

RELACIONES COMERCIALES ENTRE EL PUERTO DE VALPARAÍSO Y EL PUERTO DE SAN FRANCISCO DURANTE LA MITAD DEL SIGLO XIX.

Alessandro Monteverde S.

Prof. Universidad de Playa Ancha Valparaíso.

amontev@uplaced.upa.cl

aroberto@cvmail.cl

RESUMEN.

Este artículo presenta información referida a los intercambios comerciales entre el puerto de Valparaíso y el puerto de San Francisco California. Ambos tienen en común que son bañados por el Océano Pacífico, ciudades emergentes, y con aspiraciones en el presente y futuro. Sin embargo, la coyuntura económica que viven está relacionada con un hecho conocido como el «Gold Rush» o fiebre del oro, que va a cambiar el rostro a ambas ciudades, en un período breve pero de suma intensidad.

ABSTRACTS.

This article presents information about the commercial interchanges between the port of Valparaíso and the port of San Francisco in California. Both of them are Located on the Pacific Ocean, are emerying cities and have aspirations in thepresent and future. Nevertheless the economic situation they experience is related to an event Known as the «Gold Rush» or the gold fever, which will change the face of goth cities, in a brief gut very intense period.

Palabras Claves. Relaciones Comerciales. Transporte. Cebada. Porotos Bayos. Cónsules.

OBJETIVOS.

Entre los propósitos u objetivos del trabajo se encuentran; para -precisar las relaciones comerciales, de intercambio y de productos que se realizan entre Valparaíso y San Francisco entre los años 1850-1855, -b-no podemos desconocer el fenómeno del «Gold Rush» 1848-1854, sin embargo, abordaremos las relaciones comerciales de otro tipo: aranceles, tráfico de naves entre ambos puertos, y algunos productos como, frejoles, duraznos secos, pasas, cebada, avena, etc., c-e informes que señalan los avances de la agricultura californiana y el término de un «boom» económico para el mercado de exportación chileno, d-y tratar de demostrar uno de los tantos ciclos económicos que han vivido nuestros países latinoamericanos.

AMBIENTACIÓN HISTÓRICA.

El hecho que da inicio a nuestro trabajo dice relación con el descubrimiento del dorado metal en California. John Marshall el 23 de enero de 1848 grabará para el universo tal hallazgo, que significará movimientos continuos de personas e intereses humanos alrededor de tan soñado deseo, hacerse rico con el oro de California, una quimera que se hacía realidad y que muchos de nuestros compatriotas no querían estar alejados.

La noticia del descubrimiento del oro en un comienzo no fue tomada con gran entusiasmo, la incredulidad y el desconocimiento, favorecieron para tal reacción. Sin embargo, luego de «un mes más tarde llegaba la goleta chilena «Adelaida», que traía entre su cargamento \$2.500 de oro en polvo. La llegada de este buque con tal precioso cargamento, que confirmaba todos los rumores esparcidos por la tripulación del JRS tuvo el efecto de una mecha allegada a la pólvora. En Valparaíso, residía un gran número de norteamericanos e ingleses, muchos casados con chilenas. Fueron ellos los primeros que se aprestaron para ir a buscar oro en California. Según el teniente Isaac Strin de la marina norteamericana cuando llegó a Valparaíso en febrero 9 de 1845, y trató de encontrar a sus connacionales, que tenían en el puerto hoteles y tabernas, se encontró con que estos habían desaparecidos. Igual había sucedido con los comerciantes de habla inglesa que sabían toda la existencia de sus almacenes al nuevo Dorado».¹

¹ Esta información la encontramos en Carlos López Urrutia. *Episodios chilenos en California*. Ediciones Universitaria de Valparaíso. Valparaíso. 1975. (p. 28).

Más adelante encontramos datos de los primeros viajeros con destino a San Francisco.

