



El descubrimiento comercial del puerto de Pacasmayo para la venta del tabaco de Saña al reino de Chile (fines del siglo XVIII)

hgrullier@gmail.com

Henry Gayoso-Rullier¹
Unidad Ejecutora 007: Marcahuamachuco

Resumen

El presente artículo, luego de contextualizar el desarrollo del cultivo y comercio del tabaco en el virreinato del Perú, revela la información de un documento inédito de la colección del Archivo General de Indias de Sevilla, que nos permite conocer las circunstancias y el cambio que significó el ‘descubrimiento’ comercial del puerto de Pacasmayo, en beneficio del negocio de tabaco de Saña al reino de Chile desde fines del siglo XVIII. Dicho documento nos introduce en los méritos y servicios del naviero vasco Juan Miguel de Castañeda, colocándolo como personaje principal en el proceso de introducción del puerto de Pacasmayo en el circuito del comercio del tabaco de Saña hacia Chile, mejorando las condiciones en que se comercializaba en términos de tiempo y dinero.

Palabras Clave

Virreinato del Perú - Reino de Chile - Comercio del tabaco - Tabaco saña - Puerto de Pacasmayo

¹ Licenciado en arqueología por la Universidad Nacional de Trujillo (UNT), Perú. Doctor en Historia de América por la Universidad Pablo de Olavide, de Sevilla, España. Responsable de la UE007 Marcahuamachuco del Ministerio de Cultura del Perú. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0800-0932>.



The Commercial Discovery of Pacasmayo Harbour:
Saña Tobacco Sales to the Kingdom of Chile
in the Late Eighteenth Century

hgrullier@gmail.com

Henry Gayoso-Rullier
Unidad Ejecutora 007: Marcahuamachuco

Abstract

After contextualizing the development of tobacco production and trade in the Viceroyalty of Peru, this article relays information from a hitherto unknown document housed in the Archivo General de Indias in Seville. The document in question affords us insight into the circumstances and changes that occurred after the commercial engagement of Pacasmayo Harbour, which boosted Saña tobacco business with the kingdom of Chile in the late eighteenth century. We are introduced to Basque shipowner Juan Miguel de Castañeda and made aware of his merits and services, which place him as the leading protagonist in the Saña tobacco trade to Chile. Castañeda was instrumental in improving the conditions of transport and sales in terms of time and cost.

Key Words

Viceroyalty of Peru - Kingdom of Chile - Tobacco commerce - Saña tobacco - Pacasmayo Harbour

Introducción²

El poder hegemónico que España había detentado en Europa en el siglo XVI se basó en la introducción masiva de metales preciosos procedentes de Hispanoamérica. Pero el Estado español descuidó el desarrollo industrial peninsular, lo cual motivó el ingreso de productos foráneos de mejor precio y calidad, liquidando las pocas manufacturas locales existentes. Debido a este y otros aspectos, como la consolidación de latifundios manejados por la nobleza y el clero, España fue perdiendo gradualmente ese poder y, durante el siglo XVIII, se volvió económicamente dependiente de otras potencias, como Holanda, Francia e Inglaterra³.

En la segunda mitad del siglo XVIII, luego que España perdiera contra Inglaterra la Guerra de los Siete Años (1756-1763), el rey Carlos III continuó las reformas borbónicas iniciadas por Felipe V, propugnando la recuperación económica española mediante la protección de las industrias metropolitanas y la restricción de su desarrollo en sus colonias en Hispanoamérica; a estas últimas se las consideró como su mercado natural. Se incluyeron cambios en las regulaciones del tráfico marino con dichas colonias y se implementaron medidas para proporcionarles mayores mercancías e impedir el contrabando, patrocinado principalmente por los ingleses y franceses. De esta forma, las colonias hispanoamericanas se convirtieron en la fuente para la recuperación económica española, pasando de ser las contribuyentes de metales preciosos a convertirse en productoras de materias primas y consumidoras de productos españoles. Las colonias hispanoamericanas solamente podían comercializar con España y entre ellas, situación que motivó la hegemonía de mercaderes limeños en el Pacífico⁴.

Con la restricción para producir manufacturas, las colonias hispanoamericanas desarrollaron considerablemente la agricultura y la ganadería, impulsándose la ampliación de estancias y plantaciones, y afianzándose el poder económico de la

² El autor agradece los comentarios de los evaluadores y al historiador Frank Díaz Pretel por sus observaciones y sugerencias para la mejora del presente artículo.

³ Escobar Gamboa, Mauro, *El tabaco en el Perú Colonial 1752-1796*, Seminario de Historia Rural Andina, Universidad Nacional Mayor De San Marcos, Lima, 2004, 12-13.

⁴ Escobar Gamboa, Mauro, *El tabaco*, 13-14; Flores Galindo, Alberto, "10. Aristocracia en villo: los mercaderes de Lima en el siglo XVIII", en Jacobsen, Nils y Puhle, Hans-Jürgen, eds., *Economies of Mexico and Peru during the Late Colonial Period, 1760-1810*, Bibliotheca Ibero-Americana 34 – Colloquium-Verlag, Berlín, 1986, 254; Fisher, John, *El Perú Borbónico 1750-1824*, traducción de Javier Flores, Instituto de Estudios Peruanos, Lima, 2000, 31-32.

burguesía colonial⁵. En ese escenario, unas de las actividades más importantes para el desarrollo económico de las colonias hispanoamericanas fueron el cultivo, manufactura y comercio del tabaco⁶. De hecho, para Manuel de Amat y Junyent, virrey del Perú entre 1755 y 1761, de todos los productos agrícolas destinados al comercio, la especie más importante era el tabaco⁷, el cual dejaba un alto margen de ganancia.

Originario de América, el tabaco se encontraba, antes de la llegada de los españoles, difundido en Norte, Centro y Sudamérica, incluyendo las diferentes islas americanas del Atlántico, e incluso en Australia. Fue el diplomático francés Juan Nicot, que le prestó el nombre al género, *Nicotiana*, quien llevó la planta desde la isla de Tabago, en las Antillas, a su país para obsequiársela a la reina Catalina de Medicis⁸, en 1559. Ese mismo año, la llevó a España el explorador e historiador Hernández de Toledo, enviado a América por el rey Felipe II, siendo en un inicio utilizada con fines ornamentales⁹, y prohibido su cultivo y uso mediante bulas pontificias y ordenanzas reales. Pero, tras analizarse y comprobarse que no era una planta peligrosa, fue autorizado su libre consumo, difundiéndose primero en Europa y luego en Asia, todo esto en el siglo XVI. Durante el siguiente siglo se difundió por el resto del mundo¹⁰.

En Hispanoamérica, la industria de exportación del tabaco era la segunda más importante de la época después del oro y la plata, y por encima del cacao¹¹; la Corona instauró su monopolio primero en Cuba en 1717, y luego en el resto de sus colonias¹².

En el virreinato del Perú, antes de 1747, la producción del tabaco estaba en manos de los agricultores. Estos vendían el tabaco a los comerciantes, quienes se encargaban de distribuirlo en haciendas, minas, pueblos y ciudades¹³. Pero tras una

⁵ Escobar, Mauro, *El tabaco*, 16, 18.

⁶ Vizcarra, Catalina, "Bourbon Intervention in the Peruvian Tobacco Industry, 1752–1813", *Journal of Latin American Studies*, Cambridge, 39, 2007, 568.

⁷ Morales Cerón, Carlos, "Mercantilismo y crecimiento económico en el virreinato del Perú. El Estanco del Tabaco 1750-1800", *Investigaciones sociales*, Lima, 16(28), 2012, 37.

⁸ Olivera, Julio R., "Breve historia del origen del tabaco en América y su difusión en Europa", *Arqueología y Sociedad*, Lima, 2, 1970, 57.

⁹ Cultivo del Tabaco, *Cartilla para el cultivo y curado del tabaco en España*, Servicio de Publicaciones, Madrid, 1935, 6.

¹⁰ Olivera, Julio, *Breve historia*, 57; Cultivo del Tabaco, *Cartilla para el cultivo*, 6; Escobar, Mauro, *El tabaco*, 20.

