceder a los americanos permiso para comprar mercancías en España, aunque solo si empleaban para ello agentes gaditanos. Además, esta medida no contemplaba la reciprocidad que demandaban los limeños porque, según la orden del rey, en suelo americano los comerciantes avecindados en las colonias seguirían sin poder ejercer de agentes de los gaditanos. Estas condiciones serían oficialmente revocadas en junio de 1749, fallecido ya Berría, aunque el Consulado de Lima continuó denunciando su aplicación oficiosa hasta 1778 (LAMIKIZ, 2011, p. 303-304).

En cambio, la segunda misión de Berría, evitar la apertura de la ruta del Cabo de Hornos para el comercio colonial, acabaría en fracaso. La idea de efectuar intercambios directos entre Cádiz y Lima surgió a raíz del estallido de la Guerra de la Oreja de Jenkins a finales de 1739 (contienda que se prolongaría hasta 1748). Dos años antes, en marzo de 1737, la flota de galeones había llegado a Cartagena de Indias bajo la protección de una escuadra

comandada por el general vasco Blas de Lezo y Olabarrieta (apodado “Patapalo” y “Mediohombre” por las numerosas heridas y amputaciones sufridas a lo largo de su dilatada carrera militar), pero la feria de Portobelo no había podido celebrarse, primero debido a la acostumbrada tardanza de los peruanos en acudir al istmo, y segundo porque el 2 de diciembre de 1739 una escuadra de guerra británica, comandada por el almirante Edward Vernon, atacó, ocupó y finalmente destruyó las fortificaciones de Portobelo. Para entonces la Armada del Sur, la flota mercante que transportaba a los peruanos y su plata a lo largo de la costa pacífica, ya había llegado al istmo, por lo que no hubo más remedio que efectuar los intercambios con los gaditanos en los alrededores de Cartagena (que sería escenario de un feroz asedio por parte de Vernon y de una terca y a la postre exitosa resistencia de Lezo) o en el interior, de camino a Quito, donde se intentó organizar una feria alternativa a la de Portobelo. Algunos peninsulares, apretados por sus acreedores de Cádiz, llegaron incluso a bajar hasta la propia Lima.

Este doloroso episodio para los comerciantes de ambos lados del Atlántico se observa en toda su crudeza en la correspondencia (hasta ahora muy poco estudiada) de un primo de nuestro Olavide, el también navarro Norberto de Michelena, que fue uno de los comerciantes gaditanos llegados a Cartagena. Michelena (que fallecería en la propia Cartagena a finales de 1743) optó por encargar a su paisano Santiago de Salaverría la venta de algunas de las mercancías que había traído de España, pidiéndole que consiguiera un 30% de beneficio. Desde Panamá, en una carta fechada en junio de 1742, Salaverría se quejaba de “lo penoso de estos caminos en el presente tiempo de llubias”, e informaba de una oportunidad que había surgido. Decía estar a punto de embarcar los fardos de mercancías “en la fragata nombrada *San Agustín y Santa Rosa*, que está a la carga para seguir viage al puerto de Payta, de donde llegado que sea con bien se los remitiré a Lima al señor don Martín de Olavide con el fin de que se logre su venta con más crédito”.<sup>5</sup> Salaverría quería aprovechar el hecho de que Olavide y Michelena eran primos. Sin embargo, la mayoría de gaditanos no contaba con un influyente pariente en Lima y tuvieron que vender sus mercancías como buenamente pudieron.

Fue en este contexto de incertidumbre extrema cuando se planteó en Cádiz la posibilidad de enviar embarcaciones a las costas peruanas por la ruta del Cabo de Hornos. El primer intento, en abril de 1740, fue parado por el propio Consulado de Cádiz, que temía por

---

<sup>5</sup>Santiago de Salaverría a Norberto de Michelena, Panamá, 6 de junio de 1742, AGI, Consulados, 418.

los negocios de los gaditanos desplazados a Cartagena. La idea volvió a aflorar en julio de 1741. Esta vez fue Juan de Berría quien trató de ponerle freno a la solicitud de dos vascos, José de Guisasola y Juan Clemente de Olave. “La concesión del expresado navío”, decía Berría, “sería sacrificar a los comerciantes peruanos en lo que hubiesen [comprado] en Cartagena [de Indias], y a los del de España en lo que no hubieren vendido”.<sup>6</sup> Berría temía, con razón, que las mercancías enviadas por el Cabo de Hornos fueran mucho más baratas que las transportadas en los Galeones, y que la llegada de los gaditanos directamente a la capital virreinal redujera el control que los miembros del Consulado de Lima ejercían sobre el espacio peruano. Pero la corona necesitaba desesperadamente abrir nuevas vías de acceso a la plata americana y optó por conceder a Guisasola y Olave una licencia de 600 toneladas. Así, en enero de 1742 partieron de Cádiz tres embarcaciones con rumbo al Pacífico, dando comienzo a una nueva era en las relaciones comerciales entre el virreinato peruano y España. Esta medida, adoptada inicialmente para el tiempo que durara la guerra, acabó convirtiéndose en permanente. Ya no habría más Galeones ni ferias de Portobelo. Había llegado la época de los navíos de registro (LAMIKIZ, 2010a, p. 81-88).