«En el primer embarque iban 45 personas de Valparaíso, incluyendo los gringos «achilenados»: O'Neill, Poett, Armstrong, Nil, Ellis, Price. Los casados iban en compañía de sus familias y muchos llevaban peones para que los ayudaran en los trabajos pesados. Esta gente era la «crema» del comercio de Valparaíso y viajaba preparada para continuar sus negocios en el nuevo mercado».²

Las noticias se suceden rápidamente y los chilenos se embarcan como sea para llegar a encontrar el oro californiano. Serán ellos los que van a incrementar la población, que va a crecer en forma espectacular desde 1849, con sólo 80.000 habitantes, ascenderá a 92.597 en 1850 y a 254.453 en 1852. Son importantes estos datos demográficos, pero lo más interesante es que este aumento poblacional de San Francisco demandará todo tipo de productos y alimentos chilenos, lo que obligará a desarrollar la producción, mejorar el intercambio, activar las condiciones financieras, y sobre todo, acondicionar las zonas agrícolas para cubrir las necesidades impuestas por las demandas del mercado californiano.³

Los datos anteriores nos permiten señalar que el ritmo de ascenso en las relaciones bilaterales comerciales, las transacciones y el intercambio se van a hacer aceleradamente y sin ninguna comparación en la historia económica del país.

² "Fue así como los primeros chuzos, palas, picotas, baldes, arneros, bateas y otros utensilios que se vendieron en California provenían de Valparaíso. Esto era posible gracias a la sabia política financiera del régimen portaliano. Desde 1835, Valparaíso era el puerto preferido en el Pacífico por los comerciantes europeos y norteamericanos. Esta superioridad se debía a que era posible desembarcar mercaderías en depósito sin necesidad de pagar los altos aranceles aduaneros. De allí podían sacarse y venderse en Chile o reembarcarse con destino a otro mercado. La ventaja para los comerciantes extranjeros era enorme, pues podían almacenar sus productos en un punto conveniente para su despacho y, luego esperar hasta que la demanda ofreciera un precio favorable. Así, los mercantes europeos se sucedían, uno tras otro, embarcando y desembarcando sus mercaderías en el principal puerto chileno, que pasó a ser el primero en tráfico del Pacífico. El sistema favorecía a la Marina Mercante Nacional y muchos buques extranjeros tomaban bandera chilena y se dedicaron al cabotaje. Los artículos enviados en esos primeros embarques a California, no eran de fabricación nacional, sino que provenían de los almacenes fiscales de Valparaíso». Ver para mayor información C. López U. Episodios... (p. 28-29- y otras).

³ Una de estas necesidades será cubierta por las exportaciones de la harina chilena. La Exportación total de trigo en los años 1848-1849 alcanzó a 3.230 qqm y 87.278 respectivamente. Y ascendió a 276.664 qqm en 1850, fue el máximo, y descendió a 175.491 en 1851 y a 145.294 en 1852 y ascendió en 1853 con 166.117 qqm. Los datos totales del trigo y de la harina se encuentran en Sergio Sepúlveda. El trigo chileno en el Mercado Mundial. Editorial Universitaria. Santiago, Chile, 1959. (p 43 y siguientes.)

Algunos de estos informes guardan relación con las garantías que tienen los extranjeros en San Francisco, pero haciendo la salvedad que en lugares distantes o en ciertos minerales como Estanislao, Moquélamos, Tribas, la administración de justicia no es suficiente y «da lugar a que se cometan crímenes que es imposible evitar».⁴

Más adelante el Cónsul de Chile en San Francisco Pedro Cueto comunicaba desde el «mes pasado -enero 1850- se han puesto aquí en ejecución las leyes mercantiles de los Estados Unidos. De los buques ingleses llegados hasta el 1^o del presente [sic] varios han sido confiscados porque en ellos venían mercaderías que no eran originarias de la Nación. Del mismo modo han sido decomisada por la aduana 5, buques franceses en cuyo cargamento habían, en una, efectos prohibidos y, en otras, mercaderías de Chile y de la corta de México».⁵

MERCADERÍAS, MERCANCIAS Y OTROS, EXPORTADOS E IMPORTADOS DESDE VALPARAÍSO Y SAN FRANCISCO RESPECTIVAMENTE.

Las noticias que damos a conocer en este capítulo, se basan exclusivamente de informaciones emanadas por los informes dados por los distintos cónsules de Chile en San Francisco California durante el período de estudio.

Estos personeros son los más indicados para medir la situación del mercado, sus demandas, necesidades, dificultades y también son quienes perciben el desarrollo de la sociedad californiana; conocen sus gustos, necesidades y prioridades, y a partir de sus informes permiten, si no en su magnitud, satisfacer las necesidades desde Valparaíso a San Francisco y viceversa. Normalmente sus consejos y apreciaciones son atendidas y sirven de barómetro para los comerciantes, inversionistas y se aprovechan también los especuladores.