¹¹ Fisher, John, *El Perú Borbónico*, 102.

¹² Vizcarra, Catalina, "Bourbon Intervention...", 568.

¹³ Hünefeldt, Cristine, "Etapa final del monopolio en el virreinato del Perú: el tabaco de Chachapoyas", Jacobsen, Nils y Puhle, Hans-Jürgen eds., *The Economies of Mexico and Peru during the Late Colonial Period, 1760-1810*, Colloquium Verlag, Berlín, 1986, 388.

serie de reformas fiscales y administrativas propuestas por el entonces virrey del Perú, José Antonio Manso de Velasco, conde de Superunda, se creó por Real Orden del 27 de octubre de 1747 el Estanco del Tabaco, el cual fue establecido en 1752. De esta forma, la Corona española pasó a monopolizar la producción y comercialización del tabaco. Eran tiempos difíciles para el virreinato peruano, que tuvo que enfrentar un terremoto devastador que había destruido Lima y Callao en 1746, generando un abultado gasto fiscal, y rebeliones como la de Huarochirí en 1750 y la de la región de Jauja, dirigida por Juan Santos Atahualpa, entre 1742 y 1752¹⁴. Adicionalmente, su territorio fue seccionado con la creación de los virreinos de Nueva Granada, río de La Plata y la capitania general o reino de Chile¹⁵ (ver figura 1).



Figura 01. Mapa de las colonias españolas en Sudamérica con la ubicación de puertos del Pacífico del siglo XVIII.

Fuente: Elaboración propia.

¹⁴ Fisher, John, *El Perú Borbónico*, 42-43.

¹⁵ Escobar, Mauro, *El tabaco*, 17.

Con las ordenanzas de 1759 toda actividad particular quedaba prohibida a favor del monopolio estatal¹⁶. El Estado buscaba, mediante el control de la producción, comercio y distribución, suprimir el contrabando y la evasión fiscal, así como elevar la rentabilidad y los ingresos por conceptos fiscales, cuyo déficit alcanzaba los 200.000 pesos anuales. Sin embargo, a pesar de los esfuerzos del Estado, el contrabando fue intenso, gracias en buena parte a la corrupción imperante dentro de la misma administración colonial. Con todo eso, el tabaco generó ingresos nada despreciables para la Renta española que, además, desplazó mediante el Estanco del Tabaco al grupo económico que controlaba su comercialización¹⁷.

A partir de 1780, los dos grandes productores coloniales de tabacos fueron Saña y Chachapoyas. En Saña se producía un tabaco en rama conocido como 'tabaco de Saña', 'tabaco saña', 'tabaco yunga' o 'tabaco criollo'. En Chachapoyas se producía el tabaco en rama conocido como 'Bracamoros'. Mientras que la producción de Chachapoyas, cuyo tabaco era de mejor calidad, abastecía al mercado peruano en su totalidad, la mayor parte de la producción del tabaco de Saña era consumida por el reino de Chile. Tan solo una pequeña fracción era vendida en el Perú a los esclavos negros¹⁸ "*empleados en el penoso trabajo de las Chacras, y Haciendas de estos Valles... por su ínfimo precio*", para su directo y exclusivo consumo¹⁹.

Este artículo, a través de la información de un documento inédito procedente de la colección del Archivo General de Indias de Sevilla, pretende ilustrar las circunstancias en las cuales el tabaco de Saña era comercializado al reino de Chile hasta que se 'descubre' y habilita el puerto de Pacasmayo, mejorando las condiciones de su transporte y venta en términos de tiempo y dinero, generando ganancias a la Corona española y habilitando un nuevo puerto para su uso comercial. El documento mencionado es una representación de méritos y servicios

¹⁶ Ibid., 19; Hünefeldt, Christine, "Etapa final", 389; Morales, Carlos, *Mercantilismo*, 38.

¹⁷ Fernández Alonso, Serena, "Un caso de represión del fraude en la Real Renta de Tabacos de Lima durante el periodo Reformista", *BIRA* N° 17, Lima, 1990, 402-404; Escobar, Mauro, *El tabaco*, 29; Hünefeldt, Christina, "Etapa final", 391; Morales, Carlos, *Mercantilismo*, 37-38.

¹⁸ Fernández Alonso, Serena, "Un caso de represión", 392; Escobar, Mauro, *El tabaco*, 27.

¹⁹ De Croix, Teodoro, *Ordenanzas Generales para el Universal Gobierno de la Real Renta del Tabaco, que se administra de cuenta de S.M. en las Provincias del Reyno del Perú por Orden Superior*, Imprenta Real de los Niños Expósitos, Lima, 1790, 73-74. La instrucción era que solamente se vendiese tabaco de Saña a los esclavos negros, encargando al Administrador General y personal de la Renta del Tabaco y dependientes de la provincia de Saña la puntual observancia de dicha instrucción, bajo pena de ser depuesto de su empleo y escarmiento a correspondencia de su delito.

que hace al rey de España Carlos IV, el naviero y comerciante Juan Miguel de Castañeda, y que el virrey Teodoro de Croix envía al secretario de Hacienda y Guerra de Indias, don Antonio Valdés, mediante una carta de fecha 5 de marzo de 1790²⁰. La intención del documento era obtener el permiso real para navegar a la China con su navío *El Valdiviano*, u otro de igual o mayor porte, para comerciar efectos por un valor de cuatrocientos mil pesos, permiso que fue posteriormente denegado debido a “los perjuicios que de esta consecion podrían resultarle a la nueva Compañía de Manila, en que tenia interés la Real Hazienda, y aun el Comercio Nacional de la Peninsula”²¹. En este documento, entre otras cosas, Castañeda asegura haber descubierto el puerto de Pacasmayo, exponiendo las circunstancias del ‘descubrimiento’ y los beneficios económicos que significaron para la Corona española, especialmente por el comercio del tabaco de Saña. La información obtenida en dicha representación de méritos y servicios ha sido complementada con otras fuentes bibliográficas y documentales de la época, o relacionadas a ella.

Condiciones de venta del tabaco de Saña antes del puerto de Pacasmayo

El tabaco de Saña se sembraba en las localidades de Lambayeque, Ferreñafe, Chiclayo y Saña, en el valle de Lambayeque, así como en Guadalupe y San Pedro de Lloc, en el valle de Pacasmayo, ambos valles pertenecientes a la provincia de Saña²². La producción de los cosecheros era acopiada en los almacenes de la factoría ubicada en el pueblo de Lambayeque (ver figura 2). Era el tabaco en rama de Saña el preferido de los chilenos modestos por su bajo costo; los chilenos pudientes, en cambio, consumían tabaco en polvo para aspirar importado de Cuba²³.

²⁰ Teodoro de Croix, virrey del Perú, a Antonio Valdés, secretario de Hacienda, Marina y Guerra de Indias, Lima, 5 de marzo de 1790, Archivo General de Indias, Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda de Indias (en adelante AGI, Hacienda de Indias), Sevilla, carta nº 625.

²¹ Marqués de Avilés, virrey del Perú, a Miguel Cayetano Soler, ministro de Hacienda, Lima, 23 de junio de 1803, Archivo General de Indias, Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Indias (en adelante AGI, Universal de Indias), Sevilla, carta nº 164, folio 396v.

²² Quiroz, Francisco, “Industria urbana y rural en el Perú colonial tardío”, Contreras, Carlos, ed., *Compendio de Historia Económica del Perú III: la economía del periodo colonial tardío*, Banco Central de Reserva del Perú, IEP, Lima, 2010, 198.

²³ Martínez Barraza, Juan José, “Consumo de tabaco en Santiago de Chile durante el periodo tardío colonial e inicios de la era republicana”, *Historia Agraria*, Murcia, 76, 2018, 125.



Figura 02. Sitios principales y ruta del tabaco de Saña antes de la habilitación del puerto de Pacasmayo para el comercio marítimo. Elaboración propia.