### **La nueva ruta de comercio por el Cabo de Hornos**

La apertura de la ruta directa entre Cádiz y el Callao obligó a los comerciantes de Lima a reconsiderar sus estrategias mercantiles, porque sin duda el nuevo escenario planteaba nuevos retos. Algunos limeños parece que se adaptaron sin excesivos problemas. Por ejemplo, a mediados de siglo encontramos a Martín de Zelayeta encubriendo remesas de plata enviadas a Cádiz pertenecientes al virrey Superunda (LATASA, 2003, p. 487-488). El consignatario en Cádiz era uno de los comerciantes españoles más influyentes de la segunda mitad del siglo XVIII: el baztanés Juan Agustín de Uztáriz, futuro marqués de Echandía. Pero el grueso de comerciantes de Lima, representados por los dirigentes electos de su Consulado, se mostró contrario a la adopción de la nueva ruta.

El descontento fue aún mayor cuando, al finalizar la guerra con Gran Bretaña en 1748, la corona decidió que el nuevo sistema de navíos de registro adquiriera carácter permanente. Los temores de los limeños se verían en gran medida confirmados tan pronto un nuevo patrón de comercio fue adquiriendo forma. Para empezar, los intercambios entre el Perú y la

---

<sup>6</sup>“Memoria del diputado del comercio del Perú don Juan de Berría”, Madrid, julio de 1741, AGI, Lima, 1521.

metrópoli pasaron a ser mucho más frecuentes. Tras algo más de cinco meses de trabajosa singladura y con buena parte de las tripulaciones enferma de escorbuto, los registros sueltos iban a llegar a Lima con mucha mayor frecuencia que los Galeones a Portobelo: de una a tres embarcaciones de gran tonelaje al año en las décadas de 1740 y 1750, y en torno a cuatro en la década de 1770. Como resultado de esta mayor frecuencia de intercambios, los comerciantes se vieron obligados a realizar compras menos abultadas, al principio porque no tenía sentido hacer grandes compras sabiendo que otros registros sueltos podían estar de camino a las Indias, y poco más tarde porque la naturaleza cambiante de los gustos de los consumidores americanos comenzó a influir en la elección de mercancías. Este giro minorista redujo el control ejercido por unos pocos comerciantes ricos de Lima sobre el comercio transatlántico, dando cabida a comerciantes con menos caudales. Además, el principal foco de concurrencia se había trasladado de la feria de Portobelo (suficientemente lejos del mercado peruano como para desanimar a la mayoría de galeonistas a bajar hasta Lima) al propio corazón del virreinato peruano, haciendo que limeños y gaditanos se vieran las caras en el mercado adonde estaban destinadas sus mercancías. Los costes del comercio oficial se redujeron considerablemente y los precios de las mercancías que transportaban los registros sueltos bajaron hasta el punto de reducir el contrabando extranjero. Por si eso fuera poco, el aumento de la concurrencia se tradujo en un mayor empleo del crédito comercial y en un abaratamiento del dinero. Todas estas transformaciones obligaron a los comerciantes que viajaban a Lima en los registros a permanecer durante más tiempo en el Perú para poder vender sus mercancías. Fue así cómo se generalizó el comercio de consignación (LAMIKIZ, 2010a, p. 88-94).

Nuestros siguientes protagonistas fueron testigos de excepción del periodo de intercambios directos que se inicia en la década de 1740. Ellos son los comerciantes Antonio de Elizalde y Arratea, nacido en Garzáin (Navarra) en 1736 y fallecido en Lima en 1820; Juan Bautista de Sarraoa e Iriarte, nacido en Oñate (Gipuzkoa) en 1737 y fallecido en Lima en 1823; y Juan Félix de Berindoaga e Irazoqui, nacido en Irurita (Navarra) en 1744 y muerto en Lima a comienzos del siglo XIX. Sus experiencias vitales nos permiten observar con suficiente nitidez las características más notorias de la práctica mercantil, no solo bajo el sistema de registros sino también bajo los dictados del Reglamento de comercio libre de 1778, medida que abrió

las puertas al libre comercio entre trece puertos españoles y numerosos puertos americanos (MAZZEO, 1995; KUETHE y ANDRIEN, 2014, p. 271-304).