Si debemos señalar, además que sus informes no sólo son comerciales, sino que responden a múltiples necesidades, propias de su labor y su vocación de servicio.⁶

⁴ Esta información la encontramos en el Ministerio de Relaciones Exteriores. n°63. 1850. (p. 221). Próxima cita se abreviará, M.R.R.E.E. n°...año.(p...)

⁵ Ver M.R.R.E.E. n°63. 1850. (p. 222).

⁶ Las funciones de los Cónsules chilenos en el exterior se desarrolla de acuerdo a las necesidades de los connacionales que en los distintos países viven. Por lo común, los vemos desarrollando labores comerciales, financieras, porque ellos brindan el apoyo necesario para abrir los mercados a través de sus opiniones y conocimiento de «esa» realidad. Se agrega la labor de ayuda a los nacionales necesitados, abandonados, enfermos, perseguidos, etc.,. Lógicamente brindan protección diplomática en momentos difíciles. Muchas de las veces estas labores son altruistas y de servicio público. [nota del autor].

El cónsul en California comunicaba una medida arbitraria y enojosa que el administrador de aduanas de este puerto, desde el 15 de junio de 1850, ha impuesto un aumento de derechos a todas las mercaderías conducidas aquí en barcos chilenos. Este gravamen es el 10% sobre el monto de derechos que pagan las demás naciones según la tarifa de los E.E.U.U., es decir, si una factura debe pagar \$100 pesos, la misma factura viniendo de un buque chileno pagará \$110.

Se agrega a lo anterior, con la misma fecha, «están recargando los buques chilenos, que anclan en este puerto con el derecho de 1 peso por tonelada de registro, mientras que los buques de los demás naciones pagan sólo 4 reales».⁷

Por lo anterior el Sr. Samuel Price, cónsul chileno en San Francisco, deseoso de aclarar e imponerse de la situación y de la causa de este recargo, pide explicaciones al administrador de aduanas, quien había tomado esta medida y, en respuesta, dijo que desde el 19 de enero de 1850, debería de haber hecho efectivo este impuesto, porque en aquella fecha habían terminado los tratados que existían entre la República de Chile y la de Estados Unidos y que por el reglamento de este país los buques de naciones que no mantenían tratados con él, tenían este recargo de derechos, previéndole hasta el 15 de junio, para poner en práctica la ley. Sin embargo, en el mes de febrero el Sr. Cueto reclamó al administrador de aduanas contra los 50 centavos de excesos que se les hacía pagar a los buques chilenos y, a consecuencia de esto, después sólo se le cobraba 50 centavos por tonelada, ofreciendo al mismo tiempo el administrador devolver lo que había sido ilegalmente exigido, como efectivamente lo ha hecho con varios que lo han solicitado.

De lo anterior se desprende, que la aduana tiene una considerable cantidad de dinero indebidamente demandada a los buques chilenos que han fondeado en el puerto, desde que California está bajo el pabellón norteamericano.⁸

Más adelante el cónsul se refiere a un aspecto muy puntual de la situación, haciendo mención a lo siguiente:

«La casa de Calixto Cubillos ha sido efectivamente confiscada con otras varias mercancías venidas en buques franceses, por haber en esto, contravenido a las leyes de Aduana de los Estados Unidos y así no me parece fuera de razón el embargo que ha sufrido, pero suponiendo que hubiera medio de librarla del decomiso, el Sr. Cubillos no podría de modo alguno, convenirle este paso, porque los fletes por sí solo, prescindiendo de los derechos y otros gastos valen mucho más que todo lo que podría producir la Casa, según el precio corriente de plaza».⁹

⁷ En M.R.R.E.E. n°63. (p. 233).

⁸ En M.R.R.E.E. n°63. (p. 234).

⁹ Ver. M.R.R.E.E. n°63. (p. 242).

Este ejemplo que hemos citado, grafica la situación de numerosos dueños de casas comerciales que han dejado abandonadas sus mercaderías por el exceso en el valor con lo producido por el cargamento. O sea, que no hay relación entre lo que se cobra -en derechos, impuestos...- y lo que se puede obtener de ganancia.