De acuerdo a la Relación del virrey Teodoro de Croix²⁴, el reino de Chile consumía seis mil fardos de tabaco de Saña anualmente. El tabaco era trasladado en mulas fletadas desde la factoría de Lambayeque hasta la Dirección General en Lima. Esto significaba recorrer 160 leguas en dirección sur (un poco más de 670 km) atravesando el desierto costero. De allí, el tabaco era trasladado al Callao, también en mulas, donde era embarcado para ser vendido al reino de Chile, llevándose a los puertos de Valparaíso y Concepción. Amén de la escasez de mulas y la demora en el trayecto por tierra, el comercio del tabaco implicaba que la mayoría de los arrieros

²⁴ Fuentes, Manuel A., *Memorias de los Virreyes que han gobernado en el Perú durante el tiempo del coloniaje español. Tomo Quinto. Don Teodoro de Croix*, Librería Central de Felipe Bailly, Lima, 1859, 268.

se ocuparan de su traslado, perjudicándose el acarreo y comercio de otros productos²⁵. De acuerdo a Castañeda, la escasez de mulas:

*"... fue cauza en cierto tiempo de que se hiciesen algunos monopolios, y siempre producía el inconveniente de traer fuera de aranzal unos efectos, como aquellos que son de primera necesidad"*²⁶.

La escasez de mulas fue mayor desde el año 1785, en que se prohibieron los repartimientos de los corregidores. Los arrieros se reusaban a recibir las cargas de tabaco, siendo necesario recurrir a embargos y pleitos judiciales. Era dramática la escasez en Lima de productos como jabones, arroz, cordobanes, badanas, suelas y otros productos de primera necesidad que tenían que llegar por la misma vía de la que se apropiaba el comercio del tabaco de Saña. Además, algunas veces se corría peligro por el paso obligado de los ríos. Algunas mulas se ahogaban con el cargamento, o el tabaco se estropeaba al mojarse, llegando podrido a Lima²⁷. En años lluviosos, los ríos provocaban incluso que el paso fuese intransitable en un periodo de hasta cuatro meses. A esto se sumaba la falta de embarcaciones que condujesen los tabacos hasta Valparaíso durante los meses de invierno²⁸. Productos como el tabaco eran difíciles de transportar por su cantidad y peso, requiriendo el concurso de naves de gran calado (navíos y fragatas²⁹) que, además, tenían que recorrer una distancia nada despreciable entre Callao y Valparaíso, siendo posible únicamente navegar durante seis meses al año³⁰.

De acuerdo con Taddaeus Haenke:

"La experiencia ha hecho conocer a los Pilotos que frecuentan aquellos mares que en noviembre, diciembre y enero son los viages más dilatados que se hacen desde Lima a Valparaíso y Concepción, porque recalán con tanta fuerza y tan a la mar los vientos del S.E., que aun subiendo a 34 y 35° de altura,

²⁵ Fuentes, Manuel, *Memorias*, 268.

²⁶ Teodoro de Croix a Antonio Valdés, Lima, 5 de marzo de 1790, AGI, Hacienda de Indias, folio 799r.

²⁷ *Ibid.*, folios 799v-799r.

²⁸ *Ibid.*, folio 847r.

²⁹ Según Gaspar de Aranda y Antón, los navíos y las fragatas eran buques de vela contruidos para la guerra, de carácter ofensivo. El navío tenía velas cuadradas, tres palos (trinquete, mayor y mesana), con un bauprés a proa; el casco sostenía uno a cuatro puentes en los que se situaba la artillería de entre 50 a 120 cañones, y un castillo a popa. La fragata, en cambio, tenía entre 25 y menos de 50 cañones. de Aranda y Antón, Gaspar, *La carpintería y la industria naval en el siglo XVIII*, Cuadernos monográficos del Instituto de Historia Naval 33, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999, 7.

³⁰ Flores-Galindo, Alberto, *Aristocracia en vilo*, 254.

no ceden ni rondan al O. todavía. Por el contrario, en agosto, septiembre y principios de octubre se hacen viajes muy prontos, que no pasan de 20 días, a favor de los vientos del primer cuadrante que entonces reinan en aquellas mares”³¹.

Don Juan Miguel de Castañeda

Era Juan Miguel de Castañeda y Amusquibar un distinguido comerciante y naviero perteneciente a un grupo de migrantes de las provincias norteñas de España que, con el tiempo, se impuso a las familias de comerciantes criollos para convertirse en la nueva clase alta peruana³². Nacido en la villa de Portugalete³³, señorío de Vizcaya, llegó al Perú en 1767³⁴, residiendo primero en Bellavista y luego en Lima, donde murió en 1819³⁵. Su vida inicial en el Perú está bañada de leyenda, pues se cuenta que llegó sin dinero y que durmió su primera noche en el zaguán de una casona, a una cuadra de la plaza de armas de Lima, que compraría después, además de comprar también el barco en que llegó al Perú³⁶. Se casó con la aristócrata limeña doña Alberta Escobar y Rosas, con quien tuvo una numerosa prole³⁷. Se sabe que casó a cuatro de sus hijas con aristócratas peninsulares para evitar los pretendientes arribistas³⁸ y probablemente también para mejorar el patrimonio familiar y aumentar los negocios. De hecho, Juan Miguel de Castañeda, además de ser un exitoso naviero, llegó a ser dueño de varios molinos y panaderías,

³¹ Haenke, Thaddaeus Peregrinus, *Descripción del Reyno de Chile*, Editorial Nascimento, Santiago de Chile, (1761-1817), 1942, 67.

³² Flores-Galindo, Alberto, *Aristocracia en vilo*, 253.

³³ Hoy en día, Portugalete es una villa y municipio español de la provincia de Vizcaya, en la comunidad autónoma del País Vasco.

³⁴ En Teodoro de Croix a Antonio Valdés, Lima, 5 de marzo de 1790, AGI, Hacienda de Indias, folios 791v y 803v, Castañeda señala tener 23 años en América; el documento es de 1790.

³⁵ Mendiburu, Manuel de, *Diccionario Histórico-Biográfico del Perú. Parte primera que corresponde al momento de la dominación española*, tomo segundo, Imprenta de Juan Francisco Solís, Lima, 1876, 31.

³⁶ Gálvez, José, *Calles de Lima y Meses del Año*, International Petroleum Co. Lyd, Lima, 1943, 17. El importante cargo que ocupó al año de llegar al Perú y su matrimonio con una aristócrata limeña ponen en duda su supuesta pobreza inicial.

³⁷ Castañeda argumenta cargar “con el peso de una familia tan numerosa, que exede de treinta Personas, de cuya alimentacion no puede desentenderse”. Ver Marqués de Avilés a Miguel Cayetano Soler, Lima, 23 de junio de 1803, AGI, Universal de Indias, folio 396r. Quizá con esta referencia Castañeda señalaba el carácter familiar de su empresa, rasgo que ha sido resaltado por Flores-Galindo, Alberto, *Aristocracia en vilo*, 256, al hablar de las empresas de navieros de Lima. De esas treinta personas que señala Castañeda, once eran sus hijos Francisca, Josefa Benedicta, Juana María, Juan Miguel Lorenzo, Francisco Joseph, Manuela Josefa, Paula, Juan Miguel Ygnacio, María del Carmen Damiana, Juana Rosa Felipa y José Andrés de Castañeda y Escobar, según información contenida en Geneanet, “Juan Miguel de Castañeda y Amusquibar”, gw.geneanet.org/herediasittig?lang=en&p=juan+miguel&n=de+Castaneda+y+amusquibar (consultado el 08 de enero de 2022).

³⁸ Flores-Galindo, Alberto, *Aristocracia en vilo*, 272; Mendiburu, Manuel de, *Diccionario*, 311.

así como de una fábrica de pólvora que montó en 1806 con su yerno y albacea, don Joaquín de Asín e Irigaray, oriundo de Navarra y hacendado de Bujama y Salitral³⁹.