El primero en llegar a Lima fue Sarraoa, que lo hizo en 1751 a los catorce años de edad, probablemente auspiciado por algún pariente acomodado en la capital virreinal. En 1757 llegaría Elizalde junto con su hermano Matías, ambos en calidad de empleados del comerciante irlandés Joseph Valois, quien sería finalmente expulsado del Perú en 1764 (VILLA ESTEVES, 2000, p. 138). No conocemos con exactitud el momento en que Berindoaga se trasladó a Lima, pero debió de ser hacia 1765. Poco tiempo después, en junio de 1767, era nombrado en Lima “granadero cargador matriculado del comercio de España”.<sup>7</sup>

### **La importancia de los contactos transatlánticos**

Las transformaciones acaecidas en el comercio colonial estuvieron respaldadas por mejoras notables en las comunicaciones transatlánticas. La frecuente llegada de registros sueltos consiguió que el correo cruzara el océano con igual regularidad, que era mucho mayor de lo que había sido en tiempos de los Galeones. Además, a raíz de la creación de un nuevo sistema de correos en 1764, de periodicidad mensual, el flujo de información entre la metrópoli y las colonias aumentó de manera espectacular. Los efectos de todo ello se tradujeron en un contacto más cercano entre gaditanos y limeños, dando lugar a la proliferación de líneas de crédito mercantil así como a un mayor suministro de algo tanpreciado para sustentar los intercambios de larga distancia como la confianza personal. A diferencia de lo visto para el periodo de los Galeones, ahora los limeños disponían de un mayor número de corresponsales en Cádiz.

Prueba de ello es que en las ocasiones en que Elizalde, Sarraoa y Berindoaga se desplazaron a Cádiz, para poder regresar al Callao los testigos que declararon conocerlos fueron todos vecinos de la propia Cádiz. Por ejemplo, cuando Sarraoa se embarcó en el navío *Aquiles* en diciembre de 1776, los testigos que presentó fueron los comerciantes gaditanos José de la Llana (que dijo tratar con Sarraoa desde hacía quince años, tanto en Lima como en Cádiz), Joaquín Terméyer (amigo de Sarraoa desde hacía nueve años) y Miguel de Sarralde (su amigo desde hacía veinte años).<sup>8</sup> Los tres declararon conocer también a la esposa de Sarraoa, la criolla María de las Mercedes Tovilla, quien aguardaba a su esposo en Lima. Igualmente,

---

<sup>7</sup>AGI, Lima, 664, N. 12, f. 183r.

<sup>8</sup>AGI, Contratación, 5521, N. 196.

cuando Antonio de Elizalde se embarcó en el *San Nicolás de Bari* en enero de 1773 en calidad de “cargador y factor” (llevaba con él a un criado baztanés de nombre Cristóbal de Azpilcueta), sus testigos fueron Jorge de Araurrenechea, José García Rubio y Agustín de Ugarte, todos ellos vecinos de Cádiz. Araurrenechea, baztanés como el propio Elizalde, afirmaba que “hase muchos años conose, trata y comunica con amistad y frecuencia a el dicho don Antonio de Elizalde”, y eso pese a que durante más de diez años la amistad y la comunicación frecuente entre ambos habían sido mantenidas con el Atlántico de por medio.<sup>9</sup>

La evidencia documental que ayuda a constatar de manera irrefutable los numerosos vínculos entre limeños y gaditanos la hallamos en la correspondencia de la fragata *La Perla*, que partió del Callao en mayo de 1779 con rumbo a Cádiz y que fue interceptada por la armada británica cerca de las Azores en octubre de ese mismo año. La correspondencia incautada, compuesta de más de dos mil cartas enviadas por 926 personas (entre ellas 188 comerciantes) a 540 destinatarios repartidos por España y Europa (entre ellos 292 firmas gaditanas), es una valiosísima fuente para identificar las redes sociales tejidas entre limeños y gaditanos (LAMIKIZ, 2010a, p. 100-107). Basta con fijarnos en los destinatarios de las cartas enviadas desde Lima por nuestros tres protagonistas. Berindoaga envió nada menos que 26 sobres (con cartas, cuentas, conocimientos de carga etc.) a 22 destinatarios, de los cuales dos estaban en Granada, dos en Madrid, uno en Valencia y 17 en Cádiz. Entre los destinatarios gaditanos destacan, cómo no, conocidas casas comerciales como la de Juan Antonio de la Fuente o la firma Uztáriz, San Ginés y Cía. Otro tanto ocurre con la correspondencia enviada por Antonio de Elizalde en *La Perla*: 38 sobres para 37 destinatarios, de los cuales 33 se encontraban en Cádiz, entre ellos paisanos de Elizalde como Jorge de Araurrenechea y Juan Miguel de Aguerrebere, pero también firmas irlandesas como Careu, Langton y Cía y Noble y Valois. Sarraoa fue el menos prolijo en escribir cartas para España en la primavera de 1779: ocho sobres para ocho destinatarios situados en Cádiz y su bahía (4), Motrico (2), Madrid (1) y Oñate (1). Su principal contacto en Cádiz era el comerciante vizcaíno Pedro de Palacio y Alcedo.