Entonces, el cónsul Price debido a las numerosas consultas realizadas por chilenos afectados por distintos decomisos, reacciona de la siguiente forma:

«Varias veces he preguntado al colector de Aduanas, si los buques chilenos que conducían mercaderías de otro país, se hallaban también comprometidos en la ley de decomiso; pero no ha sido posible obtener de él una respuesta clara y terminante, sin embargo, entiendo que las decomisaciones, por no existir tratados entre Chile y Estados Unidos, según lo previene el reglamento de Aduanas de este país, salvo que el presidente de la Unión, en virtud de sus atribuciones, diese órdenes especiales de tratamiento recíproco en favor de las naves chilenas. A pesar de todo, instruidos en las leyes de los Estados Unidos, nos aseguran que bien podrían conseguirme la restitución de los que se confiscare, con más de sus daños y perjuicios, por lo que si ocurre un caso tal, haré protesta en forma y a su debido tiempo».¹⁰

Por otro lado, y como muchas veces suceden hechos infaustos, el puerto de San Francisco no podía estar ajeno a ellos y los días 3 y 4 de mayo un incendio de grandes proporciones arrasará parte importante de este, y que se repetirá el 22 de mayo de 1851, con iguales características.

En cuanto al comercio, en el mes de septiembre, se encuentra lento produciendo pocas necesidades y la existencia de avena y cebada chilena permanece en stocks por lo menos para tres meses más.

El oro sigue teniendo gran atractivo y las minas requieren permanentemente de personal chileno que logran obtener sueldos de \$150 mensuales.

Cuadro n°1 que corresponde al movimiento de naves mercantes en el puerto de San Francisco en el 2° semestre de 1851.

Pabellón	Entrada de Buques.			
	N°de buques	toneladas	N°de tripulantes	valor del gorgamento
N.A	166	57.970	2.555	\$2.935.000
Peruanos	4	841	41	\$ 55.500
Chilenos	12	3.084	156	\$ 203.000
Mexicanos	13	1.711	89	\$ 82.500
Hawaianos	11	1.305	58	\$ 600
Taitianos	1	101	6	\$ 500

¹⁰ M.R.R.E.E. n°63. (p. 244).

Cuadro n°2.

Pabellón	Salidas de las naves.			
	N°de buques	Toneladas	N°de tripulantes	Valor del cargamento en \$
N.A.	288	130.068	5.120	24.146.720
Peruanos	10	2.978	119	—
Chilenos	15	4.346	126	—
Mexicanos	16	1.944	81	15.000
Hawaianos	9	1.085	43	21.000
Taitianos	1	146	7	4.000

11

Los cuadros anteriores muestran el movimiento de naves del puerto de San Francisco, tanto de entrada como de salida. Las naves norteamericanas son las primeras, lejos del resto y en cada uno de sus componentes, números de buques, tonelaje, número de tripulantes, y el valor del cargamento. Chile ocupaba un 2° lugar muy disputado, con México y relativamente lejos del Perú.

A lo anterior, agregamos que se comentaba por entonces, que muchos de los tripulantes, marinería y hasta plana mayor, desertaban por ir en busca de mejor suerte. Esto hacía que varios barcos se encontraban detenidos en el puerto, obligando a pagar soculentos sueldos para así poder conseguir una tripulación.¹²

Cuadro n°3.

Este cuadro presenta el movimiento de buques chilenos en el puerto de San Francisco en el año 1852.

Entradas.

fechas	nombre	tonelaje	n°de tripulantes	procedencia
1 de abril de 1852	S.A.S	172	14	Valparaíso
22 de abril	Chilena	300	20	Valparaíso
30 de mayo	2 Amigos	296	17	Valparaíso
1 de junio	Hurricane	181	10	Valparaíso

¹¹ Los cuadros son extraídos de. M.R.R.E.E. n°73. 1851. (p. 341).

¹² M.R.R.E.E. n°73. (p. 312).

Cuadro n°4.

Salidas.

fecha	nombre	tonelaje	tripulación	destino
abril 23 1852	California	482	10	Acapulco
abril 30	Mercedes	585	17	Manila
mayo 6	Laventura	249	11	Guayaquil Valparaíso
mayo 6	Clarisa	Se vendió	y se queda.	
junio 21	Godoffroy	460	15	Valparaíso
junio 24	Hurricane	181	7	Mazatlan Valparaíso

13

Los cuadros 3 y 4 presentan el movimiento de buques chilenos en el puerto de San Francisco, entradas y salidas.