Descrito como "*activo, capaz, de ánimo esforzado, circunspecto, con sentido intuitivo de los grandes negocios*"⁴⁰, logró encontrar trabajo rápidamente. Apenas un año después de haber llegado al Perú, Castañeda fue nombrado por don Miguel Feyjoo de Sosa, el entonces director general de la Renta del Tabaco, como administrador de tabacos del pueblo de Bellavista del presidio y puerto del Callao, cargo por el que cobró el 4% sobre las ventas del tabaco. Pero, en poco tiempo, fue nombrado también teniente del visitador general de la Renta, debido al intenso contrabando de tabaco de polvo y rama que se introducía en el puerto del Callao, cargo que ejerció durante cinco años y por el cual no tuvo sueldo. Castañeda señala que logró erradicar el contrabando en el puerto, lo cual nos parece un mérito exagerado. Pero, además, resalta que antes de su gestión las rentas que habían producido los estanquillos para la real tesorería no excedían los 600 pesos anuales, pero durante su administración se llegó a producir 72 mil pesos en los primeros cuatro años. Esto último era para Castañeda la prueba más real y verdadera de su desvelo por cumplir con la labor encomendada y de ser un vasallo de honor y leal a su soberano⁴¹. Estos méritos propiciaron su elección como alcalde ordinario de Bellavista en el año 1772. Ejerció el cargo por seis años, reclamando los méritos de haber mandado construir con dinero de su propio peculio la plaza y la cárcel del pueblo⁴². En 1777, Castañeda fue nombrado por el virrey Manuel de Guirior como coronel del Regimiento de Caballería de Chancay, por haber uniformado a su costa dos compañías de dicho regimiento⁴³.

Durante la Guerra de la Convención, que se dio entre Francia y España en los años 1793 a 1795, Castañeda colaboró con una cuota anual de quinientos pesos fuertes, "*como buen vasallo y distinguido patriota*", cercenando "*parte de lo preciso y necesario de su subsistencia y la de su familia*" para contribuir a sostener la guerra⁴⁴.

³⁹ Mendiburu, Manuel, *Diccionario*, 311-312. Esta fábrica abasteció de pólvora al virreinato durante todo el tiempo que duró la guerra hasta la emancipación del Perú, e incluso a otras plazas sudamericanas y a la misma España. Para mayor detalle ver Virrey Marqués de Avilés a Miguel Cayetano de Soler, ministro de Hacienda, Lima, 26 de febrero de 1806, Archivo General de Indias, Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Indias, Sevilla, carta n° 516.

⁴⁰ Gálvez, José, *Calles de Lima*, 17.

⁴¹ Teodoro de Croix a Antonio Valdés, Lima, 5 de marzo de 1790, AGI, Hacienda de Indias, folios 804v y 805r.

⁴² *Ibid.*, folios 792r y 792v.

⁴³ *Ibid.*, folios 792v, 816V a 817r.

⁴⁴ Marqués de Avilés a Miguel Cayetano Soler, Lima, 23 de junio de 1803, AGI, Universal de Indias, folio 397r.

El 'descubrimiento' del puerto de Pacasmayo

Entre los siglos XVI y XVII el comercio marítimo de España a América partía de Sevilla, llegando al Caribe para luego cruzar el Istmo de Panamá y reembarcarse rumbo al Callao, por entonces, el único puerto de entrada y salida en el sur del continente americano. Flotas de embarcaciones salían de la península ibérica, en determinadas épocas del año, siguiendo el mismo derrotero. El comercio con extranjeros, la navegación de barcos aislados o el uso de puertos distintos a los señalados para las flotas estaban prohibidos⁴⁵.

En el siglo XVIII, junto con las reformas borbónicas, hubo cambios en los productos que intercambiaba Hispanoamérica con Europa, siempre a través de España. El intercambio de artículos manufacturados europeos por metales preciosos y productos exóticos americanos fue superado por el de materias primas, como ya se ha señalado líneas arriba. Por otro lado, entre 1700 y 1740 los contrabandistas extranjeros, principalmente franceses e ingleses, lograban introducir mercadería europea en el trayecto de Cabo de Hornos, Concepción, Valparaíso, Coquimbo, Arica, Callao, Guayaquil y otros puertos menores, a precios menores de los que transportaban las flotas españolas⁴⁶.

A partir de 1740 cambió el derrotero cuando la Corona española abrió la ruta de Cabo de Hornos, diversificándose el comercio hacia otros puertos del Pacífico, sin que por eso disminuyese el contrabando. Posteriormente, el reglamento de 1788 y sus disposiciones complementarias permitieron la habilitación de más puertos, tanto en la Península Ibérica como en el Pacífico Austral, entre ellos, Concepción, Valparaíso (que adquiere un lugar de privilegio), Arica y Guayaquil, que dejaron de depender del puerto de El Callao, que, sin embargo, mantuvo su puesto predominante⁴⁷.

Quizás sea este nuevo escenario favorable lo que motivó que Castañeda, tras dejar el servicio público, se mudase de Bellavista a la ciudad de Lima, adquiriendo una casa en la calle de las Mantas y matriculándose en la carrera del comercio marítimo. Fue adquiriendo sucesivamente hasta cinco embarcaciones: los navíos *San Pablo* y *Valdiviano*, las fragatas *Nuestra Señora de las Mercedes* y *Nuestra Señora del*

⁴⁵ de Ávila Martel, Alamiro y Bernardino Bravo Lira, "Nuevo régimen del comercio marítimo del siglo XVIII y su aplicación en el Pacífico Sur". *Revista Chilena de Historia del Derecho*, Santiago de Chile, 5, 1969, 134-135.

⁴⁶ *Ibid.*, 136.

⁴⁷ *Ibid.*, 137-138.

Carmen (alias *La Fama*), y el paquebote *Santo Tomás*⁴⁸. Flores-Galindo reporta la posesión de otras tres naves: *Teresa*, *El Aguilar* y *Serena*; una verdadera flota privada⁴⁹. Gracias a sus embarcaciones pudo proveer de reconocidos servicios a la corona. Así, en 1780 proveyó su navío *El Valdiviano* para llevar sin cobrar ni un peso a un teniente, un subteniente y 50 morenos libres milicianos de infantería a las islas de Juan Fernández para su fortificación y defensa⁵⁰. En 1788 armó en guerra el navío *San Pablo*, que tenía un porte de 800 toneladas, con 30 cañones, a su costa y sin el menor gravamen a la Real Hacienda, para enfrentar una fragata inglesa llamada *Columbia*, la cual no pudo ser encontrada, pero dando tranquilidad al comercio naval, pues nadie quería hacerse a la mar por temor a los corsarios ingleses⁵¹. En 1789, envió nuevamente el navío *San Pablo* a las islas San Félix, ensenada de Mejillones, puerto de Arica, islas de Juan Fernández, de Mocha y Santa María, para buscar y apresar una fragata inglesa que navegaba sin permiso de la Corona española. Luego de navegar por seis meses, el buque naufragó "a causa de unos furiosos temporales, y de la mucha obscuridad de la Atmósfera" que empujó el barco "algunas leguas a Barlobento, pegado á tierra", obligando a su tripulación, oficiales y tropa a abandonarlo⁵²; ya antes había perdido el paquebote *Santo Tomás* en las costas de Chiloé en 1781.

Entre 1780 y 1790, Castañeda había realizado tratas comerciales en los puertos de Valparaíso, Talcahuano, Valdivia, Chiloé, Juan Fernández, Guayaquil, Pacasmayo, Paita, Panamá, Acapulco y otros que habían producido "á favor de la Real Hazienda en los ramos de Almojarifazgo y Alcavala, mas de quinientos mil pesos"⁵³. Posteriormente, en solicitud escrita en 1803, Castañeda se declara "un vasallo tan útil al Rey y al Estado por medio del comercio actibo" que "en solo diez y seis años ha mantenido en jiro hasta cinco buques mayores, y menores, y otros diversos tráficos, y

⁴⁸ Teodoro de Croix a Antonio Valdés, Lima, 5 de marzo de 1790, AGI, Hacienda de Indias, folio 793r; Teodoro de Croix, virrey de Perú, a Antonio Valdés, secretario de estado de Hacienda, Marina y Guerra de Indias, Audiencia de Lima, 5 de enero de 1788, Archivo General de Indias, Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda de Indias, Sevilla, carta nº 340, folio 23v.

