



Aviso Legal

Artículo de divulgación

Título de la obra: Las islas del Pacífico sudamericano: una historia negada

Autor: Melgar Bao, Tirso Ricardo

Forma sugerida de citar: Melgar, T. R. (1995). Las islas del Pacífico sudamericano: una historia negada. *Cuadernos Americanos*, 6(54), 151-167.

Publicado en la revista: *Cuadernos Americanos*

Datos de la revista:

ISSN: 0185-156X

Nueva Época, año IX, núm. 54, (noviembre-diciembre de 1995).

Los derechos patrimoniales del artículo pertenecen a la Universidad Nacional Autónoma de México. Excepto donde se indique lo contrario, este artículo en su versión digital está bajo una licencia Creative Commons Atribución-No comercial-Sin derivados 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0 Internacional).

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode.es>



D.R. © 2021 Universidad Nacional Autónoma de México.
Ciudad Universitaria, Alcaldía Coyoacán, C. P. 04510, México, Ciudad de México.

Centro de Investigación sobre América Latina y el Caribe
Piso 8 Torre II de Humanidades, Ciudad Universitaria, C.P. 04510,
Ciudad de México. <https://cialc.unam.mx/>
Correo electrónico: betan@unam.mx

Con la licencia:



Usted es libre de:

- ✓ Compartir: copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato.

Bajo los siguientes términos:

✓ **Atribución:** usted debe dar crédito de manera adecuada, brindar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que usted o su uso tienen el apoyo de la licenciante.

✓ **No comercial:** usted no puede hacer uso del material con propósitos comerciales.

✓ **Sin Derivados:** si remezcla, transforma o crea a partir del material, no podrá distribuir el material modificado.

Esto es un resumen fácilmente legible del texto legal de la licencia completa disponible en:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode.es>

En los casos que sea usada la presente obra, deben respetarse los términos especificados en esta licencia.

LAS ISLAS DEL PACÍFICO SUDAMERICANO: UNA HISTORIA NEGADA

Por *Ricardo MELGAR BAO*
ESCUELA NACIONAL DE ANTROPOLOGÍA
E HISTORIA, MÉXICO

UNA LECTURA ANTROPOLÓGICA E HISTÓRICA de las posesiones insulares de los países latinoamericanos en el Océano Pacífico, así como de sus derechos patrimoniales sobre el mar, puede ayudarnos a repensar el caso mexicano y en general la proyección de la Cuenca del Pacífico. Las claves del imaginario político-cultural latinoamericano sobre las islas del Pacífico las siguen marcando como espacios casi inasibles y contradictorios. Añejas representaciones sobre el campo insular persisten no obstante que la configuración de la Cuenca del Pacífico como proyecto de integración múltiple avanza a ritmo vertiginoso en medio de las crecientes tensiones entre los principales polos del poder mundial. Nuestras islas sobre el Pacífico resienten las exigencias de una nueva concepción y una nueva política de fronteras.

El siglo XVI situó a las islas americanas dentro del circuito de navegación y dominio colonial. Emancipadas nuestras repúblicas, nuestras islas siguieron resintiéndose las políticas injerencistas de las grandes potencias hasta el presente. Hemos perdido la soberanía real sobre un buen número de ellas y otras tantas vienen siendo codiciadas para usos múltiples por los países del Norte que no siempre concuerdan con los intereses nacionales y regionales latinoamericanos. México a la fecha no puede ejercer la soberanía real sobre las siguientes islas del Pacífico: San Miguel, Anacapa, San Nicolás y San Clemente, que siguen bajo la tutela del 11° distrito naval de San Diego de la Marina norteamericana. Otras islas sobre las que México no ha renunciado a su soberanía fueron concesionadas arbitrariamente por el gobierno norteamericano a diversas empresas económicas de ese país: Santa Rosa, Santa Cruz, Santa Bárbara y Santa Catalina. En el caso de las islas Galápagos del Ecuador y de

la isla de Pascua de Chile, las presiones norteamericanas para usos estratégicos han sido ampliamente documentadas hasta fechas muy recientes.

Las islas tienen también estratégicas implicaciones económicas por aparecer como pivotes importantes para dinamizar los flujos comerciales, turísticos y financieros intraoceánicos, pero sobre todo para impulsar la explotación de los diferentes recursos minerales y biológicos del Pacífico. A nivel científico las investigaciones sobre la biodiversidad isleña cobran mayor relevancia internacional.

Más allá de todo ello, en este artículo deseamos subrayar el hecho de que la historiografía isleña latinoamericana está todavía por hacerse. En segundo lugar, remarcar la conflictuada composición étnica y social de la población isleña subordinada tanto a la lógica neocolonial como a la del colonialismo interno. La primera coordenada en el caso de las islas de Chíncha, durante el *boom* guanero del siglo XIX, revela los fuertes vínculos con Asia y la Polinesia a través del tráfico de *culies* y pascuenses, para satisfacer principalmente las demandas de insumos agrícolas europeos. En tercer lugar, recordar que la concepción oligárquica de mirar las islas como espacios de castigo, que se tradujo en las políticas de montar colonias penales en las islas de Pascua, San Lorenzo y Galápagos, se afirmó a contracorriente de las lecturas utópicas de asumir las islas como espacios deseables. En medio de estas lecturas, asoma aquel símbolo de la modernidad colonial y la barbarie isleña, que reproduce la conocida novela de Daniel Defoe, *Robinson Crusoe*. Los críticos literarios contemporáneos reconocen que la robinsonada occidental se inspiró en los escenarios chilenos de las islas Juan Fernández. Empero, estas últimas imágenes deben diferenciarse de las producidas recientemente por el *marketing* neoliberal de presentar a las islas Galápagos y la de Pascua como zonas edénicas para el turismo primermundista.