Esta visión de acercamiento entre los comerciantes de ambos lados del Atlántico no es compartida por todos los historiadores. Hay quien aduce que la apertura de la ruta directa por el Cabo de Hornos lo que hizo en realidad fue posibilitar la llegada de numerosos comerciantes peninsulares a Lima, y que éstos no pueden ser considerados limeños sino una

---

<sup>9</sup>AGI, Contratación, 5518, N. 3, R. 7, f. 4r.

mera avanzadilla de intereses peninsulares (MARKS, 2007, p. 68-75). Puede que a nivel de discurso y retórica institucional, en el contexto de rivalidades consulares o gremiales, esto fuera cierto, pero claramente la práctica mercantil dibujaba otra realidad diferente, caracterizada por la colaboración y el buen entendimiento entre los integrantes de ambas comunidades (LAMIKIZ, 2011). Además, hemos de tener muy presente que los términos “comerciante limeño” y “comerciante gaditano” solamente hacían referencia a individuos avencindados en esos lugares, no a individuos oriundos de Lima o de Cádiz. En realidad la mayoría de comerciantes tanto de Lima como de Cádiz eran provenientes del norte de la península ibérica (MARTÍNEZ DEL CERRO GONZÁLEZ, 2007; TURISO SEBASTIÁN, 2002). En Lima esta característica era más marcada que en Cádiz, ya que en España también tenían cabida numerosos comerciantes extranjeros. En Lima, sin embargo, los vasconavarros y los cántabros habían sido mayoría (al igual que en la Ciudad de México y en Buenos Aires, entre otras muchas plazas americanas) desde al menos mediados del siglo XVII, y continuarían siéndolo hasta el momento mismo de la emancipación peruana.

Para entender esta aparente contradicción entre rivalidad consular y buen entendimiento entre miembros de esos mismos consulados, es necesario seguir la pista a las exigencias del comercio transatlántico una vez se abriera la ruta del Cabo de Hornos, y que ya hemos detallado más arriba. El comerciante que quería participar en los intercambios transatlánticos debía desplazarse a la otra orilla para forjar contactos. Así, en una singladura tan larga y problemática, donde los estragos del escorbuto eran una amenaza constante, lo habitual era que los viajes transatlánticos fueran cosa de los comerciantes más jóvenes, aquéllos que necesitaban adquirir conocimiento y afianzar contactos para el futuro. Después, las exigencias del comercio y la propia experiencia vital hacían que, a menudo, los comerciantes acabaran estableciéndose allí donde nunca habían planeado hacerlo.

Por ejemplo, Berindoaga viajaría a España en dos ocasiones. La primera hacia 1769, la segunda en 1772. El primer regreso a Lima lo efectuó en 1770 como “cargador y factor soltero”. La segunda vez que retornó a Lima, en 1773, seguía siendo soltero y volvía a viajar como cargador y factor, es decir, llevando a su cargo mercancías tanto suyas como pertenecientes a otros comerciantes de Cádiz que le habían elegido para que se ocupara de sus negocios en el Perú. Una vez en Lima continuaría recibiendo mercancías de otras muchas firmas de Cádiz (LAMIKIZ, 2010b, p. 376-377). Sin embargo, en mayo de 1779 Berindoaga le

confesaba a su hermano Pedro (comerciante establecido en Madrid) que su intención no era quedarse en Lima sino regresar al pueblo que les vio nacer. “Espero vivir”, decía, “en nuestra casa natiba de Irurita porque mis memorias de la niñez me lisongean bastante”.<sup>10</sup> En ese momento Berindoaga no sabía que nunca más regresaría a España. Al poco tiempo se casó en Lima con la criolla María Josefa de Palomares y Salazar (el primogénito de ambos sería el militar y político peruano Juan de Berindoaga, nacido en 1784) y adquirió el título nobiliario de conde de San Donas.