⁴⁹ Flores-Galindo, Alberto, *Aristocracia en vilo*, 254. Sabemos que la *Teresa* era una fragata según Marqués de Avilés, virrey del Perú, a Miguel Cayetano Soler, ministro de Hacienda, carta nº 164, folio 401v.

⁵⁰ Teodoro de Croix, virrey del Perú, a Antonio Valdés, Lima, 5 de marzo de 1790, AGI, Hacienda de Indias, folios 818v a 820r.

⁵¹ *Ibid.*, folios 825v a 833r. Sin embargo, en posterior solicitud para liberarse del pago de impuestos para extraer de los puertos de América e introducir en España cincuenta mil fanegas de cacao, en compensación por las pérdidas ocasionadas por el naufragio de su navío *San Pablo* en desinteresado servicio a la Corona Española, Castañeda señala que el *San Pablo* excedía las 1.200 toneladas españolas y 50 cañones de porte, acaso para magnificar la pérdida producida como consecuencia de su naufragio. Ver Marqués de Avilés a Miguel Cayetano Soler, 23 de junio de 1803, AGI, Universal de Indias, folios 393v y 397r.

⁵² Marqués de Avilés a Miguel Cayetano Soler, 23 de junio de 1803, AGI, Universal de Indias, folio 395v.

⁵³ Teodoro de Croix a Antonio Valdés, Lima, 5 de marzo de 1790, AGI, Hacienda de Indias, folios 834v a 846r; 793r.

comercios, que ha emprendido, y puede desde luego asegurar que ha contribuido de Reales Derechos a Su Majestad, la ingente suma de Un millon de pesos"⁵⁴.

Su destacada labor como funcionario del tabaco, su éxito como propietario de embarcaciones y comerciante marino ('naviero', como le decían en esos tiempos) y su predisposición al apoyo a la Corona española le granjeó sendas amistades en la clase alta limeña, especialmente funcionarios de alto rango, incluidos los virreyes.

Cuenta Castañeda:

"Que habrá mas de cinco años que personalmente me presente al Director General de la Renta de Tavacos, y al Superintendente de Real Hacienda, haciéndoles presente, lo que convenia a la Real Hacienda se conducen los tavacos de Saña, que se cosechan en Lambayeque por mar, al Reyno de Chile, para que por este medio se lograsen las ventajas que haría manifiestas, y palpables, de que resultaría una suma conciderable anual a beneficio del Herario= El superintendente en aquella fecha dio algunos principios, contrayéndose fuese la conducion de dichos tavacos , desde Paita; y el director de la Renta esforzó quanto fue dable, pero no fue posible hacer contrata con Naviero alguno por no querer hacer postura (...)"⁵⁵.

Eran el director general de la Renta de Tabacos y el superintendente de la Real Hacienda, Miguel de Otermin y Jorge Escobedo y Alarcón, respectivamente. Puesto que la idea de Paita como el puerto a utilizar para el transporte del tabaco de Saña no prosperó, se dio Castañeda a la tarea de encontrar un puerto natural cercano a la factoría de Lambayeque que, de existir, evitaría el largo, tedioso y problemático traslado terrestre del tabaco de Saña hasta Lima y el Callao y, obviamente, le abriría a él la posibilidad de un negocio por demás provechoso. Afirma Castañeda que:

"Por todo era natural que se padeciesen muchos afanes en la provicion del reyno de Chile y era consiguiente que se desease hallar el medio de evadir tantos peligros, evitar tantos cuidados, escusar molestias al comercio, desavios al publico, y de facilitar sin demora el abasto de aquel reyno. Pero era mas de

⁵⁴ Marqués de Avilés a Miguel Cayetano Soler, 23 de junio de 1803, AGI, Universal de Indias, folio 400v

⁵⁵ Teodoro de Croix a Antonio Valdés, Lima, 5 de marzo de 1790, AGI, Hacienda de Indias, folios 846r y 846v.

desea encontrar un arvitrio que remediase estos males, y trajese utilidad a la Real Hazienda"⁵⁶.

Aclaremos en este punto que el término 'puerto' se usa en su sentido más general, es decir, como un lugar en la costa que, en este caso, por sus características naturales, es ideal para que las embarcaciones realicen operaciones de carga y descarga, embarque y desembarco, etc. Para tal fin, envió a su navío *El Valdiviano* a recorrer las costas cercanas. Durante dicho recorrido "*tubo la dicha el suplicante de descubrir cerca de Lambayeque el puerto nombrado Pacasmayo, donde nunca havia fondeado embarcación que no fuese mui pequeña, por miedo de una risquería*"⁵⁷. Pacasmayo no era entonces un puerto natural desconocido, por lo que el descubrimiento del que habla Castañeda se refiere al destape de su potencial como puerto para el comercio formal naviero. Como tal debemos tomarlo en el desarrollo de este artículo. Así, según Castañeda, sus navíos "*fueron los primeros que fondearon aquel nuebo puerto, pues hasta entonces sola havia concurrido a el alguna pequeña embarcación pero ninguna del porte, y tamaño de los de Castañeda*"⁵⁸. Aparentemente, Castañeda desconocía las incursiones de los piratas en la zona, como veremos más adelante.

Hagamos un paréntesis aquí para explicar qué significaba Pacasmayo en términos topográficos hasta ese momento. Pacasmayo era, de acuerdo a los documentos escritos más antiguos que lo registran, el nombre de un valle de la costa norte del Perú⁵⁹. En los primeros años del dominio colonial, los escasos documentos existentes citan el "*repartimiento y encomienda de Pacasmayo*", término que fue cayendo en desuso hasta desaparecer en el siglo XVII⁶⁰. Nunca se supo el nombre de la población o poblaciones prehispánicas que vivieron dentro del territorio que actualmente ocupa el pueblo de Pacasmayo. Sin embargo, las evidencias

⁵⁶ Ibid., folio 800r

⁵⁷ Ibid., folio 800r.

⁵⁸ Ibid., folio 852r.

⁵⁹ Por ejemplo, el Anónimo (Jesuita), *Relación de las costumbres antiguas de los naturales del Perú*, Biblioteca de Autores Españoles, tomo 209 (Crónicas Peruanas de Interés Indígena), Ediciones Atlas, Madrid, (1594), 1968; Calancha, Antonio de la, *Cronica moralizada del Orden de San Agustin en el Peru, con sucesos egenplares en esta monarquía*, Ignacio Prado Pastor, Lima, (1638), 1974-81, libro 2, cap. VIII y libro 3, cap. I; Cieza de León, Pedro de, *Crónicas de la conquista del Perú. La crónica del Perú (Primera Parte)*, Julio J. Le Riverend Brusone ed., Editorial Nueva España, México, (1553), 1946, cap. LXVIII; Sarmiento de Gamboa, Pedro, "Historia de los Incas (Segunda parte de la Historia General Llamada Indica)", *Biblioteca de Autores Españoles*, Ediciones Atlas, tomo 135, Madrid, (1572), 1965, 193-279.

⁶⁰ Zevallos Quiñones, Jorge, *Los cacicazgos de Lambayeque*, Trujillo, 1989, 101.

arqueológicas de su presencia han sido registradas por arqueólogos⁶¹, así como por viajeros del siglo XIX⁶².

El puerto natural conocido como Pacasmayo ha sido registrado en documentos escritos desde el siglo XVII en adelante, gracias a los viajes realizados por navegantes, principalmente piratas, corsarios y bucaneros. Destaca el 'Derrotero de la Mar del Sur' de 1675, de autor anónimo, en donde se describe a Pacasmayo como "*Tierra baja y de arenales y algunas barrancas a trechos*"⁶³. Por su parte, los piratas, en su tránsito hacia los lugares que pretendían explorar o saquear, consideraban este puerto como un punto casi obligado de desembarque debido al agua dulce que se podía obtener de un manantial y arroyo que existía entre tres cuartos y una milla tierra adentro⁶⁴.