1. La densidad histórica del complejo isleño sudamericano

Si desdeñar la importancia de la política colonial española frente al comercio intraoceánico y las islas del Pacífico, nos interesa reivindicar la gravitación de las culturas amerindias. Las toponimias indígenas que subyacen bajo la semántica etnocida y colonialista de la cartografía occidental constituyen significativas huellas de la presencia oceánica de las culturas no occidentales, americanas y polinesias. En la actualidad muy pocos recuerdan la vieja toponimia

quechua que aludía a dos de las principales islas de las Galápagos, hoy bajo soberanía ecuatoriana: Hahuachumbi (“fuera”) y Nina-chumbi (“del fuego”). La primera ha sido identificada como La Española o Hood y la segunda como San Cristóbal o Chatham (Bognoly y Espinosa 1917: 11). Tampoco reconocemos en el gentilicio Rapa Nui a la isla de Pascua a pesar de que sus habitantes nativos así la sigan denominando hasta el presente. Tal nombre fue usado para rotular la reciente película dirigida por Kevin Reynolds (1994), y realizada a un alto costo en términos culturales y ecológicos. Las imágenes filmicas y la trama de esta película cruzan viejos y nuevos estereotipos legitimadores de las ideologías de exclusión: antropofagia, depredación ambiental, amor y rituales de prueba sacrificial, etc. A pesar de ello, los nombres indígenas de islas importantes como Chiloé, Chíncha y Puná ponen en evidencia los ocultos referentes de la diversidad amerindia.

El circuito comercial precolonial de las culturas amerindias a través del Pacífico ha sido poco explorado no obstante algunas sobresalientes investigaciones. Los alakaluf y los yámana, conocidos por los especialistas conosureños como etnias canoeras de Tierra del Fuego, intercambiaban con los selknam (onas) grasa de ballena y otros productos marinos por carne y piel de guanaco en las costas del seno Almirantazgo y en la costa norte del canal de Beagle. Los selknam, estimados en cuatro mil hacia 1881, fueron exterminados a tiros durante el ciclo etnocida de la expansión minero-ganadera; en 1973 solo quedaban nueve sobrevivientes (Massone 1980: 39, 87-92). Las complejas redes de interacción mercantil unían el Pacífico, gracias a la navegación en balsas con velamen, aunque parece que incluso llegaron a proyectarse hacia el Atlántico vía Panamá, anudándose a su vez con una red de transporte e intercambio transandino. Este último se apoyaba en las caravanas de llamas, conocida variante de los camélidos andinos que tenían a su servicio los comerciantes amerindios. La existencia de importantes asentamientos poblacionales de comerciantes especializados en las costas sudamericanas del Pacífico, como el de Chíncha, apoyan esta lectura (Rostworoski 1977: 97-129); también refrendan este aserto algunas crónicas del siglo xvi que dan cuenta del movimiento de balsas desde Ecuador y Perú con dirección al “poniente”, como la de Sarmiento de Gamboa (1572), sin olvidar el testimonio del piloto español Bartolomé Ruiz sobre la captura de una gran balsa llena de mercancías tripulada por veinte indígenas que navegaba por el Pacífico entre las costas peruano-ecuatorianas (Sámano-Xeres 1937: 65-66).

Otros estudios aluden a las pequeñas hachas usadas como monedas, que se relacionan con las rutas de navegación de los comerciantes prehispánicos (Holm 1967) asentados en las hoy ciudades portuarias ecuatorianas de Manta y Puerto Viejo (Estrada y Meggers 1961) y sus conexiones más distantes con Chíncha hacia el sur y las costas oaxaqueñas de México, que subsistieron durante el periodo colonial pese a su ostensible contracción (Torero 1984: 373-374). El año de 1813 la fragata norteamericana *Essex* al mando del comodoro David Porter abordó en alta mar a dos grandes balsas con seis tripulantes indígenas cada una. Las balsas con velamen llevaban sendas cargas de cacao procedente de Guayaquil con destino a Huacho, asentamiento indígena costero próximo a Lima (Porter 1971). Frente a las evidencias arqueológicas, lingüísticas y etnohistóricas sobre el pujante comercio prehispánico vía el Pacífico se hacen humo las dudas y objeciones que han esgrimido algunos estudiosos norteamericanos que niegan la existencia de vínculos oceánicos entre las culturas andinas y mesoamericanas (Chard 1950: 1-27; Borah 1975: 14-15).

Muchos diarios de navegación de embarcaciones europeas registraron para el siglo XIX frecuentes intercambios y conflictos con los canoeros alacalufes en el Golfo de las Penas y en cabo Forward al extremo sur de Chile (Emperaire 1979: 72). Los registros sobre las tecnologías navieras usadas en el archipiélago isleño chileno revelan su despliegue hasta fines del siglo XIX. Desde el Golfo de las Penas hasta el Estrecho de Magallanes fue hegemónica la presencia de canoas de planchas cosidas de ciprés y/o alerce en los asentamientos étnicos de las islas Chonos y Guaitecas o en los grupos étnicos de los archipiélagos. La *dalca* de Chiloé constituye una variante de este tipo de canoas en la que caben nueve tripulantes, ésta construida en base a cinco o siete tablas de 2 pulgadas de espesor y posee de 4 a 8 metros de longitud y de 2 a 4 metros de ancho, ya que cada tabla tiene de cuarenta a sesenta centímetros de anchura. Un reporte de 1880 da cuenta de una embarcación chilota timoneada por una mujer vieja sentada sobre un manojo de hierbas, con los remos apoyados en una curvatura de madera. El velamen es de 2 metros y medio de altura y de 3 metros en la base. Se usa ocasionalmente por el peligro de los vientos (Emperaire 1979 : 159 ss).