Algo similar ocurriría con Antonio de Elizalde que, al regreso de su único viaje a España en 1776, se casó con la limeña María Juana Días García y Granados. En Lima mantuvo contacto estrecho con los paisanos navarros que iban llegando de España. En mayo de 1779, por ejemplo, le escribió a Jorge de Araurrenechea diciendo que el amigo Juan Casimiro de Ozta (baztanés como ellos) había “llegado bueno y gordo, y tenemos el gusto de comunicarle a menudo. Ya le hemos hecho presente que deseamos servirle, y le acreditaremos siempre que gustase ocuparnos”.<sup>11</sup> Pocos años más tarde, Elizalde ocuparía los cargos de consul y de prior del Tribunal del Consulado y sería también alcalde de Lima. En 1785, cuando fue elegido prior del Consulado por dos años, se publicaron en Lima unos versos que celebraban el acontecimiento, y que son muestra del grado de integración y encumbramiento social alcanzado por Elizalde:

Se halla el Reyno muy gustoso,  
Mas el gusto no es devalde  
Vales mucho tú Elizalde  
Para dar a todos gozo:  
¡Qué desvelo tan forroso  
Los dos años pasarás!  
Por que te desvelarás  
Discurriendo de mil modos,  
En dejar Ricos a todos,  
Y al Comercio mucho más. (ESCANDÓN, 1785, p. 2).

En 1787, en pleno apogeo del comercio libre, en un contexto de saturación del mercado peruano (debido al aumento de los intercambios), Elizalde decidió formar una compañía

<sup>10</sup>Juan Félix de Berindoaga a Pedro de Berindoaga, Lima, 9 de mayo de 1779, The National Archives, Londres (en adelante TNA), High Court of Admiralty (en adelante HCA) 30/313/3, nº 846.

<sup>11</sup> Antonio de Elizalde a Jorge de Araurrenechea, Lima, 8 de mayo de 1779, TNA, HCA 30/313/2, nº 1528.



general de negocios junto con su hermano José Matías y los también navarros Matías de Larreta y Cristóbal de Azpilcueta. La firma fue conocida como Elizalde, Larreta y Cía y estuvo en activo hasta al menos 1795 (VILLA ESTEVES, 2000).

El caso de Sarraoa quizás se parezca más al de los tres vasconavarros analizados en la primera parte de este artículo, por aquello de que Sarraoa llegó a Lima en su adolescencia y no como factor o cargador proveniente de Cádiz. De ahí que su integración en Lima fuera más temprana. Sin embargo él también viajó a España en una ocasión, estando ya casado con la criolla María de las Mercedes Tovilla. El regreso tuvo lugar en 1776 en calidad de “cargador”. En Lima iba a continuar con la vieja costumbre de acoger a sobrinos y jóvenes parientes venidos de la patria chica. En mayo de 1779 escribía a Oñate para informar que “[a]ora ocho días llegó a esta ciudad Vicente de Lizarralde, con el que ya son cinco los muchachos que tengo a mi cargo sin que me sirvan de alivio, porque a todos es necesario enseñarles como muchachos de escuela” (LAMIKIZ, 2010a, p. 123).

### **El magnetismo de Extremo Oriente**

Desde finales del siglo XVI los comerciantes de Lima habían mostrado un enorme interés por hacerse con mercancías de la China. Éstas llegaban anualmente a Acapulco a bordo del Galeón de Manila y dejaban ganancias muy sustanciales. A los limeños nunca les fue permitido comerciar directamente con las Filipinas, porque ello hubiera entorpecido los intercambios atlánticos, es decir, hubiera perjudicado los intereses del Consulado de Sevilla/Cádiz. En 1634 llegó incluso a prohibirse el comercio entre Lima y Acapulco, pero esta medida obtuvo escaso éxito (SUÁREZ, 2001, p. 238-241). La oportunidad para comerciar directamente con Extremo Oriente llegaría en 1783, con Juan Félix de Berindoaga ocupando un papel estelar.

Durante algunos años, al menos entre 1779 y 1784, Berindoaga actuó en Lima como apoderado de la importante firma gaditana Uztáriz, San Ginés y Cía. A finales de 1783, firmada la paz con Gran Bretaña e implementado de manera efectiva el Reglamento del comercio libre de 1778, al baztanés le tocó organizar una expedición comercial no a Manila sino a la mismísima China. El navío fletado, el *San Francisco de Paula*, alias el *Hércules*, de 550 toneladas de arqueo, pertenecía a sus jefes gaditanos y había llegado al Callao, proveniente de Cádiz, Manila, Macao y Acapulco, a comienzos de 1782. Entre los cargadores que desde Lima querían participar en la expedición a China estaban algunos de los más destacados comerciantes