Regresemos al 'descubrimiento' comercial del puerto de Pacasmayo ¿Cuándo sucedió? El documento no indica la fecha, pero señala que Castañeda hizo la denuncia del 'descubrimiento' al director de la Renta, esto es, a Miguel de Otermin, el 20 de junio de 1786⁶⁵, la cual bien podría considerarse como la fecha oficial del declarado descubrimiento. Ante esta situación, pidió el superintendente de la Real Hacienda, Jorge Escobedo y Alarcón, que se agilizaran en lo posible los trámites para contratar a Castañeda para que condujera los fardos de tabaco desde el puerto de Pacasmayo hasta Valparaíso. El pedido se hizo mediante un oficio que, según el documento que citamos, tenía fecha 20 de abril de 1786⁶⁶. Creemos que hay un error de Castañeda en la consignación del año, y debería ser 1787, lo cual se ajusta más a la serie de sucesos que iremos contando en el presente artículo.

No quiso entonces Castañeda pretender el privilegio de descubridor y, quizá confiado por su buena estrella, pidió se convocase una junta de navieros para cotizar y que, recogidos los dictámenes de todos, se prefiriese para la contrata el que hiciese mejor postura. No tuvo Castañeda la suerte que esperaba encontrar. Resultaron

⁶¹ Por ejemplo, Hecker, Wolfgang y Hecker, Giesela, *Ruinas, caminos y sistemas de irrigación prehispánicos en la provincia de Pacasmayo, Perú*, Instituto Departamental de Cultura – La Libertad, Trujillo, 1990.

⁶² Por ejemplo, Hutchinson, Thomas, *Two years in Peru, with Exploration of its Antiquities*, vol. II, Sampson Low, Marston, Low & Searle, Londres, 1873, 77.

⁶³ Moreno Jeria, Rodrigo y Jorge Ortiz Sotelo, *Un derrotero del Mar del Sur. El Pacífico americano a fines del siglo XVII*, Ediciones Biblioteca Nacional de Chile, Santiago de Chile, 2018, 48.

⁶⁴ Ver, por ejemplo, las cartas de los bucaneros Basil Pilingrose y William Dampier. Howse, Derek y Thrower, Norman J. W., eds., *A Buccaneer's Atlas: Basil Ringrose's South Sea Waggoner*. Berkeley: University of California Press, 1992, 170; Funnell, William, *A collection of voyages*, vol. IV, Londres, 1729, 119.

⁶⁵ Teodoro de Croix a Antonio Valdés, Lima, 5 de marzo de 1790, AGI, Hacienda de Indias, folio 800r.

⁶⁶ *Ibid.*, folios 800r y 800v.

ganadores de la licitación los navieros José de la Cruz Vásquez y Juan Malo, quienes cotizaron en 18 reales el transporte de cada fardo de tabaco, frente a los 20 reales que pidió Castañeda.

El paquebot *el África*, de propiedad de José de la Cruz, demoró casi un año en llegar hasta Valparaíso, en lugar de los dos meses que debió, en promedio, tardar el viaje. Además, la mayor parte de la mercancía llegó dañada. Peor suerte sufrió el paquebot *la Fama*, de propiedad de Juan Malo, el cual naufragó frente a las costas de Acari, significando una pérdida de cerca de cien mil pesos para la Real Hacienda⁶⁷. El documento que citamos no consigna las fechas de salida de ambos navíos desde Pacasmayo ni tampoco la llegada de uno o el naufragio del otro. Pero otra fuente nos señala que el naufragio de *la Fama* sucedió el 24 de noviembre de 1788⁶⁸, de suerte que debió zarpar a fines de setiembre o principios de octubre de ese mismo año, época ideal para navegar hacia las costas chilenas.

Ante estos dos lamentables sucesos, y la premura por abastecer de tabaco de Saña al reino de Chile, se tuvo que recurrir finalmente a Castañeda. Envío este hasta Pacasmayo a su navío *El Valdiviano*, abasteciéndose de tres mil fardos de tabaco y haciéndose a la vela en febrero de 1789, navegando y llegando hacia Valparaíso “con una brevedad, que causó espanto”⁶⁹.

A fines del siguiente mes de abril de 1789, la Dirección General de Tabacos pregonó nuevamente la necesidad de la conducción de tabacos de Saña desde Pacasmayo al puerto de Valparaíso. Además de Castañeda, otros cuatro navieros se presentaron a la licitación, siendo aceptadas sus peticiones el 2 de mayo del mismo año. De acuerdo al director de la Renta del Tabaco, Miguel de Otermin:

“...no hubo naviero de los muchos que concurrieron al remate, que ofreciese las ventajas, que Castañeda, pues todos mantubieron sus posturas en quatro pesos, y seis reales, y uno solo la adelantó, a quatro pesos y dos reales el fardo, de modo que al ver la exorbitante revaja de Castañeda se retiraron todos,

⁶⁷ Ibid., folios 800r y 800v.

⁶⁸ Anónimo, “Expediente formado por el Procurador General de la ciudad sobre impedir la venta del tabaco mojado con la agua de mar en la pérdida del barco La Fama: 1788. Capitanía general, Vol. 420”, *Anales Chilenos de Historia de la Medicina*, Santiago de Chile, 12 (1), 1970, 197.

⁶⁹ Teodoro de Croix a Antonio Valdés, Lima, 5 de marzo de 1790, AGI, Hacienda de Indias, folio 801r.

dejando a este licitador como único, y singular, por campeón del remate, y de la contrata”⁷⁰.

Los postores y el monto de postura se muestran a continuación, en la tabla 1.

Postor	Embarcación	Precio de transporte por fardo
Bartolomé de la Parra	No indica	4 pesos seis reales
José Ygnacio Palacios	fragata <i>Nuestra Señora de la Barca</i>	4 pesos seis reales
Juan Ygnacio Blaque	fragata <i>El Socorro</i>	5 pesos
Don Vicente de Larriva	navíos <i>El Hércules y Santa Ana</i>	4 pesos dos reales
Juan Miguel de Castañeda	navío <i>El Valdiviano</i>	20 reales ⁷¹

Tabla 1. Postores y el monto de postura para la licitación del servicio de transporte de fardos de tabaco de Saña, desde el puerto de Pacasmayo al de Valparaíso. Fuente: Teodoro de Croix, virrey del Perú, a Antonio Valdés, carta nº 625, folios 854 a 857. Elaboración propia.

Con este resultado, se firmó el 16 de junio de 1789⁷² un contrato entre Castañeda y la Renta de Tabacos para conducir los tabacos de Saña desde Pacasmayo hasta Valparaíso por un periodo de cinco años⁷³.

Debido a que la playa de Pacasmayo no era (ni es) muy profunda, los barcos debían fondear mar adentro, donde las olas reventaban con fuerza. Además, resultaba sumamente peligroso porque su fondeadero estaba cubierto de riscos o peñas. Por estos motivos, Castañeda mandó a construir, a un costo de dos mil pesos, una barca o lanchón de tres quillas con la cual se lograban embarcar los fardos de tabaco desde tierra hasta el fondeadero donde esperaban los navíos, sin que se mojase la carga. Además, remitió al Guarda Mayor que la Renta de Tabacos tenía en Pacasmayo un gran número de herramientas para “desembarazar el puerto”, es decir, destruir la risquería que era un obstáculo para el fondeo y embarque. Con estas previsiones, que pagó Castañeda de su propio bolsillo y a cuenta de sí mismo, se cargó nuevamente *El Valdiviano*, esta vez con 3.800 fardos de tabaco, en noviembre de 1789, siendo conducidos a Valparaíso y Concepción, y con los cuales “quedó

⁷⁰ Ibid., folios 853r-854v.

⁷¹ Son reales de a ocho, es decir, 2 pesos 4 reales.

⁷² Ibid., folio 850r.