La actual mitología isleña evidencia un complejo proceso de hibridación cultural en el cual la matriz mítica y simbólica amerindia continúa desempeñando un papel activo en la manera de apropiarse de su entorno marino. Así por ejemplo en el imaginario de la

isla de Chiloé siguen coexistiendo dos relatos sobre embarcaciones mitológicas que surcan el Pacífico: el *Lucerna* y el *Caleuche*. El primero es un inmenso barco fantasma que surca los mares de Chiloé, tan inmenso que para recorrerlo de proa a popa se necesita toda una vida. Se entra de niño y se sale anciano. Por su lado el *Caleuche*, denominado así en clave mapuche y que deviene de los vocablos *kaleutun* (transformarse, mudarse) y *che* (gente, brujo), viaja de noche desplegando un velamen rojo iluminado. El *Caleuche* o *Buque de Fuego* lleva mercancía humana, es decir a los cautivos de los brujos, los cuales pueden perder la razón —encaleuchados— si se escapan. Otro relato mítico habla de que los brujos en número de trece pueden cruzar de una isla a otra en un inmenso caballo marino (Plath 1995: 11-12).

En el imaginario criollo-mestizo las islas del Pacífico aparecen como espacios vacíos acaso porque la historiografía oficial las dejó fuera de su discurso o si las incluye, como en el caso de la isla de Pascua, se tensa la relación entre la memoria de los nativos y el discurso etnocida oficial chileno. Puede suceder también como en el caso de las Galápagos que la historia natural devenga en auxiliar de la historia oficial y eje simbólico de un megaproyecto turístico. Frente a lo anterior apostemos en favor de una lectura interdisciplinaria que reconstituya la memoria isleña. Frente al conocimiento actual que existe sobre los flujos migratorios y los sistemas de intercambio entre las culturas amerindias de las islas del Caribe, las propias del Pacífico siguen sin historia.

La isla de Puná, situada en el Golfo de Guayaquil, con una extensión de 920 kilómetros, al momento del contacto con las avanzadas hispanas en el siglo *xvi* contaba con una densa población indígena. La población nativa cultivaba el maíz y la mandioca dulce así como practicaba la caza y pesca. La abundancia de maderas y sus fondeaderos protegidos contra las tormentas por la bahía de Guayaquil hicieron de la isla de Puná durante el periodo de dominación española un espacio privilegiado del tránsito marítimo colonial (Borah 1975: 81). En 1980, a casi medio milenio del contacto con Occidente, Puná había variado sustantivamente su composición etnodemográfica al registrar cinco mil habitantes mestizos que practicaban, además de la pesca, la agricultura comercial de un cereal y un fruto de orígenes asiáticos: el arroz y el plátano (*Diccionario Geográfico* 1988: III, 1497).

La navegación intraoceánica para unir los virreinos de México y del Perú fue descubierta por los españoles entre 1540 y 1550.

Poco antes, los navegantes hispanos habían hecho su primer contacto con las islas Galápagos (1535). La ruta que unía los puertos de Huatulco en la Nueva España con el del Callao en el Perú en el siglo XVI estuvo marcada por los condicionantes estacionales de los vientos, al punto que una travesía normal de cuatro a seis semanas (octubre-febrero) se podía trocar en siete u ocho meses de navegación a vela altamente riesgosa (marzo-septiembre). Una ruta más larga y segura, de tres a cuatro meses, incorporó al extremo sur las islas chilenas de Juan Fernández para recalar de nuevo hacia El Callao, si es que no se tomaba como referencia la ruta Huatulco-Nicaragua-Islas Galápagos-puerto de Manta (Ecuador) y El Callao (Borah 1975: 71-74).

Del período colonial los vínculos del virreinato del Perú y de la Nueva España con Filipinas han sido los más estudiados (Schurz 1939). Este tráfico articuló los vínculos coloniales y poscoloniales que unieron a las islas de la Polinesia con las costas sudamericanas. Hawaii se convirtió en paso obligado de la navegación hacia China. Las otras redes de navegación cruzaban las exigencias de una piratería episódica pero agresiva. Por otro lado deben mencionarse a los activos flujos del cabotaje menor a lo largo de las caletas e islas del Pacífico sudamericano, que hacia el siglo XVIII escapaban a los controles del Tribunal del Consulado promoviendo una importante y temible red de contrabando, subordinada principalmente a la presencia comercial británica. También puede mencionarse a la piratería como un ámbito muy reseñado por las monografías portuarias e isleñas desde el siglo XIX, pero poco estudiado en su incidencia general sobre el Pacífico latinoamericano. Las fantasmagorías y medios portuarios e isleños fueron alimentadas por múltiples incursiones depredadoras de piratas y corsarios. Las islas fueron para estos intrépidos y agresivos depredadores holandeses, franceses e ingleses un espacio de ataque pero principalmente de abasto de víveres, reparación de barcos, refugio y preparación para los ataques a la red portuaria hispano-colonial sobre las costas del Pacífico. Siendo la relación de actos de piratería muy amplia, recordemos las incursiones de sus principales protagonistas: Drake, Cordes (1600), Van Noort (1600), Spillbegen (1615), Schouten y le Maire (1616), L' Hermite (1623), Brouwer (1643), Narborough (1670), Sharp (1680)-1681), Cook (1684), Davis (1685-1688), Strong (1689), Dampier (1703), Rogers (1708 1709), Schelvocke y Clipperton (1719), Roggeween (1721-1722), Anson (1741)(Medina 1975: 66-75).