limeños, incluidos los hermanos Antonio y José Matías de Elizalde. La financiación del viaje, con un monto de 600.000 pesos, se dividió en 32 participaciones, ocho de las cuales correspondían a Berindoaga y cuatro a los hermanos Elizalde. El propio Berindoaga ejercería de sobrecargo de la embarcación y Matías de Larreta (futuro socio de los Elizalde) como su segundo. Inicialmente la expedición estuvo diseñada para dar la vuelta al mundo: con la plata peruana debían comprar té y canela en Macao, poner rumbo a Cádiz por el Cabo de Buena Esperanza, y finalmente regresar al Callao con “efectos de Castilla” (sobre todo ropas españolas y europeas de todo tipo) por el Cabo de Hornos. En Madrid el secretario de Indias, José de Gálvez, no quería que el *Hércules* regresara al Callao sin pasar previamente por España. Pero los comerciantes limeños tenían otros planes: deseaban que la embarcación regresara de Cantón directamente al Callao, que fue adonde finalmente retornó en primavera de 1785, tras tocar en el puerto novohispano de San Blas. En la aduana del Callao el cargamento del *Hércules*, compuesto sobre todo de tejidos de seda, especias y loza, fue valorado en 1.229.030 pesos (HERRERO GIL, 2009, p. 117-123).

Sin embargo, ésta sería una expedición excepcional a la que no se dio continuidad. Finalmente los intercambios directos entre Lima y China no serían respaldados por el Reglamento de 1778. En 1785 los contactos de Lima con Manila iban a quedar en manos de la recién creada Real Compañía de Filipinas, aunque esos viajes solamente serían de ida, para luego proseguir viaje a España por el Cabo de Buena Esperanza.

### **Los años de desintegración del Imperio español**

En un texto tan breve como el presente es imposible dar cuenta de todos y cada uno de los numerosos sucesos que afectaron al comercio de Lima. Tras la firma de la paz con Gran Bretaña en 1783 y gracias a la implementación efectiva del Reglamento del libre comercio, los intercambios con España crecieron de manera considerable, hasta el punto de saturar de “ropas” el mercado peruano y provocar la bancarrota de un gran número de comerciantes.<sup>12</sup> Ésta fue también la época en que tanto la Real Compañía de Filipinas como los Cinco Gremios Mayores de Madrid tuvieron una presencia muy activa en Lima. En la primera mitad de la década de 1790 las cosas parecían haberse estabilizado, pero el bloqueo británico de Cádiz de 1797 daría comienzo a un largo periodo de crisis y decadencia que enlazaría con el periodo de

---

<sup>12</sup> La verdadera magnitud del incremento de intercambios entre España y América es objeto de debate. Para una interesante y bien informada síntesis de las distintas interpretaciones véase BASKES (2013, p. 71-7).

emancipación americana. A partir de 1797 el comercio colonial español iría pasando gradualmente a manos extranjeras.

A Berindoaga, Elizalde y Sarraoa los encontramos entre los 394 matriculados que participaron en la elección de prior y cónsules del Consulado de Lima en enero de 1802. Berindoaga debió de fallecer pocos años después. En septiembre de 1804, al final de la paz de Amiens (1802), los hermanos Elizalde negociaban, además de con Cádiz, con La Coruña y con Hamburgo. Pero ambos puertos aún no habían establecido comercio directo con el Callao de Lima, por más que los Elizalde lo desearan. En ese momento los tratos entre hamburgueses y limeños se efectuaban a través de Cádiz, donde los Elizalde contaban con su primo Francisco de Yriarte como su principal agente.<sup>13</sup> Pero a partir del pacto hispano-británico de 1808, fueron los ingleses quienes se hicieron con la mayor parte del “comercio neutral” o “comercio extranjero” del Imperio español (PARRÓN SALAS, 1995, p. 465-470).<sup>14</sup> En julio de 1818 los comerciantes de Lima se reunieron en junta extraordinaria para debatir sobre el “comercio libre” que el virrey Joaquín de la Pezuela pretendía conceder a los ingleses. Los allí presentes lo tenían claro: “Si se concede el comercio libre a los yngleses, el de los españoles se arruina infaliblemente por la dificultad, o más bien imposibilidad, de la concurrencia con ellos”.<sup>15</sup> Entre los 81 firmantes de este documento estaban Elizalde y Sarraoa, ambos con más de ochenta años de edad.

Para 1820 los ingleses se habían hecho con la práctica totalidad del comercio transatlántico de Lima. En diciembre de ese año Sarraoa escribía a Oñate quejoso de la situación en la que estaban los limeños: “Estos malditos yngleses como son los dueños del mar y el presente gobierno de España nos tiene abandonados, estamos en un estado de abandono y sin rezibir cartas de España porque los yngleses se apoderan de toda correspondencia”.<sup>16</sup> El virrey Pezuela, quien cedió a las pretensiones inglesas, sería derrocado por el liberal José de la Serna en enero de 1821 (MAZZEO, 2000, p. 35-45). Los comerciantes de Lima no perdonaron a Pezuela. En junio Sarraoa le decía a su viejo amigo y paisano Francisco María de Adurriaga,

---

<sup>13</sup> Antonio y José Matías de Elizalde a Brentano, Bobara y Urbietta, Lima, 26 de septiembre de 1804, TNA, HCA 32/942, sobre G51.