Al respecto debemos señalar que la mayoría de estos buques vienen desde Valparaíso transportando variado cargamento. Pero la salida de los barcos chilenos es en distintas direcciones, México, Polinesia y Valparaíso. En relación al cargamento, notamos un incremento en las importaciones de frutos nacionales. Conocer esto es importante para la proyección de los comerciantes extranjeros: el recurso con que contaba San Francisco es la base para los futuros proyectos de inversiones de los comerciantes.

BARCOS Y CARGAMENTO.

En el año 1853 se incrementaron las transacciones y el ingreso de productos chilenos en el puerto de San Francisco.

«El 4 de abril la barca «Casandra» capitaneada por Tomás Ficher, de 312 toneladas y 15 tripulantes procedente de Valparaíso, trajo cargamento de trigo y cebada» y se agrega más adelante;

«El 12 de abril la «Fragata Margarita» capitaneada por Juan Loight de 481 toneladas y 17 tripulantes procedente de Valparaíso, traía en sus bodegas afrecho y cebada»

¹³ Cuadro se puede verificar en. M.R.R.E.E. n°73. (p.362).

«El 31 de mayo la Fragata «Eulogia» capitaneada por Vicente Ballester de 468 toneladas y 18 tripulantes procedente de Valparaíso, traía cargamento de harina, frijoles y cebada».¹⁴

Como hemos señalado anteriormente, el intercambio de mercaderías es bastante diverso, llegan a San Francisco desde Valparaíso cebada, afrecho, trigo, manzanas, frutas diversas secas, pasas de Huasco, duraznos secos, harina tostada, entre los más importantes.

Por otra parte, el Cónsul chileno en San Francisco, Felipe Fierro en un informe señala lo siguiente:

«...el movimiento de buques nacionales durante el año 1853 en este puerto ha sido de 38 con 16.341 toneladas que han entrado y han salido 63 buques con 17.303 toneladas. El aumento tan extraordinario que hubo en este año respecto a los anteriores, fue por el alto precio que tuvieron las frutas de Chile durante los últimos 6 meses del año 1852.»¹⁵

Sin embargo, en otra relación numérica, el cónsul destaca el siguiente hecho. Que el movimiento de buques en el puerto de San Francisco en el año 1852 ha sido el siguiente: el mismo número de buques nacionales y extranjeros entrados al puerto norteamericano fueron 1.028, con un cargamento de 558.755 toneladas. De estos existe información que 127 naves con 37.137 toneladas procedentes de puertos chilenos. Y que de los buques salidos de San Francisco, fueron 1653 con 640.072 toneladas. Para puertos chilenos salieron 126 con 40.921 toneladas.¹⁶

Los datos generales de frutas y mercaderías importadas y llegadas a San Francisco, se desglosan de la siguiente manera:

Cebada, 295.620 bultos, ya sean sacos o cerillos.

Frijoles, 103157 bultos.

Nueces 17.221 bultos.

Afrecho 46.366 sacos.

Carbón chileno 473 toneladas.

Estas representan algunas de las más importantes mercaderías importadas a Nortamérica.¹⁷

⁴ Existe una larga relación de los barcos y su cargamento en M.R.R.E.E. (p. 375)

⁵ En M.R.R.E. n°81. (p. 375).

⁶ Ver. M.R.R.E.E. n°81. (p. 376 v 377).

⁷ Encontramos información en. M.R.R.E.E. n°81, (p. 377).

Pero, pese a esta bonanza y buena comercialización de los productos chilenos, se conocen noticias que la agricultura en California se ha desarrollado de un modo extraordinario.

Los terrenos son de buena calidad y aptos para la siembra y cosecha de toda clase de granos y verduras, esto sin duda disminuirá las expectativas del comercio con Chile.

Los productos agrícolas que comienzan a parecer, como resultado de las cosechas en suelos californianos son: cebada a partir de 1853 e inmediatamente compite con la importada. De igual modo pasa algo parecido con el trigo, que se ha plantado y cosechado y, aún más, con la implementación de 30 molinos se podrá obtener harina fresca y, con ello, bajar drásticamente los precios. Pero los más apetecidos que llegan desde Chile, son los frejoles y, sobre todo, esa clase conocida con el nombre de porotos bayos, los únicos aceptados y realmente valorizados.