A partir del siglo XIX la flota británica expandió los puentes entre Polinesia, Asia y América Latina vía las nuevas rutas y modos de navegación por el Pacífico. Un interesante reporte de un cónsul británico del año de 1826 recomendaba a los comerciantes de su país asentados en Chile y Perú que siguiesen la ruta alternativa de Singapur, preferible según él a la ruta tradicional hacia China o India que era muy distante y lenta en los años en que todavía reinaba la navegación a vela. La ley 4 expedida por el rey Jorge IV (1762-1830) en sus capítulos 41 y 80 sección segunda, le otorgó legitimidad a la navegación y embarque sin licencias y aduanas por el puerto libre de Singapur. Por entonces se dio la iniciativa de los comerciantes chilenos de Valparaíso al comprar una embarcación de nombre *Stammore*, para cubrir la ruta hacia las Indias Orientales, construida en los astilleros de Calcuta (Ricketts 1826: 77).

Este acucioso cónsul británico nos daba la siguiente descripción de la nueva ruta de navegación por el Pacífico:

En el viaje desde Singapur quizá sería aconsejable que los barcos pasen por el estrecho de Sunda, para abastecer de ron por la tierra de Van Diem y obtener allí harina en retorno para el mercado de Lima. Se ha consignado con beneficio trigo de la tierra de Van Diem para el Cabo de Buena Esperanza, pero el artículo tendrá que ser transformado en harina para obtener éxito aquí; no sería difícil introducir en ese país los molinos necesarios. La harina podría guardarse en bolsas o barriles ya que hay madera en abundancia, y ya he señalado las ganancias que obtienen los norteamericanos abasteciendo al Perú con harina de los Estados Unidos. En el viaje de retorno podría llevar cobre de Chile, metal en lingotes y otras mercaderías de Lima y Guayaquil y los puertos de Guatemala y México, además de algunos artículos europeos a las islas Sandwich [Hawaii, RM] para trocar por sándalo, dado que un cargamento de esta madera llevada a Cantón ha brindado buenas ganancias a los norteamericanos. Enormes bosques de esta madera existen en Owyhee, y aunque la calidad según se dice es inferior a la que se produce en la costa Malabar, se vende en Cantón a 8 dólares por pecul mientras que en la Isla se la obtiene por una insignificancia en el trueque por artículos europeos de poco valor (Ricketts 1826: 77-78).

La presencia ininterrumpida de cónsules chilenos en Hawaii a partir de 1845 puede ser leída también como una proyección del capital comercial chileno, en la medida en que el cargo de cónsul recayó siempre en la persona de algún negociante. A mediados del siglo XIX los nexos comerciales chileno-hawaianos se ubicaban en el marco de un tráfico comercial que se extendía a Europa y los Estados Unidos (California). La presencia consular hawaiana en el

puerto chileno de Valparaíso se explica por sus particulares intereses comerciales con Europa por la ruta del estrecho de Magallanes. Posteriormente, la gestión consular chilena se centró en atender los problemas derivados del tráfico de *culíes* chinos que fue compartido por comerciantes chilenos y peruanos en los años sesenta, de la inmigración de mano de obra chilena a las plantaciones norteamericanas del archipiélago hawaiano en los años setenta, y por último, de las exportaciones del salitre en los ochenta (Jara 1993: 272-279).

La revolución tecnológica no tardaría en hacer sentir los efectos encontrados de la modernidad en la lógica de sus múltiples asimetrías, desigualdades y exclusiones. Las islas del Pacífico sudamericano sufrieron fuertes conmociones por la nueva dinámica neocolonial. Su flora y su fauna nativas fueron abatidas o en su defecto alteradas, sus poblaciones asumieron perfiles diversos según los usos arcaicos inducidos al servicio de los intereses económicos de las burguesías y oligarquías emergentes en América Latina, así como de las empresas europeas y norteamericanas.

Las islas podían abastecer de mano de obra semiesclava, como aconteció con los pascuenses en el Perú durante el *boom* guanero de las islas de Chincha, convertirse en presidios o zonas de exilio como las Galápagos en Ecuador, Pascua en Chile o San Lorenzo en el Perú; podían también recrear el imaginario utópico en clave moderna y neocolonial como aconteció con la invasión española de 1866 en las islas de Chincha, o la de cumplir la función de cementerios para las tripulaciones de las flotas de las grandes potencias coloniales, como la isla San Lorenzo o cualquiera otra. En otros casos, la propia élite criolla sudamericana en el poder recurría al exterminio de sus opositores al amparo del aislamiento de las islas. Recuérdese el fusilamiento ordenado por García Moreno de doce de sus adversarios políticos en la isla Puná el año de 1865 (Andrade 1970: vol. 1, 577). Pasemos una somera revista a los cambios acontecidos en las principales islas de Ecuador y Perú, durante ese complejo y contradictorio periodo de transición que va de 1840 a fines de los ochenta, pero que también afectó a los pascuenses.

Durante este lapso las islas Galápagos, al igual que sus símiles latinoamericanas, resintieron los cambios propios del nuevo reordenamiento mundial de la economía. Se percibe esto al contrastar la lógica que animó al proyecto colonizador del general José Villamil en 1831, de promover prósperos pequeños propietarios isleños, con las prácticas semiesclavistas que a estos mismos colonos impuso el coronel Williams en los años cuarenta, en complicidad con

los tripulantes armados de las balleneras europeas. La exitosa introducción de ganado alteró los ecosistemas de las Galápagos pero favoreció a Williams en su oferta monopolista de víveres a los barcos balleneros. Años más tarde el descubrimiento de un colorante de origen vegetal, la orchilla, de elevada cotización por la demanda de la industria textil británica, fue la que eslabonó las Galápagos a la dinámica expansiva del capitalismo comercial británico de los años setenta. La Compañía Orchillera, integrada por miembros de la élite terrateniente y comercial ecuatoriana (José Monroy y Manuel Cobos), recurrió, para suplir los vacíos demográficos generados por las prácticas laborales propias de la modernidad neocolonial, a la más tradicional de enganchar presidiarios de las cárceles ecuatorianas (Bognoly y Espinosa 1917: 33-47).