⁷³ Ibid., folio 801r.

enteramente proveído el reino de Chile de su necesidad de tabaco"⁷⁴. La habilitación que hizo Castañeda del puerto de Pacasmayo animó "a los demás navieros, a que concurran allí con sus buques libres de los temores, y recelos que anteriormente ocupaban sus ánimos"⁷⁵. Ante el éxito de su proyecto, Castañeda expresó su esperanza que en pocos años fuese el puerto de Pacasmayo uno de los principales de las Américas⁷⁶.

Repercusiones del 'descubrimiento' del puerto de Pacasmayo

El inicio del uso del puerto para la actividad comercial tuvo repercusiones económicas e históricas. El primero, el beneficio que le trajo a la Hacienda imperial española por el comercio del tabaco de Saña. Entre el costo de la carga por fardo desde Lambayeque a Lima, el costo por recepción, contado y almacenamiento, el costo por la carga del fardo hasta el Callao y el flete del navío a Valparaíso, el costo total del envío por fardo salía 5 pesos con 7 reales. En cambio, el costo de la carga por fardo desde Lambayeque hasta Pacasmayo, el pago al comisionado por custodia del tabaco en el barracón, y el flete del navío a Valparaíso, significaban un costo total del envío por fardo de 3 pesos con 2 reales. Siendo un promedio de seis mil los fardos que se envían al reino de Chile anualmente, y siendo el contrato con Castañeda por un periodo de cinco años, significaba un total de setenta y ocho mil setecientos cincuenta pesos de ventaja en favor de la Renta⁷⁷.

Obviamente, el puerto fue también utilizado para el comercio de otros productos, no solamente a través del conducto regular, sino también por medio del contrabando que tan bien organizado estaba y que contaba con la participación y complicidad de los mismos funcionarios coloniales.

El 17 de setiembre de 1796, mediante real orden del rey de España Carlos IV, comunicada por el entonces virrey Ambrosio O'Higgins, marqués de Osorio, se concedió, a instancias del ayuntamiento de Trujillo, a los puertos de Huanchaco y Pacasmayo "las libertades y franquicias que gozan los [puertos] Menores de la otra

⁷⁴ Ibid., folios 801r, 847r y 847v

⁷⁵ Ibid., folios 853r y 853v.

⁷⁶ Ibid., folios 848r y 848v.

⁷⁷ Ibid., folios 849r y 849v

América, con exempción de derechos aún los de Alcabala de primera venta"⁷⁸. Pero, ante la protesta de los trujillanos, el 30 de setiembre del siguiente año, por orden del Rey, el puerto de Pacasmayo quedó privado de dichas libertades y franquicias, conservándolas solo el de Huanchaco. La noticia fue comunicada por el virrey O'Higgins el 23 de julio del año 1798⁷⁹.

Pacasmayo no recuperó su condición de puerto menor hasta 1821⁸⁰, siendo clausurado el mismo año y reabierto en 1840⁸¹.

Hasta su descubrimiento comercial, Pacasmayo debió ser una pequeña caleta de pescadores indígenas que ingresaban al mar en sus balsas o 'caballitos' de totora. Con el inicio de las operaciones mercantiles en este puerto, la población fue creciendo gradualmente. Si bien en una publicación de 1835 se cuenta que el puerto consistía de media docena de ranchos de junco y carrizo⁸², en 1863, casi una década antes del inicio de la construcción del muelle y el ferrocarril, la población se calculaba en 1.500 habitantes⁸³. A inicios de la construcción de ambas obras, en enero de 1872⁸⁴, la población bordeaba los 2.000 habitantes⁸⁵.

Conclusiones

Pacasmayo fue, durante prácticamente los primeros tres siglos de la Colonia, un puerto natural donde se estableció una caleta de pescadores, concurrido eventualmente por alguna embarcación de porte menor. Desde el siglo XVII, navegantes y piratas fondeaban sus costas para aprovisionarse de agua dulce. Un 20

⁷⁸ Ambrosio O'Higgins, virrey del Perú, Marqués de Osorno, a Diego Gardoquí, secretario de Estado de Hacienda, Audiencia de Lima, 23 de abril de 1797, Archivo General de Indias, Secretaría del Estado y del Despacho Universal de Indias, Sevilla, carta nº 81.

⁷⁹ Ambrosio O'Higgins, Marqués de Osorno, Virrey del Perú, a Francisco Saavedra, Ministro de Hacienda, Audiencia de Lima, 23 de julio de 1798, Archivo General de Indias, Sevilla, Secretaría del Estado y del Despacho Universal de Indias, carta nº 163.

⁸⁰ De la Puente Candamo, José A., *Historia Marítima del Perú. La Independencia 1796 a 1826*, tomo V, vol.1, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, Lima, 1977, 60, 120

⁸¹ Santos de Quirós, Mariano, *Colección de leyes, decretos y órdenes publicadas en el Perú desde su independencia en el año 1821*, tomo 6, Lima, 1842, 718.

⁸² Waithman-Ruschenberger, William Samuel, *Three years in the Pacific, containing notices of Brazil Chile, Bolivia, Perú in 1831, 1832, 1833, 1834*. Vol. II. Richard Bentley, Londres, 1835, 329.

⁸³ García y García, Aurelio, *Derrotero de la Costa del Perú*, Establecimiento tipográfico de Aurelio Alfaro, Lima, 1863, 138.

⁸⁴ Meiggs, Enrique, *Colección de Leyes, Decretos, Contratos y demás documentos relativos a los ferrocarriles del Perú*. Imprenta del Estado, tomo II, Lima, 1877, 8.

⁸⁵ Hutchinson, Thomas, *Two years in Peru*, 166.

de junio de 1786, el naviero portugués Miguel de Castañeda y Amusquibar anunció su descubrimiento, realizando posteriormente labores de acondicionamiento para facilitar su uso, destruyendo el lecho de riscos que dificultaba el fondeo y embarque.

Con este descubrimiento y acondicionamiento del puerto de Pacasmayo se marcó el inicio de su uso comercial, facilitando de manera sustancial el traslado del tabaco de Saña al reino de Chile, sin que experimentasen escaseces, proveyendo un tabaco de rama fresco y sin maltratar, mejorando los tiempos de entrega del producto y aumentando las ganancias de la Corona española en ese rubro.

Pero, además, este descubrimiento colocó al puerto de Pacasmayo en la vitrina comercial. Su existencia entusiasmó progresivamente a los pueblos de los departamentos de La Libertad, Cajamarca, Amazonas y Loreto, que veían al puerto como el escenario ideal por donde habrían de fluir sus riquezas para el fortalecimiento de su economía. Estos argumentos influyeron un siglo más tarde en la decisión del gobierno de José Balta y Montero de financiar la construcción de su muelle y su ferrocarril, iniciando ambas obras en 1872 y empezando operaciones de manera provisional en 1874.

Con estos actos se dio inicio a una etapa de bonanza económica que duró hasta mediados del siguiente siglo, pero que no habría sido posible sin el descubrimiento y acondicionamiento que del puerto natural hiciese el español Juan Miguel de Castañeda, personaje que los pacasmayinos de hoy desconocen, y a quienes presentamos mediante este artículo para su justo reconocimiento.