<sup>14</sup> De hecho, la mayor parte del comercio internacional de las jóvenes repúblicas latinoamericanas iba a quedar en manos de casas de comercio británicas. Para los casos de Chile y Argentina véase LLORCA-JAÑA (2012).

<sup>15</sup> Archivo General de la Nación, Lima (AGN), TC-GO2, caja 4, doc. 63, f. 2r. Entre los firmantes también había jóvenes vascos que sabrían adaptarse a los nuevos tiempos. Pocos años más tarde dos de ellos, Cristóbal de Murrieta y José Ventura de Aguirresolarte, abrirían una casa comercial en Londres.

<sup>16</sup> Juan Bautista de Sarraoa a Juan Bautista de Cortavarría, Lima, 5 de diciembre de 1820, TNA, E 140/50.

vecino de Pisco, que “desde que el maldito virrey Pezuela nos vendió por quatro millones de pesos que le dieron, tengo el consuelo de que es montañés y no es vizcayno”.<sup>17</sup>

Elizalde murió en octubre de 1820. A Sarraoa, ante el imparable avance del ejército independentista, le plantearon la posibilidad de abandonar Lima y poner rumbo a España. Pero Sarraoa, a diferencia de otros muchos, no contemplaba esa alternativa (RUIZ DE GORDEJUELA URQUIJO, 2006). Ese mismo mes escribía a su sobrino Miguel de Cortavarría, vecino de Trujillo, para contarle que se encontraba:

bastante abatido con las continuas novedades que experimentamos por acá los hombres de España, y a mí me hace más mella que a otros porque esta es mi tierra y soi hombre agradecido, como que hace 70 años y doze días que llegué a esta ciudad, con el agregado de que he sido premiado de Dios con bastante plata que me ha dado siempre sin mayor trabajo, y por consiguiente una vida larga, como que estoi en 84 años y 4 meses de edad; pero conosco que sería temeridad que yo pensase en hirme a España, quando mis jentes de Cádiz son muertos, y por consiguiente es mucha edad la que tengo para hir a Oñate con aquellos fríos de la cordillera de Aloña que domina aquella villa.<sup>18</sup>

El libertador José de San Martín y sus tropas entrarían en Lima en julio de 1821, obligando a los miembros de la oligarquía mercantil que no habían abandonado el Perú a firmar la declaración de independencia del Perú (ANNA, 1975, p. 230). Sarraoa fallecería en 1823 en la propia Lima, tras haber embarcado parte de su fortuna en un barco inglés que había puesto rumbo no a Cádiz sino a Londres.

## Conclusiones

Este artículo ha ofrecido una visión panorámica y un tanto escueta de las transformaciones que afectaron a los intercambios transoceánicos de los comerciantes de Lima durante las reformas borbónicas y durante el colapso del Imperio colonial hispánico. Para ello se ha optado por relatar dichas transformaciones a través de la experiencia personal de seis comerciantes vasconavarros que fueron vecinos y miembros de la oligarquía comercial limeña. Este prisma permite observar y conocer las estrategias que adoptaron los comerciantes de Lima ante el enorme reto que suponían los intercambios de larga distancia.

Tres de los comerciantes estudiados fueron protagonistas destacados de los intercambios transatlánticos con España en la primera mitad del siglo XVIII. Los otros tres lo

---

<sup>17</sup>Sarraoa a Francisco María de Adurriaga, Lima, 23 de junio de 1821, *ibidem*.

<sup>18</sup>Sarraoa a Miguel de Cortavarría, Lima, 23 de noviembre de 1821, *ibidem*.

fueron en la segunda mitad. Sus experiencias difirieron en muchos aspectos, pero la constante que los une es la perentoria necesidad de reducir la incertidumbre inherente al comercio de larga distancia. Sin embargo, su adaptabilidad no ha de entenderse solamente como una simple consecuencia de las reformas borbónicas, como si sus acciones y estrategias fueran a remolque de decisiones gubernamentales. En realidad, con sus acciones y estrategias, los propios comerciantes contribuyeron a transformar y a moldear el comercio transoceánico. Esta perspectiva que hace hincapié en la relación estrecha entre experiencia vital de los protagonistas y el devenir de la política comercial tiene la ventaja de enriquecer y humanizar la historia del comercio colonial.

#### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANNA, Timothy. The Peruvian Declaration of Independence: Freedom by Coercion. *Journal of Latin American Studies*, Liverpool, v. 7, n. 2, p. 221-248, 1975.

BASKES, Jeremy. *Staying Afloat: Risk and Uncertainty in Spanish Atlantic World Trade, 1760-1820*. Stanford: Stanford University Press, 2013.