En general, la explotación voraz sobre las islas del Pacífico comenzaba a dejar las huellas ecocidas y etnocidas de la modernidad neocolonial, que no han sido hasta la fecha historiadas no obstante la copiosa documentación existente. Los nuevos tiempos harían todavía más agresivas las políticas hacia los recursos y poblaciones isleñas con la anuencia de las élites nativas de las repúblicas sudamericanas. El *boom* del guano (1840-1870) se produce en una época en que el desarrollo del capitalismo en Europa, especialmente en Inglaterra, requería este fertilizante para intensificar la producción agraria. La abundancia y la facilidad de su explotación favorecieron su rápida aceptación en los mercados extranjeros.

Desde 1840 y hasta diciembre de 1849, los contratistas peruanos dedicados a la exportación de guano de las islas estaban obligados a realizar las operaciones de extracción, mientras que el gobierno se comprometía a poner a su disposición las lanchas, mangueras y otros equipos (Dancuart 1906: 38). Pero en diciembre de 1849 se llegó a un nuevo acuerdo. Éste fijaba que las operaciones de extracción del guano isleño correrían a cargo de contratistas nacionales, quienes lo entregarían a los consignatarios, complicando la cadena de intermediación en función de los intereses extranjeros. Así, para las islas de Chincha, el gobierno contrató por seis años, para la extracción del guano de estas islas, al terrateniente Domingo Elías, quien logró que el Congreso promulgara una Ley de Inmigración, que concedía un subsidio de treinta pesos por individuo a todo aquel que importase más de cincuenta colonos extranjeros.

En 1853, la gente de Elías que se dedicaba a cavar el guano en las islas de Chincha estaba formada por unos 600 *coolies* chinos, 50 esclavos y unos 200

chilenos o peruanos, la mayoría de ellos penados o desertores de la milicia, aunque también había unos pocos trabajadores libres (Yepes 1972: 314).

Entre 1849 y 1859, en que se intensifica la llegada de los chinos, se introducen en las costas del Perú más de mil chinos anualmente. Este dato va a ser confirmado por las cifras que nos presenta Derpich:

Uniendo cifras de Robertson hasta 1854 de alta confiabilidad o sea 4 754 chinos y deduciendo de otras cifras (Martinet da 13 mil chinos entre 1850 y 1860, lo que me parece exagerado) calculo que llegaron unos 1 500 chinos por año (Derpich 1976: 9).

Sin embargo las presiones internacionales de Hawaii con el respaldo francés para liberar a los pascuenses y la del propio gobierno chino frente al drama de los *cultes*, frenaron este sistema depredador:

El comercio de *coolies* entre Macao y Perú se interrumpió definitivamente en 1874 tras prolongadas negociaciones diplomáticas. La condición de los *coolies* no mejoró mucho, sin embargo en los años siguientes, sobre todo en 1876, se prolongaron en varias haciendas situadas a lo largo de la costa "motines de *coolies*" que causaron al gobierno, a los hacendados gran preocupación. Pero entre los *coolies* dedicados a la explotación del guano todos estaban tranquilos (Yepes 1972: 317).

Es posible que el aislamiento y la impunidad reinantes en el régimen de trabajo en las islas de Chincha hayan dejado la impresión en el imaginario oligárquico de que los *cultes* isleños eran mansos, homologando una vieja clasificación colonial sobre los indígenas.

A pesar del nombramiento de autoridades que controlaran la exportación del guano, éstas no constituían garantía alguna para que mermara el incontrolable saqueo de las islas peruanas, ante la vista y paciencia de las autoridades nativas. El gobernador de estas islas se vio obligado a solicitar al Ministerio de Hacienda un buque de guerra para la protección de las islas y para garantizar el cumplimiento de la labor administrativa de los funcionarios (Archivo General de la Nación, Perú, Expediente 11/1855). En estos años barcos de bandera francesa, inglesa, norteamericana, chilena, etc., realizaban operaciones de carga de guano de las islas de Chincha

fuera de aduana, llevándose grandes cantidades de este fertilizante a sus países de origen o practicando el comercio triangular.

El panorama naviero de la segunda mitad del siglo XIX aparece eslabonado a los canales propios de una cada vez mayor dependencia comercial de los países sudamericanos con respecto a Inglaterra. La compañía naviera británica Pacific Steam Navigation, al surcar con sus vapores ocho veces al mes los puertos del Pacífico sudamericano, había logrado, hacia 1863, concentrar un equivalente a cincuenta por ciento de la carga total embarcada, el cincuenta por ciento restante se seguía haciendo en los tradicionales veleros mercantes (Cocks 1864: 142). La década de los sesenta signará un cambio significativo en los tiempos, flujos de navegación y transporte de mercancías y pasajeros. La segunda revolución industrial subvertía las viejas prácticas de navegación por el Pacífico, subordinadas al eje mercantil Pacífico-Atlántico. Sin embargo los viejos navíos de vela siguieron teniendo todavía un papel, en esas décadas de transición de los setenta y ochenta.