Fecha de recepción: 12/01/22

Aceptado para publicación: 07/11/22

Referencias Bibliográficas

- Ambrosio O'Higgins, virrey del Perú, Marqués de Osorno, a Diego Gardoquí, secretario de Estado de Hacienda, Audiencia de Lima, 23 de abril de 1797, Archivo General de Indias, Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Indias, Sevilla, carta n° 81.
- Ambrosio O'Higgins, Marqués de Osorno, Virrey del Perú, a Francisco Saavedra, ministro de Hacienda, Audiencia de Lima, 23 de julio de 1798, Archivo General de Indias, Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Indias, Sevilla, carta n° 163.
- Anónimo, "Expediente formado por el Procurador General de la ciudad sobre impedir la venta del tabaco mojado con la agua de mar en la pérdida del barco La Fama: 1788. Capitanía general, Vol. 420", *Anales Chilenos de Historia de la Medicina*, Santiago de Chile, 12 (1), 1970, 97-212.
- Anónimo (Jesuita), *Relación de las costumbres antiguas de los naturales del Perú*, Biblioteca de Autores Españoles, tomo 209 (Crónicas Peruanas de Interés Indígena), Ediciones Atlas, Madrid, (1594), 1968.
- Calancha, Antonio de la, *Cronica moralizada del Orden de San Agustin en el Peru, con sucesos egenplares en esta monarquía*, tomos 1-6, Ignacio Prado Pastor, Lima, (1638), 1974-81.
- Cieza de León, Pedro de, *Crónicas de la conquista del Perú. La crónica del Perú (Primera Parte)*, Julio J. Le Riverend Brusone ed., Editorial Nueva España, México, (1553), 1946.
- Cultivo del Tabaco, *Cartilla para el cultivo y curado del tabaco en España*, Servicio de Publicaciones, Madrid, 1935.
- de Aranda y Antón, Gaspar, "La carpintería y la industria naval en el siglo XVIII", *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia Naval* 33, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1999.
- de Ávila Martel, Alamiro y Bernardino Bravo Lira, "Nuevo régimen del comercio marítimo del siglo XVIII y su aplicación en el Pacífico Sur", *Revista Chilena de Historia del Derecho*, Santiago de Chile, 5, 1969, 133-160.
- de Croix, Teodoro, *Ordenanzas Generales para el Universal Gobierno de la Real Renta del Tabaco, que se administra de cuenta de S.M. en las Provincias del Reyno del Perú por Orden Superior*, Imprenta Real de los Niños Expósitos, Lima, 1790.
- de la Puente Candamo, José A., *Historia Marítima del Perú. La Independencia 1796 a 1826*, tomo V, vol. 1, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú, Lima, 1977.
- Escobar Gamboa, Mauro, *El tabaco en el Perú Colonial 1752-1796*, Seminario de Historia Rural Andina, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima, 2004.
- Fernández Alonso, Serena, "Un caso de represión del fraude en la Real Renta de Tabacos de Lima durante el periodo Reformista", *BIRA*, Lima, 17, 1990, 401-410.
- Fisher, John, *El Perú Borbónico 1750-1824*. Traducción de Javier Flores, Instituto de Estudios Peruanos, Lima, 2000.

- Flores Galindo, Alberto, "10. Aristocracia en vilo: los mercaderes de Lima en el siglo XVIII", en Jacobsen, Nils y Puhle, Hans-Jürgen, eds., *Economies of Mexico and Peru during the Late Colonial Period, 1760-1810*, Bibliotheca Ibero-Americana 34 – Colloquium-Verlag, Berlín, 1986, 252-280.
- Fuentes, Manuel A., *Memorias de los Vireyes que han gobernado en el Perú durante el tiempo del coloniaje español. Tomo Quinto. Don Teodoro de Croix*, Librería Central de Felipe Bailly, Lima, 1859.
- Funnell, William, *A collection of voyages*, vol IV, Londres, 1729.
- Gálvez, José, *Calles de Lima y Meses del Año*, International Petroleum Co. Lyd, Lima, 1943.
- García y García, Aurelio, *Derrotero de la Costa del Perú*, Establecimiento tipográfico de Aurelio Alfaro, Lima, 1863.
- Hecker, Wolfgang y Hecker, Giesela, *Ruinas, caminos y sistemas de irrigación prehispánicos en la provincia de Pacasmayo, Perú*, Instituto Departamental de Cultura – La Libertad, Trujillo, 1990.
- Haenke, Thaddaeus Peregrinus, *Descripción del Reyno de Chile*, Editorial Nascimento, Santiago de Chile, (1761-1817), 1942.
- Howse, Derek y Thrower, Norman J. W., eds., *A Buccaneer's Atlas: Basil Ringrose's South Sea Wagoner*, University of California Press, Berkeley, 1992.
- Hünefeldt, Cristine, "Etapas finales del monopolio en el virreinato del Perú: el tabaco de Chachapoyas", Jacobsen, Nils y Puhle, Hans-Jürgen eds., *The Economies of Mexico and Peru during the Late Colonial Period, 1760-1810*, Colloquium Verlag, Berlín, 1986, 388-417.
- Hutchinson, Thomas. *Two years in Peru, with Exploration of its Antiquities*, vol. II, Sampson Low, Marston, Low & Searle, Londres, 1873.
- Marqués de Avilés, virrey del Perú, a Miguel Cayetano Soler, ministro de Hacienda, Lima, 23 de junio de 1803, Archivo General de Indias, Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Indias, Sevilla, carta n° 164.
- Martínez Barraza, Juan José, "Consumo de tabaco en Santiago de Chile durante el periodo tardío colonial e inicios de la era republicana", *Historia Agraria*, Murcia, 76, 2018, 123-126.
- Meiggs, Enrique, *Colección de Leyes, Decretos, Contratos y demás documentos relativos a los ferrocarriles del Perú*, Imprenta del Estado, tomo II, Lima, 1877.
- Mendiburu, Manuel de, *Diccionario Histórico-Biográfico del Perú. Parte primera que corresponde al momento de la dominación española*, tomo segundo. Imprenta de Juan Francisco Solís, Lima, 1876.

- Morales Cerón, Carlos, “Mercantilismo y crecimiento económico en el virreinato del Perú. El Estanco del Tabaco 1750-1800”, *Investigaciones sociales*, Lima, 16 (28), 2012, 35-47.
- Moreno Jeria, Rodrigo y Jorge Ortiz Sotelo, *Un derrotero del Mar del Sur. El Pacífico americano a fines del siglo XVII*, Ediciones Biblioteca Nacional de Chile, Santiago de Chile, 2018.
- Olivera, Julio R., “Breve historia del origen del tabaco en América y su difusión en Europa”. *Arqueología y Sociedad*, Lima, 2, 1970, 55-58.
- Quiroz, Francisco, “Industria urbana y rural en el Perú colonial tardío”, Contreras, Carlos, ed., *Compendio de Historia Económica del Perú III: la economía del periodo colonial tardío*, Banco Central de Reserva del Perú, IEP, Lima, 2010, 169-222.
- Santos de Quiros, Mariano, “Colección de leyes, decretos y órdenes publicadas en el Perú 1840”, en *Colección de leyes, decretos y órdenes publicadas en el Perú desde su independencia en el año 1821*, tomo 6, Imprenta de José Masías, Lima, 1842, 523-804.
- Sarmiento de Gamboa, Pedro. “Historia de los Incas (Segunda parte de la Historia General Llamada Indica)”, *Biblioteca de Autores Españoles*, Ediciones Atlas, tomo 135, Madrid, (1572), 1965, 193-279.
- Teodoro de Croix, virrey de Perú, a Antonio Valdés, secretario de estado de Hacienda, Marina y Guerra de Indias, Audiencia de Lima, 5 de enero de 1788, Archivo General de Indias, Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda de Indias, Sevilla, Carta nº 340.
- Teodoro de Croix, virrey del Perú, a Antonio Valdés, secretario de Hacienda, Marina y Guerra de Indias, Lima, 5 de marzo de 1790, Archivo General de Indias, Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda de Indias, Sevilla, carta nº 625.
- Valkenburgh, Parker van, “Produciendo Chérrepe: reducción, etnia y performance en los valles de Zaña y Chamán, siglos XVI y XVII”. *Boletín de Arqueología PUCP*, Lima, 20, 2016, 129-148.
- Virrey Marqués de Avilés a Miguel Cayetano de Soler, ministro de Hacienda, Lima, 26 de febrero de 1806, Archivo General de Indias, Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Indias, Sevilla, carta nº 516.
- Vizcarra, Catalina, “Bourbon Intervention in the Peruvian Tobacco Industry, 1752–1813”, *Journal of Latin American Studies*, Cambridge, 39, 2007, 567-593.
- Waithman-Ruschenberger, William Samuel, *Three years in the Pacific, containing notices of Brazil Chile, Bolivia, Perú in 1831, 1832, 1833, 1834*, vol. II, Richard Bentley, Londres, 1835.
- Zevallos Quiñones, Jorge, *Los cacicazgos de Lambayeque*, Gráfica Cuatro, Trujillo, 1989.