Así llegamos a 1855, cuando el comercio chileno con California comienza a sentir los efectos del espectacular desarrollo que han tenido los cereales locales, produciendo la baja de los precios y de la demanda. Esto va a producir una merma en las relaciones comerciales entre Valparaíso y California, disminuyendo en proporción a medida que ha aumentado la producción del país del norte y se puede afirmar, que en un futuro cercano cesará el comercio entre ambos y perderá toda importancia, y que sólo en caso de escasez de algún artículo comercial de necesidad, podría reactivarse nuevamente el movimiento entre ambos puertos.

Es importante hacer notar otros efectos de lo señalado anteriormente. Los capitales europeos de capitalistas norteamericanos han empezado a retirar gruesas sumas que tenían invertidas en California, hasta que pudieron obtener altos intereses. Pero al momento de la baja, ocurrió lo contrario. Sucedió lo mismo con los precios de los terrenos -que en 1852, 1853 y 1854 habían subido en valor tan extraordinario producido sólo por el espíritu especulativo- han descendido los valores entre un 50 a 75% según su situación.

Más adelante el cónsul chileno, Emilio Martín comentaba, respecto de la situación que se estaba viviendo, lo siguiente:

«La causa de este fenómeno, ha sido y es la poca seguridad que hay para el individuo, la poca eficacia de las leyes y la ninguna protección que se puede esperar de las autoridades para la vida y la ninguna protección que se puede esperar de las autoridades para la vida y la prosperidad. Agréguese, además, la poca amistad de los americanos contra los hispanoamericanos principalmente los chilenos, como bastante han demostrado los asesinatos por mayor en el condado de Amador y otros puntos y se verá que el efecto muy natural ha sido de detener la inmigración hasta los mismos californianos

residentes en el país».¹⁸

Pero a pesar de todos los pronósticos adversos, en 1855 siguen llegando ciertos productos chilenos, por ejemplo:

Cebada 8.840 sacos de 200 fanegas.¹⁹

Frejoles 40.298 sacos de 200 fanegas.

Nueces 4.851 sacos de 200 fanegas.

Carbón 5.157 toneladas.

Los productos señalados llegaron en, por lo menos, 9 buques chilenos provenientes de distintas partes del Pacífico.

Y, finalmente, podemos señalar que en mayo de 1857, en la bahía de San Francisco había 2 buques.

«La fragata «Matías Causiño y la barca Anna Isabella», las dos trajeron cargamento completo de carbón de piedra de Coronel, cerca de 1060 toneladas. El cargamento de la «Matías Causiño» se vendió a varios compradores. Prontamente la «Matías Causiño» saldrá de Valparaíso cargada de maderas y la nave «Ana Isabella» igual cosa.

Sin embargo, a pesar de lo anterior, y las noticias del Cónsul y de la prensa local, la recepción al mercado de productos chilenos está abatido y las ventas se redujeron al consumo diario, e inclusive los frejoles bayos, bien considerados y a buen precio, no tienen demanda ni menos precio.

Y con este último episodio, podemos concluir este breve pero fructífero mapa del quehacer económico, financiero y del intercambio vivido entre los dos puertos más importantes del Pacífico. Ambos centros fueron los núcleos más atractivos durante este breve lapso de tiempo, mientras duraba el «boom» de los intercambios, la especulación y el éxito fácil.

* Cónsul de Chile en San Francisco, Emilio Martín. En. M.R.R.E.E. n°81. (p. 411 v).

* La equivalencia de peso entre la fanega y el kilogramo es: 200 fanegas corresponden a 92 kgs. [n/a].

BIBLIOGRAFÍA DE CONSULTA.

- Sergio Sepúlveda.** El trigo chileno en el mercado mundial.
Ed. Universitaria. Santiago. 1959.
- Roberto Hernández.** Los chilenos en San Francisco de California.
Imprenta San Rafael. Valparaíso. 1930.
- Carlos López Urrutia.** Los chilenos en el Gold Rush de California.
Mitos y realidades de la Historia.
Consulado General de Chile en San Francisco
California. 1993.
- Carlos López Urrutia.** Episodios chilenos en California.1849-1860.
Ed. Universitaria de Valparaíso.
U.C.V. Valparaíso. 1975.

FUENTES MANUSCRITAS.

Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile.
Cónsules en el Extranjero.
Archivo n°63, A n°73, A n°81, A n°92.