A contracorriente de la imagen weberiana de que el catolicismo queda desfasado frente al protestantismo por su mayor afinidad con la dinámica capitalista, las misiones católicas se anudaron bien con las claves políticas y comerciales de los nuevos tiempos. Los misioneros franceses de la orden de Picpis con sede en Valparaíso cumplieron un papel decisivo en la anexión chilena. Monseñor Jausen, vicario apostólico de Tahití, le encargó al responsable de la referida orden religiosa, hacia 1871, que tomase contacto con el gobierno chileno, para que le propusiese la toma de posesión de la isla de Pascua. Desde ese año la armada chilena a través de las corbetas *O'Higgins* y *Abtao* arribó con alguna regularidad a la isla de Pascua. La propuesta religiosa tuvo un claro sesgo colonial y etnocida toda vez que su misión pascuense se apropió de tierras e indujo al gobierno chileno y a particulares a hacer lo propio. Más aún, ellos se ofrecieron como mediadores para forzar a los nativos a ceder sus tierras. En los años ochenta los hermanos Tati, Arupa Salmón y John Brandler (hijo) eran los principales propietarios de las tierras y ganado isleño, siendo representados por el cónsul chileno en Papeete, A. Goupil (Rodríguez 1993: 353-355).

La sorda disputa intercolonial en el Pacífico tenía como principales actores a Inglaterra y Francia. No obstante la superioridad naval británica se proyectó con relativo éxito una cierta escalada francesa. Esta última se apoyó en un agresivo programa de evangelización y colonización logrando consolidar posiciones estratégicas

en el Pacífico. Hacia 1888 entre los dominios franceses se encontraban: Tahití, Nueva Caledonia, las islas de la Sociedad, las islas Marquesas, el archipiélago Toumatu, las islas Gambier y las islas de Barlovento. Además Francia, vía la orden de Picpis, ubicaba dentro de su *hinterland* geopolítico la anexión chilena de la isla de Pascua. De otro lado Colombia desempeñaba también un papel subalterno en el marco de la estrategia sobre el Pacífico de Francia, al haberle vendido los derechos para la construcción del Canal de Panamá. La relación entre Panamá, la isla de Pascua y los dominios franceses en Polinesia y Oceanía se hicieron explícitos hacia 1889; la prensa francesa de oposición hizo suyo el argumento de que la isla de Pascua constituía un punto estratégico intermedio entre Panamá y Tahití para el abasto de carbón y víveres (Rodríguez 1993: 358-365).

2. *La crisis oligárquica y neocolonial del sistema isleño*

A principios del siglo xx la Pacific Steam Navigation, empresa británica dedicada a los servicios de transporte de carga, pasajeros, correos y "servicios intermedios" ejercía un real monopolio intraoceánico. Esta línea naviera articulaba el puerto de Liverpool con Chile, Perú, Ecuador y Panamá. La vía Magallanes trazaba la ruta principal de conexión con Europa antes de la fase expansiva del tráfico naviero por el Canal de Panamá que reconfiguró los tráficós y circuitos mercantiles Pacífico-Atlántico e intra-Pacífico. La otra línea cubría la ruta Valparaíso-Guayaquil vía los puertos intermedios chilenos y peruanos. La tercera vía era la que unía El Callao con Panamá y estaba comprendida dentro del *hinterland* mercantil de Nueva York (Byrne 1913: 293). El itinerario de reembarque Panamá-Nueva York fue cubierto por la Royal Mail Steam Packet Company (Jerome 1912-1913: 264). Entre los productos asiáticos que eran comercializados en Sudamérica se encontraban los agropecuarios (arroz y especias), así como artesanales (artículos de mimbre, paja, bambú yesterados) procedentes de China y Japón (Jerome 1910: 210). Las fuentes británicas reportan estadísticas sobre flujos comerciales del Perú con Asia en el siguiente orden cronológico: con China desde 1897, con Japón desde 1899 y con Hong Kong a partir de 1908 (Jerome 1906-7: 152-156).

La Pacific Steam Navigation al parecer ejercía a su vez el control de lo que podrían ser dos subsidiarias en América del Sur: la Steamship and Dock Company del Callao. Por otro lado, sería interesante rastrear el papel de la única línea de procedencia asiática

sobre el Pacífico latinoamericano, nos referimos a la *Toyo Kisen Kaisha* que realizaba viajes entre los puertos de Valparaíso, Iquique, Callao, Salina Cruz y Hawaii hasta Hong Kong y los puertos japoneses (Jerome 1912-1913: 265). Un reporte del año de 1913 de ingreso de vapores japoneses al puerto de El Callao registró un total de doce embarcaciones, con un tonelaje de carga equivalente al diez por ciento del servicio brindado por los vapores británicos (Wilson 1914: 340). El tráfico comercial entre los puertos sudamericanos y Hong Kong a través de la flota mercante japonesa estaba en manos de comerciantes chinos (Jerome 1912-1913: 260). Por esos años, el servicio de cabotaje a lo largo de los puertos sudamericanos del Pacífico Sur, que alimentó las frágiles líneas de comunicación e intercambio discreto entre las respectivas economías regionales de los países ribereños, siguió siendo tributario de los principales circuitos mercantiles intraoceánicos con el Asia (China, Japón, Hong Kong), la Polinesia (Hawaii) y Oceanía (Australia, Nueva Zelanda).

¿Qué duda cabe que el Océano Pacífico durante los últimos quinientos años, ha sido un espacio abierto a las intromisiones coloniales y que todavía en el presente no ha concluido su fase de descolonización? Esta situación obligó gradualmente a los países ribereños sudamericanos, alcanzada ya su independencia, a configurar nuevas políticas sobre sus respectivas soberanías a partir de la valoración de sus recursos marítimos así como del complejo isleño que se expandía frente a sus costas. Pero el mayor despliegue en aras de la soberanía de las islas sudamericanas fue posterior a la Segunda Guerra mundial. En 1947, Chile y el Perú fueron los primeros países que adoptaron la distancia de las doscientas millas como límite de la soberanía y jurisdicción nacionales sobre el Pacífico. Ecuador se integró a esta postura de sus vecinos al suscribir en 1952 la denominada Declaración de Santiago, que creó la Comisión Permanente del Pacífico Sur como órgano coordinador de la política tripartita en los campos jurídico, científico y tecnológico (Vargas y Vargas 1976: 82).