CAMPILLO Y COSÍO, José del. *Nuevo sistema de gobierno económico para América*. Oviedo: GEA, 1993 [1. ed. 1743].

DEFORNEAUX, Marcelin. *Pablo Olavide el afrancesado*. Sevilla: Padilla Libros, 1990.

DILG, George R. *The Collapse of the Portobelo Fairs: A Study in Spanish Commercial Reform, 1720-1740*. Tesis doctoral inédita, Indiana University, 1975.

ESCANDÓN, Ignacio de. *La ciudad de Lima, en nombre de todo el reyno, celebrando la elección de prior del Consulado hecho en el señor D. Antonio de Elizalde*. Lima: 1785.

GARCÍA FUENTES, Lutgardo. *Los peruleros y el comercio de Sevilla con las Indias, 1580-1630*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 1997.

HERRERO GIL, María Dolores. El "punto de vista" o la revisión de dos viajes a Extremo Oriente: *El Hércules*, de la compañía gaditana "Ustáriz y San Ginés". *Revista Española del Pacífico*, Madrid, n. 21-22, p. 89-132, 2009.

KUETHE, Allan J.; ANDRIEN, Kenneth. *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century: War and the Bourbon Reforms, 1713-1796*. Cambridge: Cambridge University Press, 2014.

LAMIKIZ, Xabier. *Trade and Trust in the Eighteenth-Century Atlantic World: Spanish Merchants and Their Overseas Networks*. Woodbridge: Royal Historical Society/Boydell Press, 2010a.

\_\_\_\_\_. Movilidad transatlántica: navarros en el comercio directo entre España y el Perú, 1739-1796. In: TORRES SÁNCHEZ, Rafael (Ed.). *Volver a la «hora navarra»: la contribución navarra a la construcción de la monarquía española en el siglo XVIII*. Pamplona: EUNSA, 2010b, p. 343-386.

\_\_\_\_\_. Transatlantic Networks and Merchant Guild Rivalry in Colonial Trade with Peru, 1729-1780: A New Interpretation. *Hispanic American Historical Review*, Durham, v. 91, n. 2, p. 299-331, 2011.

LATASA, Pilar. Negociar en red: familia, amistad y paisanaje. El virrey Superunda y sus agentes en Lima y Cádiz (1745-1761). *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, v. 60, n. 2, p. 463-492, 2003.

LLORCA-JAÑA, Manuel. *British Textile Trade in South America*. Cambridge: Cambridge University Press, 2012.

MALAMUD RIKLES, Carlos. *Cádiz y Saint Maló en el comercio colonial peruano, 1698-1725*. Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz, 1986.

MARKS, Patricia H. *Deconstructing Legitimacy: Viceroy, Merchants, and the Military in Late Colonial Peru*. University Park: Pennsylvania State University Press, 2007.

MARTÍNEZ DEL CERRO GONZÁLEZ, Victoria E. *Una comunidad de comerciantes: navarros y vascos en Cádiz, segunda mitad del Siglo XVIII*. Sevilla: Consejo Económico y Social de Andalucía, 2007.

MAZZEO, Cristina A. Repercusiones y consecuencias de la aplicación del comercio libre en la élite mercantil limeña a fines del siglo XVIII. *Revista de Indias*, Madrid, v. 55, n. 203, p. 101-126, 1995.

\_\_\_\_\_. *Las vicisitudes de la Guerra de la Independencia del Perú, 1817-1824*. Lima: PUCP, 2000.

PARRÓN SALAS, Carmen. *De las reformas borbónicas a la República: El Consulado y el comercio marítimo de Lima, 1778-1821*. Murcia: Academia de la Aviación, 1995.

RUIZ DE GORDEJUELA URQUIJO, Jesús. La salida de la élite virreinal del Perú: sacerdotes, funcionarios y comerciantes, 1821-1825. *Revista de Indias*, Madrid, v. 66, n. 237, p. 453-472, 2006.

SUÁREZ, Margarita. *Desafíos transatlánticos: mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal, 1600-1700*. Lima: PUCP, 2001.

TURISO SEBASTIÁN, Jesús. *Comerciantes españoles en la Lima borbónica: Anatomía de una élite de poder, 1701-1761*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 2002.

VILLA ESTEVES, Deolinda M. Liderazgo y poder: La élite comercial limeña entre el comercio libre y la Guerra de la Independencia (el caso de Antonio de Elizalde). In: MAZZEO DE VIVÓ, Cristina A. et al. *Los comerciantes limeños a finales del siglo XVIII: Capacidad y cohesión de una élite, 1750-1825*. Lima: PUCP, 2000, p. 133-171.

WALKER, Geoffrey J. *Spanish Politics and Imperial Trade, 1700-1789*. Londres: Macmillan, 1979.