El proceso de descolonización de los sesenta sentó nuevas condiciones para redefinir las políticas tercermundistas sobre el Pacífico. La Tercera Conferencia de la ONU sobre el Derecho del Mar (Caracas, junio de 1974), encontró unificada a la delegación latinoamericana sobre el régimen de islas y la zona económica de las doscientas millas. Pero más significativo fue el hecho de que la invocación de que "no hay doce sin doscientas" logró a su vez la convergencia de las posiciones de los países asiáticos con los latinoamericanos frente a las posiciones duras y hegemónicas de las grandes

potencias (Vargas y Vargas 1976: 65). Aunque el actual entramado internacional se ha hecho más complejo y riesgoso en el marco asimétrico y conflictivo del actual proceso de globalización, el proyecto Cuenca del Pacífico no ha revertido los posicionamientos de 1974 en la ONU. Al momento de escribir esta comunicación se hace más familiar la idea de pensar la Cuenca del Pacífico como el Mediterráneo del siglo XXI. Las nuevas tecnologías han contraído los espacios y los tiempos que marcan sus interacciones sociales más distantes.

Desde el mirador latinoamericano, una somera revisión historiográfica sobre el Pacífico es ineludible, a manera de esbozar la densidad histórico-cultural de este polémico espacio. No hacerlo nos situaría con exceso en los limitados marcos de la coyuntura y sus avatares ideológicos. Las primeras monografías históricas sobre las islas del Pacífico sudamericano comienzan a ser desempolvadas y discutidas a la luz de nuevas investigaciones. Los nuevos tiempos exigirán una mayor atención a las problemáticas vinculadas a la Cuenca del Pacífico. Nuestra historiografía recién comienza a dar sus primeros resultados e inicia a su vez su balbuceante proceso de descolonización. La mitología territorial del Estado-nación en Chile, Perú y Ecuador, al ser marcada por los excesivos pesos de la subalternidad y dependencia exterior de estos países se afirmó como una espacialización de tierra firme, de territorialidad continental.

A la fecha la historia del Pacífico latinoamericano sigue por hacerse (Jara 1993: 268). Recuerdo que a mediados de los años setenta sólo encontré tres textos de calidad sobre los puertos peruanos del Pacífico (Islay, Mollendo, Malabrigo y Salaverry), textos que necesitaba como referencia para una investigación sobre la conversión de la caleta de Tambo de Mora en puerto, ubicada a unos doscientos kilómetros al sur de El Callao (Klaren 1970; Bonilla 1973).

El hecho de que exista una más abundante literatura sobre las conexiones de América Latina vía el Atlántico indican por un lado el carácter subalterno y complementario de la navegación por el Pacífico. Medio milenio de hegemonía atlántica no podía dejar de influir hasta en las temáticas historiográficas de nuestros latinoamericanistas. Y por el otro lado diremos que por tal situación los países latinoamericanos ribereños del Atlántico estaban en mejor disposición estratégica para recibir los pequeños flujos de comunicación e intercambio intracontinental. Las islas del Pacífico latinoamericano desempeñaban un papel todavía más subalterno de cara a las hegemonías o disputas entre las potencias del Atlántico. Hoy

los tiempos han cambiado y todo parece indicar que la Cuenca del Pacífico viene subvirtiendo la vieja lógica de la comunicación interoceánica a escala mundial. Quizás por ello, y cumpliendo el sino de la latinoamericanística de fin de siglo, fraternicemos en esta tarea de ir cubriendo gradualmente un ostensible vacío en el develamiento espacial de nuestra identidad.

BIBLIOGRAFÍA

- Andrade, Roberto, 1970. *Montalvo y García Moreno*, Puebla, Cajica Editores, 2 vols.
- Basadre, Jorge, 1961. *Historia de la República del Perú*, Lima, Ediciones 'Historia', t. III.
- , 1971. *Introducción a las bases documentales para la historia de la República del Perú con algunas reflexiones*, Perú, Ediciones P. L. V., t. I.
- Byrne, Reuben M., 1913. "Informe sobre el movimiento mercantil, comercial y financiero del Perú durante los años de 1911-1912", *House of Commons, Accounts and Papers*, Londres, vol. LXXII, *Annual Series* n. 5129. Se consultó la versión en español incluida en *Gran Bretaña y el Perú: Informes de los cónsules británicos: 1901-1919* de Heraclio Bonilla, comp., Lima, Instituto de Estudios Peruanos/Fondo del Libro del Banco Industrial del Perú, vol. II, 1975, pp. 283-321.
- Bognoly, José A. y José Moisés Espinosa, 1917. *Las Islas Encantadas o el Archipiélago de Colón*, Guayaquil, Librería Gutenberg.
- Bonilla, Heraclio, 1973. *Islay y la economía del sur peruano*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos.
- , 1974. *El guano y la burguesía en el Perú*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos.
- Borah, Woodrow, 1975. *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVII*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior.
- Chard, Chester S., 1950. "Pre-columbian trade between North and South Sudamerica", *Kroeber Anthropological Society Papers* (Berkeley), pp. 1-27.
- Cocks, 1864. "Informe del Cónsul interino, sr. Cocks, sobre el comercio de Islay, correspondiente a 1863", *House of Commons, Accounts and Papers*, Londres, vol. LXI, pp. 208-218. Se consultó la versión en español incluida en *Gran Bretaña y el Perú: Informes de los cónsules británicos: 1901-1919* de Heraclio Bonilla, comp., Lima, Instituto de Estudios Peruanos/Fondo del Libro del Banco Industrial del Perú, vol. IV, 1975, pp. 139-160.
- Dancuart, Pedro Emilio y J. M. Rodríguez, 1906. *Anales de la Hacienda Pública del Perú*, Lima, t. IV.

- Derpich, Vilma, 1976. *Mercado de trabajo en el agro costeño e inmigración china en el siglo pasado*, Lima, UNMSM, mimeo.
- Diccionario Geográfico*, 1988. Madrid, Instituto Geográfico de Agostini/Planeta, vol. III.
- Emperaire, Joseph, 1979. *Los Nómades del Mar*, Santiago, Ediciones de la Universidad de Chile.
- Estrada, Emilio y Betty Meggers, 1961. "A complex of traits of probable transpacif origin on the Coast of Ecuador", *American Anthropologist*, vol. 63, núm. 5, part. 1.
- Holm, Olaf, 1967. "Money axes from Ecuador", *Folk* (Copenhague), vol. 8-9, pp. 135-143.
- Jara F, Mauricio, 1993. "Valparaíso y las relaciones de Chile con el reino de Hawaii, 1845-1899", *Notas Históricas y Geográficas* (Valparaíso), núm. 4, pp. 268-279.
- Jerome, Lucien J., "Informe sobre el comercio y tráfico del Perú. Años 1906-1907"
- "Informe sobre el tráfico, comercio y finanzas peruanas, correspondiente a los años 1910 y 1911", *House of Commons, Accounts and Papers*, Londres, 1912-1913, vol. XCIX, *Annual Series* n. 5008.
- , "El movimiento mercantil, comercial y financiero del Perú en 1908 y 1909", *House of Commons, Accounts and Papers*, Londres, 1910, vol. CI, *Annual Series* n. 4423. Para estos tres informes se consultó la versión en español incluida en *Gran Bretaña y el Perú: Informes de los cónsules británicos: 1901-1919* de Heraclio Bonilla, comp., Perú, Instituto de Estudios Peruanos/Fondo del Libro del Banco Industrial del Perú, vol. II, 1975, pp. 143-189, 191-256 y 257-281, respectivamente.
- Klaren, Peter, 1970. *La formación de las haciendas azucareras y los orígenes del Apra*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos.
- Lavalle y García, José Antonio de, *El guano y la agricultura nacional*, Lima, s/f.
- Mariátegui, José Carlos, 1957. *Siete ensayos de interpretación de la realidad peruana*, Lima, Amauta.
- Massone Mezzano, Mauricio, 1980. *Cultura selknam (ona)*, Santiago de Chile, Ministerio de Educación.
- Medina R, Alberto, *et al.*, 1975. "El piloto Juan Fernández y las islas que llevan su nombre", en *Las Islas de Juan Fernández de Orellana*, Santiago, Universidad de Chile, pp. 24-75.
- Plath, Oreste, 1995. *Chiloé mundo fantástico*, Santiago de Chile, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.
- Porter, David, 1971. "Recorrido por la costa peruana en 1813", *Colección Documental de la Independencia del Perú*, tomo XXVII, vol. I de *Relaciones de Viajeros*, traducido del inglés por Estuardo Núñez, Lima.
- Ricketts, Charles Milner, 1826. "Informe... a Lord Canning" se consultó la versión en español incluida en *Gran Bretaña y el Perú: Informes*

- de los cónsules británicos: 1901-1919* de Heraclio Bonilla, comp., Perú, Instituto de Estudios Peruanos/Fondo del Libro del Banco Industrial del Perú, vol. I, 1975, pp. 77ss.
- Rodríguez Canessa, Antonio, 1993. "Valparaíso y la integración de la Isla de Pascua a Chile. Primeras reacciones en Francia 1888-1890", *Notas Históricas y Geográficas* (Valparaíso), núm. 4, pp. 352-366.
- Rostworoski de Diez Canseso, María, 1977. *Etnia y sociedad. Costa peruana prehispánica*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos.
- Sámano-Xerez, 1937. *Relación*, París, ed. de Raúl Porras Barrenechea. (*Cuadernos de Historia del Perú*).
- Shurz, William Lytle, 1939. *The Manila Galleon*, Nueva York.
- Torero, Alfredo, 1984. "El comercio lejano y la difusión del quechua. El caso de Ecuador", *Revista Andina* (Cusco), año 2, núm. 2 (diciembre), pp. 367-389.
- Vargas, Jorge A. y Vargas C., Edmundo, 1976. *Derecho del Mar. Una visión latinoamericana*, México, Editorial Jus.
- Vicuña, Carlos, 1946. *En las prisiones políticas de Chile*, México, Cruz del Sur.
- Waldman, Gilda, 1985. "Isla de Pascua: ¿pista de aterrizaje o base bélica nuclear?", *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales* (México), núm. 121 (julio-septiembre), pp.121-125.
- Wilson, George G., "Informe sobre el intercambio comercial, comercio y finanzas del Perú durante el año de 1913", *House of Commons, Accounts and Papers*, Londres, 1914, vol. XCIII, *Annual Series*, núm. 5292. Se consultó la versión en español incluida en *Gran Bretaña y el Perú: Informe de los cónsules británicos: 1901-1919* de Heraclio Bonilla, comp., Instituto de Estudios Peruanos/Fondo del Libro del Banco Industrial del Perú, vol. II, Perú, 1975, pp. 323-348.
- Yepes, Ernesto, 1972. *Un siglo de desarrollo capitalista en el Perú: 1820-1920*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos.